



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van SP
de heer J.A.L. Gunther

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 48 RvO inzake uitbreiding
aantal giftreinen
BEHANDELD DOOR
AJJ (Astrid) Vermeulen

DATUM
18 oktober 2016
Verzonden: 21 oktober 2016
TELEFOONNUMMER
043 350 4402

BIJLAGEN
--
ONZE REFERENTIE
2016-32436

E-MAILADRES
astrid.vermeulen@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Geachte heer Gunther,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 48 van het Reglement van Orde.

Vraag 1:

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over een toename van gif treinen door Maastricht?

Antwoord 1:

Ja, wij hebben van deze berichtgeving kennis genomen.

Vraag 2:

Bent u door de staatssecretaris hiervan op de hoogte gesteld? Zo ja op welke wijze bent u geïnformeerd over het aantal gif treinen en heeft u inspraak gehad over de aantallen etc.?

Antwoord 2:

Nee, wij zijn hier niet door de staatssecretaris van op de hoogte gesteld.

Op 2 september hebben de bedrijven op het Chemelot terrein ons per brief meegedeeld dat de omleidingsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor verandert (zie bijlage). Strekking van de brief was dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de verladers en vervoerders gevraagd heeft om deze transporten anders in te vullen om de druk en daarmee de overschrijdingen op de zogenaamde Brabantroute (Eindhoven-Venlo) te ontlasten. Dit betekent dat daar waar de transporten vanuit Chemelot bij Geleen voorheen in noordelijke richting via België naar Frankrijk gingen, dit per september 2016 (datum onbekend) in zuidelijke richting via Visé zou gaan lopen. Daardoor zouden er twee treinen per dag via het spoor in Maastricht kunnen gaan rijden: één trein beladen met butadieen en acrylontril en één lege trein.

De gemeente Maastricht is hier niet betrokken bij geweest en heeft geen inspraak gehad. Wij zijn niet eerder geïnformeerd dan 2 september.

In september hebben wij ook signalen van bezorgde burgers ontvangen dat het spoor in Maastricht al in augustus 2016 gebruikt werd voor dit vervoer.

Naar aanleiding van bovenstaande signalen is er direct actie ondernomen door onze ambtenaren



DATUM
18 oktober 2016

en onderzocht (o.a. bij de Provincie Limburg en andere Zuid-Limburgse gemeenten) hoe dit wettelijk en qua veiligheidseisen geregeld is.

Verder heeft staatssecretaris Dijksma op 3 oktober de Tweede Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket voor het terugdringen van de overschrijdingen op het Basisnet spoor. Het vervoer van gevaarlijke stoffen loopt in Nederland in hoofdzaak via de Betuweroute. Echter, de Betuweroute kan niet optimaal gebruikt worden aangezien het Duitse deel van de spoorlijn nog niet voldoet aan het vereiste veiligheidsniveau. De werkzaamheden hiervoor zullen nog tot 2022 duren. Mede daardoor is ervoor gekozen om een deel van het transport voor gevaarlijke stoffen om te leiden via de Brabantroute. Uit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de staatssecretaris Dijksma, is gebleken dat op de omleidingsroute het aantal transporten significant hoger was dan vooraf was aangenomen. Dit zorgt voor een overschrijding van de veiligheidsrisico's. Daarop heeft het Ministerie van I&M in samenwerking met verladers en vervoerders, een pakket aan maatregelen opgesteld waarmee het mogelijk is de overschrijdingen fors terug te dringen. Een van deze maatregelen is het ontlasten van de Brabantroute door het vervoer tussen Geleen en Frankrijk via een alternatieve route te laten lopen. Hierbij werd vooral gedacht aan de route Heerlen-Herzogenrath, maar blijkaar is er in een later stadium de route Maastricht-Visé aan toegevoegd.

Het pakket van maatregelen is besproken in het Bestuurlijk Overleg over het Basisnet van 3 oktober jl. De gemeente Maastricht was hier niet bij uitgenodigd, noch betrokken bij het gehele voortraject.

Vraag 3:

Bent u op de hoogte gesteld over welke gevaarlijke stoffen het gaat die over spoor vervoerd worden? Zo ja kunt u aangeven welke stoffen dit zijn?

Antwoord 3:

Via de brief van de Chemelot-bedrijven is aan ons op 2 september medegedeeld dat het gaat om vervoer van een tweetal stoffen te weten butadieen en acrylontril. Wat voor soort stoffen dit zijn is ons niet meegedeeld. Daarop is er vanuit de gemeente direct onderzocht wat voor soort stoffen dit zijn en hoe dit wettelijk en qua veiligheidseisen geregeld is. Butadieen is een kleurloos ontvlambaar gas en Acrylontril is een kleurloze, zeer licht ontvlambare, extreem giftige organische vloeistof.

