

Vragen en antwoorden informatieavond Basisnet spoor gemeente Roosendaal

1. Zijn er ook woningen in de gemeente Roosendaal die voor sanering in aanmerking komen?

Antwoord Ministerie: Ja ook in Roosendaal zijn er die. Er zijn overigens in totaal niet veel woningen die in aanmerking komen voor sanering. Deze mensen worden persoonlijk benaderd voor een gesprek.

2. Is men voldoende voorbereid op een ramp?

Antwoord Veiligheidsregio: Ja, we kennen in Nederland het Trein Incident Scenario (TIS) waarop planvorming is gebaseerd. Er is een bestrijdingsplan Conventionele Spoorwegen en daarnaast bestrijdingsplannen voor afhandeling van incidenten met gevaarlijke stoffen. Hulpdiensten zijn voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. Zowel op de weg, over water, bij industrie en over spoor. Zelfs door de lucht worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Hierop wordt continue getraind.

De laatste oefening rondom een spoorwegongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkwamen, heeft in maart 2013 plaatsgevonden in Breda.

De steller van de vraag geeft aan dat hij graag deel wil nemen aan de klankbordgroep. De heer Killaars merkt op dat een bijdrage vanuit de klankbordgroep zeker een goede aanvulling kan zijn.

3. Reageert het nieuw beveiligingssysteem ook op tijdelijke situaties (bv werkzaamheden aan het spoor).

Antwoord Veiligheidsregio: Ja, als het ingeschakeld blijft staan. Indien het systeem uit staat in verband met werkzaamheden is er altijd toezicht op deze werkzaamheden door een veiligheidsfunctionaris ter plaatse. Het is dus altijd van belang dat de systemen na de werkzaamheden weer ingeschakeld worden.

Antwoord Prorail: Zolang ATB verbeterde versie (ARB vv) aan staat, werkt het systeem. Bij werkzaamheden worden lagere snelheden indien nodig afgedwongen via ATB Eerste Generatie (ATB EG). Te allen tijde geldt dat ATB vv gewoon ingrijpt indien een trein met een snelheid lager dan 40 km/u een rood sein passeert. Het is daarbij irrelevant waarom het sein op rood staat.

4. In de presentatie van het ministerie werd gesproken over een risico-analyse van het traject Moerdijk, maar niet van een risico-analyse van Roosendaal richting Vlissingen. Is deze niet opgesteld voor dit traject?

Antwoord Ministerie: De risico-analyse voor het traject Moerdijk is in de presentaties als voorbeeld genoemd. Voor alle trajecten die onder het Basisnet Spoor vallen is een analyse gemaakt.

5. Wanneer wordt het traject Essen-Roosendaal gerenoveerd? Deze vraag wordt mede gesteld omdat hier sprake is van houten bielzen en de extra belasting die door het extra vervoer worden veroorzaakt.

Antwoord Prorail: Het baanvak Essen-Roosendaal wordt op z'n vroegst in 2017 aangepakt. De houten bielzen voldoen aan alle veiligheidseisen. Bij vervanging worden ze ingewisseld voor betonnen bielzen maar dat gebeurt enkel uit milieu-overwegingen. Er vinden geregeld inspecties plaats waaruit blijkt dat veilige berijdbaarheid gegarandeerd wordt.

6. Na 2020 zou het goederenvervoer, vervoer gevaarlijke stoffen met de factor 2,7 kunnen stijgen. Waar is dit cijfer op gebaseerd?

Antwoord Ministerie: Dit cijfer is gebaseerd op het rapport 'Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer' (TNO, mei 2012).

7. Het kopmaken van treinen van Sloe – Antwerpen is nu in Lage Zwaluwe gepland. Hierdoor rijden de treinen 2x door Halderberge en Zevenbergen. Deze handeling brengt een verhoogd risico met zich mee.

Antwoord Ministerie: Er zijn 2 mogelijkheden voor wat betreft het kopmaken. Het kopmaken gebeurt in Lage Zwaluwe of in Roosendaal. Het kan ook zijn dat er een compromis komt. Hierbij wordt ook gekeken naar de risico's. Met de gemeenten zal hierover nog overleg plaatsvinden.

Het voorstel om 2 locomotieven te gebruiken zodat het kopmaken niet nodig is, lijkt vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.

De inspreker kan dit als bedenking inbrengen bij de procedure ten aanzien van de Regeling Basisnet.

8. Voorgesteld wordt om bij omwonenden niet alleen de zelfredzaamheid te verbeteren, maar de omwonenden ook actief in te betrekken bij de eerste hulp bij een mogelijke ramp.

Antwoord Veiligheidsregio: De Veiligheidsregio beaamt dit en is hier ook een voorstander van. Het vergroten van de bewustwording en een actievere rol helpt zeker.

De Veiligheidsregio is zeker bereid om deze rol van omwonenden tijdens een oefening ook al in te passen. Dit betekent echter wel meer overlast.

9. Waarom is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor nodig. Waarom wordt er juist niet meer gebruik gemaakt van buisleidingen of ander vervoersopties?

Antwoord Ministerie: De mogelijkheden van vervoer van gevaarlijke stoffen over water en via buisleidingen worden al zoveel mogelijk benut. Bij het vervoer over weg en spoor gaat het over kleinere hoeveelheden met diverse bestemmingen die niet allemaal aan het water liggen. De keuze van de vervoerswijze kan niet afgedwongen worden. In internationale regelgeving is vastgelegd dat er vrij verkeer van goederen is.

10. Is de toename van de treinen bekend en is het ook bekend wat deze treinen vervoeren?

Antwoord Ministerie: de toename van het aantal treinen is afhankelijk van economische ontwikkelingen. Het ministerie stelt voor de trajecten die vallen onder het Basisnet Spoor risicoplafonds vast. Hier worden vervoerders aan gehouden. De aannames voor de berekeningen van de plafonds zijn terug te vinden op de site en zijn daarmee openbaar.

11. In hoeverre worden trillingen verergerd door het extra vervoer van gevaarlijke stoffen met zwaardere treinen?

Antwoord Ministerie: de beleidsregel tav trillingen wordt op dit moment aangepast. Er wordt op dit moment ook verder onderzoek naar gedaan. Door het toekomstig gebruik van kunststof remmen zullen de trillingen naar verwachting afnemen. Dit geldt ook voor het aspect geluid.

Verergerd het gebruik van betonnen bielzen deze trillingen?

Antwoord Prorail: Betonnen dwarsliggers verminderen gemiddeld het geluid met 2 dB. In principe nemen in de regel ook de trillingen in de bodem af. Direct na dwarsliggervernieuwing zijn er wel eens klachten dat er juist meer hinder is. De oorzaak hiervan is dat de ballast is opgeschud en nog moet inklinken en dat de sporen opnieuw zijn geslepen waarbij bekend is dat de eerste twee à drie weken er een hoogfrequent geluid kan zijn

12. Gevraagd wordt waarom al het goederenvervoer over spoor 1 gaat. Dit wordt gevraagd omdat dit spoor het dichtst bij de bebouwing ligt en dit lijkt erg onlogisch met het oog op veiligheid.

De Veiligheidsregio bevestigt dat het vervoer via spoor 1 gaat en geeft aan dat hiervoor technische redenen zijn. Dit heeft waarschijnlijk met de wissels te maken.

13. Na 2020 is er veel meer vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit houdt in dat de spoorbomen vaker dicht zijn. Ook is dit nadelig voor de leefbaarheid. Voorgesteld wordt om meer ongelijkvloerse kruisingen te realiseren.

Antwoord Ministerie: Er is een landelijk verbeterprogramma overwogen. Dit programma beoogt een betere bereikbaarheid.

Er vindt overleg plaats met de gemeente en Prorail over een bepaald traject in Roosendaal.

14. Opgemerkt wordt dat België veel belang bij de VEZA boog heeft.

Antwoord Ministerie: De regio heeft altijd voor deze boog gepleit. Door het rijk wordt hier echter op korte termijn geen prioriteit aan gegeven of geld voor vrij gemaakt.

15. Valt de Maisberg in Roosendaal in de risicocontour?

Antwoord Ministerie: Nee deze buurt valt niet in de risicocontour.

Hoe zit het dan met het plasbrandaandachtsgebied?

De aanvullende regels die gelden in een plasbrandaandachtsgebied gelden voor nieuw te realiseren woningen. Dit betreft vooral vluchtwegen en bouwmaatregelen.

16. Werken de veiligheidsmaatregelen wel en kunnen bewoners deze maatregelen inzien.

Antwoord Veiligheidsregio: De veiligheidsmaatregelen werken en deze zijn openbaar. Via de klankbordgroep kunnen bewoners hierover ook geïnformeerd worden.