Vraag 4:

Bent u op de hoogte van het aantal gif treinen en de frequentie ervan die Maastricht gaan kruisen?

Antwoord 4:

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 1 gaat het om één beladen trein per dag en één lege trein per dag. Volgens de stukken van het ministerie die op 3 oktober zijn besproken betreft het op dit moment 1800 wagons per jaar. Het basisnet biedt echter ruimte om dit nog verder uit te breiden binnen de vastgelegde veiligheidseisen.

Vraag 5:

Is het trein tracé hiervoor extra beveiligd?

Antwoord 5:

De veiligheidsmaatregelen die normaliter worden getroffen aan een tracé hebben vooral betrekking op aanpassingen van wissels en het beveiligingssysteem. Verder zijn er veel voorzieningen op de wagons en treinstellen en op de samenstelling van een trein. In de brief van de Chemelot-bedrijven wordt aangegeven dat er risicoberekeningen hebben plaatsgevonden waaruit blijkt dat de



DATUM
18 oktober 2016

veiligheidseisen die gelden voor het basisnet niet worden overschreden. Wij hebben inmiddels via de Chemelot-bedrijven deze berekeningen ontvangen en hebben kunnen beoordelen dat inderdaad wordt voldaan aan de veiligheidseisen uit het basisnet. De officiële rapporten van het ministerie hebben wij nog niet in ons bezit. Mochten hieruit nieuwe inzichten komen dan zullen wij u hierover informeren.

Vraag 6:

Is Maastricht voorbereid op een eventuele calamiteit met gevaarlijke en chemische stoffen?

Antwoord 6:

Conform artikel 16 van de Wet veiligheidsregio's heeft de veiligheidsregio een Regionaal Crisisplan ontwikkeld en vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe door regionale samenwerking uitvoering wordt gegeven aan crisisbeheersing op maat. De centrale vragen zijn: 'wie doet wat' en 'wie stuurt wat aan binnen het bestuurlijke en operationele netwerk van crisisbeheersing'. Het crisisplan beschrijft de gehele aanpak van alle mogelijke crisissituaties in de regio, met een beschrijving van afgesproken bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden en afspraken over randvoorwaarden als opstart en op- en afschaling, leiding en coördinatie en informatiemanagement. De gemeentelijke rampenplannen zijn vervangen door dit Regionaal Crisisplan.

Ten aanzien van treinincidenten is in 2006 het multidisciplinair coördinatieplan treinincidentmanagement (TIM) vastgesteld. Dit plan is opgesteld samen met Prorail en de Veiligheidsregio Limburg Noord met als doel een effectieve en efficiënte bestrijding van calamiteiten op het spoor. In het plan zijn diverse treinincidentscenario's (TIS) uitgewerkt, waaronder ongevallen met gevaarlijke stoffen.

In 2010 is het plan geheel herzien. Daarnaast worden het plan en de scenario's jaarlijks geëvalueerd en zo nodig aangepast.

Vraag 7:

Bestaat er hier een protocol voor?

Antwoord 7:

Binnen de veiligheidsregio Limburg Zuid is een treinincident en een incident gevaarlijke stoffen als specifiek incidenttype opgenomen. Er zijn voor deze beide incidenttypes specifieke Multidisciplinaire informatiekaarten (MIK) gemaakt. In deze kaarten is op hoofdlijnen beschreven welke scenario's voorspelbaar zijn, hoe de melding en alarmering vorm gegeven wordt, op welke manier de leiding en coördinatie geregeld is en is er basis informatie aanwezig over de primaire aanpak van het incident.

Vraag 8:

Zijn onze hulpdiensten voorbereid op de uitbreiding van de aantallen wagons die Maastricht kruisen?

Antwoord 8:

In het landelijke "Basisnet Spoor" is een plafond vastgelegd wat betreft hoeveelheden en frequenties op de relevante trajecten en welke gevolgen dit heeft voor de risico's naar de omgeving. Deze gegevens worden gebruikt bij het opstellen van ruimtelijke ordeningplannen. De hulpdiensten zijn geprepareerd op de hoeveelheden en frequenties die daarin zijn vastgelegd. Zolang er binnen deze normen gehandeld wordt is er geen nieuwe preparatie nodig binnen de vastgestelde plannen. De uitbreiding van het aantal wagons of wijziging van de categorie gevaarlijke stoffen heeft geen invloed op de wijze van voorbereiden van de hulpdiensten. In geheel Zuid Limburg zijn de hulpdiensten voorbereid op spoorincidenten met de categorieën stoffen die vervoerd kunnen worden over het spoor in heel Zuid Limburg.



DATUM
18 oktober 2016

Vraag 9:

Op welke wijze worden omwonenden van het trein tracé geïnformeerd?

Antwoord 9:

Wanneer alle gegevens ten aanzien van het transport gevaarlijke stoffen beschikbaar zijn, zullen wij de bewoners langs het spoortracé via een brief op de hoogte stellen. In deze brief zal tevens een telefoonnummer worden opgegeven waarin burgers met vragen terecht kunnen.

Vraag 10:

In hoeverre wordt er rekening gehouden met de wet basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen)?

Antwoord 10:

Voor transport van gevaarlijke stoffen op doorgaand spoor geldt sinds 1 april 2015 de Wet vervoer gevaarlijke stoffen waarin het Basisnet (landelijk aangewezen netwerk) voor vervoer gevaarlijke stoffen is geregeld.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden strenge veiligheidseisen. Daarom is in de regels van het Basisnet vastgelegd welke maximale omgevingsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen aanvaardbaar zijn. Ook zijn regels opgesteld voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van wegen, spoorwegen en vaarwegen waarover dergelijk vervoer plaatsvindt.

Met de inwerkingtreding van de regels voor het Basisnet gelden zogenaamde 'risicoplafonds' of wettelijke normen langs wegen, spoorwegen en vaarwegen. Hiermee worden grenzen gesteld aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Kern van de nieuwe regels is dat veiligheidsafstanden van toepassing zijn tussen enerzijds wonen en werken en anderzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat sprake is van bepaalde zones langs de rijksinfrastructuur waarbinnen de bouw van nieuwe kwetsbare bebouwing zoals woningen niet is toegestaan (de zogenaamde basisnetafstand). In het aangrenzende gebied moeten de gemeenten afwegen welke risico's zij verantwoord vinden.

Daarnaast dienen nieuwe bouwwerken dicht bij de infrastructuur te voldoen aan extra eisen zodat mensen in die gebouwen beter worden beschermd.

In Maastricht zijn geen woningen of andere gevoelige objecten gelegen binnen de basisnetafstand.

De wetgeving biedt de ruimte om over het doorgaand spoor van Maastricht gevaarlijke stoffen te vervoeren. De risico's voor de omgeving mogen echter niet groter worden dan in de regels van het Basisnet (de Wet vervoer gevaarlijke stoffen) is vastgelegd.

Sinds 2003 is geen gebruik meer gemaakt het doorgaand spoor in Maastricht omdat vrijwel alle treinen met gevaarlijke stoffen die het Chemelot terrein in Sittard-Geleen verlaten tot voor kort richting het noorden vertrokken.

Zoals eerder aangegeven bestaat het transport uit Butadieen en Acrylonitril.

Vooraf is door de Chemelot-bedrijven onderzocht of het transport van Butadieen en Acrylonitril door Maastricht mogelijk zorgt tot een risico-overschrijding van het Basisnet spoor. De uitkomsten van de risicoberekeningen tonen aan dat dit niet het geval is. De risicoplafonds van het Basisnet spoor worden niet overschreden en het rijden van deze trein is daarmee wettelijk toegestaan.



DATUM
18 oktober 2016

Daarnaast biedt het basisnet ruimte om de transport van gevaarlijke stoffen nog verder uit te breiden binnen de veiligheidseisen van het basisnet.

Het betreft overigens alleen vervoer op doorgaand spoor. Het rangeren met treinen gevuld met gevaarlijke stoffen op het emplacement van Maastricht is niet aan de orde. Dit is in overeenstemming met de geldende vergunning van 16 februari 2016 niet toegestaan.

Vraag 11:

Bent u bereid de gemeenteraad in te lichten over het aantal gif treinen de gevaarlijke stoffen, frequentie en veiligheidsprotocol inzake gevaarlijke stoffen?

Antwoord 11:

Via deze brief lichten wij u en de gemeenteraad in over de laatste stand van zaken ten aanzien van het vervoer gevaarlijke stoffen. Inmiddels zijn er overleggen gepland met de provincie en de gemeenten in Limburg die langs de route gelegen zijn om te achterhalen hoe het kan dat de procedure zo gelopen is, maar ook om te voorkomen dat dit in de toekomst nog eens gebeurt. Mochten uit deze overleggen zaken naar voren komen die van belang zijn zullen wij u hiervan uiteraard op de hoogte stellen.

Het feit dat wij niet in de positie zijn gebracht om onze inwoners goed en tijdig te informeren is voor ons een belangrijk punt. Daarom hebben wij tevens een brief gestuurd naar staatsecretaris Dijksma en gedeputeerde Van der Broeck over de gang van zaken.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu

Gerdo van Grootheest

Vragen ex art. 48 RvO

Gemeente Maastricht

Aan
Gemeente Maastricht
T.a.v. mevrouw Penn-te Strake
Burgemeester
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

Ingek.: 02 SEP 2016

Reg. nr.: 2016.29203

Datum
31-08-2016

Van
Pieter Boon
06-53401424
Pieter.Boon@AnQore.com

Uw referentie

Onze referentie
2016-227

Onderwerp : Spoortransporten

Beste mevrouw Penn-te Strake,

Namens de chemiebedrijven AnQore, Fibrant en SABIC gevestigd op het Chemelot terrein informeren wij u over het volgende.

De bedrijven op het Chemelot terrein maken - vanwege de 'landlocked' locatie - voor de aan- en afvoer van hun grondstoffen en (eind)producten, in grote mate gebruik van weg- en spoortransport. Hierbij heeft het spoortransport vanwege het algemeen geaccepteerde lagere risicoprofiel, zeker voor gevaarlijke stoffen, de voorkeur.

Zoals u waarschijnlijk heeft vernomen, is er druk op het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor op de 'Brabant route'. Nadat in april 2015 de wet Basisnet Spoor van kracht is geworden, is namelijk gebleken dat na het eerste jaar de totale hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen op met name de 'Brabant route' significant hoger is dan vooraf werd aangenomen.

Vrijwel alle gevaarlijke stoffen die het Chemelot terrein verlaten, vertrekken richting het noorden, ook als de eindbestemming in het zuiden ligt, bijvoorbeeld in België of Frankrijk.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de Chemelot bedrijven gevraagd of er mogelijkheden zijn om transporten van gevaarlijke stoffen anders in te vullen zodat de 'Brabant route' wordt ontlast. Daarnaast wordt er al enkele jaren, onder regie van de Provincie Limburg, gewerkt aan een zuidelijke spoor aansluiting op het Chemelot terrein zodat treinen richting het zuiden rechtstreeks naar Visé kunnen rijden.



Onze bedrijven kijken dan ook nadrukkelijk naar mogelijkheden om producten in zuidelijke richting aan- en af te voeren. Inmiddels zijn er twee logistieke concepten ontwikkeld die onze bedrijven in staat stellen de zuidelijke route te gebruiken. Het gaat hierbij om het vervoer van fenol vanuit Antwerpen en het vervoer van butadien en acrylonitril naar Frankrijk. Fenol is een stof die niet onder het 'Basisnet Spoor' valt. Butadien en acrylonitril vallen wel onder 'Basisnet Spoor'.

De nieuwe logistieke concepten zorgen voor een kortere route naar de eindbestemming en voor ontlasting van de 'Brabant route'.

Tot 2003 maakten op het Chemelot terrein gevestigde bedrijven voor het vervoer van gevaarlijke naar Frankrijk, veelvuldig gebruik van de route Geleen - Sittard - Visé. Vanaf 2004 is als gevolg van een wijziging in de bedrijfsvoering van de spoorvervoerder, nog maar sporadisch gebruik gemaakt van deze route. Bij de totstandkoming van het 'Basisnet Spoor' (2005 – 2011) is wel rekening gehouden met de mogelijkheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze route.

Bij het tot stand komen van 'Basisnet Spoor', is door een omissie in de studie 'Logistiek onderzoek Limburg', het vervoer van acrylonitril niet opgenomen.

Echter zolang de totale risicoplafonds niet worden overschreden, faciliteert 'Basisnet Spoor' het transport van gevaarlijke stoffen over deze route.

Wij vinden zorgvuldigheid van het grootste belang en hebben daarom laten onderzoeken of dit voorgenomen vervoer mogelijk tot een risico-overschrijding van 'Basisnet Spoor' zou kunnen leiden. De uitkomsten van de risicoberekeningen tonen aan dat dit niet het geval is; de risicoplafonds van 'Basisnet Spoor' worden niet overschreden. Wij hebben hierover contact gehad met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en die bevestigt dat wij correct en zorgvuldig te werk zijn gegaan.

In de afgelopen maanden zijn de twee nieuwe logistieke concepten met succes getest. Met deze brief willen wij u informeren over feit dat onze bedrijven vanaf september de zuidelijke route voor spoortransport in gebruik nemen. Het gaat om gemiddeld twee treinen per dag, één beladen met product en één leeg.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid om desgewenst een nadere toelichting te geven. Mocht u nadere vragen hebben, dan kunt u hierover contact opnemen met de heer Pieter Boon, CEO AnQore.

Hoogachtend,

Namens AnQore, Fibrant en SABIC,

Pieter Boon
CEO
AnQore B.V.