17. Werken de veiligheidssystemen ook in de winter?

Antwoord Ministerie: Het veiligheidssysteem is afgestemd op de winter. Bij de veiligheidssystemen wordt uitgegaan van een maximale en minimale temperatuur.

Ook bij vervoer op de weg wordt rekening gehouden met omstandigheden op de weg. Zo wordt er bij gladheid niet gereden.

18. Zijn alle geplande veiligheidssystemen gerealiseerd?

Antwoord Veiligheidsregio: Ja als het goed is, zijn deze gerealiseerd. Dit is de afgelopen maanden gebeurd.

19. In de toekomst zullen de havens grotere schepen aankunnen. Dit betekent dat er ook meer goederen over het spoor gaan. Is hier rekening mee gehouden?

Antwoord Veiligheidsregio: Er is rekening gehouden met groei van vervoer gevaarlijke stoffen. Wat de exacte aantallen zijn en hoe de vervoersstromen verdeeld zijn is niet bekend. Het ministerie heeft echter plafonds gesteld aan de aantallen en deze maximum aantallen mogen door de vervoerders niet overschreden worden.

20. Een bewoner geeft aan dat in het verleden ivm het spoorweglawaai gestart is met de renovatie van woningen langs het spoor om de geluidsoverlast te beperken. Het ministerie is begonnen in Oudenbosch maar met de renovatie van woningen zijn ze gestopt.

Waarom is met de renovatie van de woningen gestopt?

Antwoord Prorail: Geluidmaatregelen kunnen vroeger lokaal zijn uitgevoerd in verband met een project of vanwege de geluidsanering. ProRail heeft vanuit de in 1 juli 2012 ingevoerde nieuwe geluidwetgeving de taak om landelijk de sanering uit te voeren. ProRail moet voor 31 december 2020 voor Roosendaal saneringsplannen indienen. Dit geldt overigens niet voor het traject Roosendaal – Bergen op Zoom, daar wordt momenteel al een geluidsaneringsprogramma uitgerold waarvan de plannen al zijn vastgesteld.

21. Waarom wordt de hsl niet gebruikt voor het goederenvervoer. Dit kan misschien een oplossing zijn, vooral in de avonduren.

Antwoord Veiligheidsregio: De hsl is niet geschikt voor zwaar transport. Technisch is dit dus niet mogelijk.

22. Hebben bewoners nog invloed op de plannen van het ministerie. Het lijkt erop dat het bedrijfsleven veel invloed heeft gehad op de plannen. De trajecten lijken ook niet altijd logisch.

Antwoord Ministerie: De Wet Basisnet is aangenomen. Deze is mede gebaseerd op de bestuurlijke afspraken uit 2010. Daarmee is de ruimte voor wijzigingen beperkt. Bepaalde aspecten kunnen echter wel ingebracht worden tegen de Regeling (zoals kopmaken) die vanaf medio november as voor vier weken ter inzage ligt.

23. In België zal de Liefkenshoek spoortunnel op korte termijn opgeleverd worden. Hierdoor zullen er ook meer treinen rijden. Zijn deze effecten bekend, want ook dit zal leiden tot meer vervoersbewegingen.

Antwoord Veiligheidsregio: Het klopt dat dit effect heeft, dit geldt ook voor vervoer over de weg. Het ministerie heeft echter plafonds vastgesteld waaraan de vervoerders zich moeten houden.

24. Wordt er bij het realiseren van passerelle voor wat betreft constructie rekening gehouden met het extra goederenvervoer.

Antwoord gemeente: De vergunning van de passerelle is een jaar geleden verleend en er is destijds rekening gehouden met de gegevens die toen bekend waren.

25. Aangegeven wordt dat passerende treinen onder de Markttunnel in Roosendaal wel veel geluid en trillingen veroorzaken.

Antwoord gemeente: Dit klopt, daarom zijn er ook geluidsmaatregelen aan de panden in de Badhuisstraat genomen.

26. Hoe zit het met de bereikbaarheid in Weihoek als er een ramp gebeurt bij de spoorwegovergang ter hoogte van deze buurt. De wijk zit dan op slot.

Antwoord Veiligheidsregio: Als de spoorbomen dicht zijn, wordt deze ook niet door de Veiligheidsregio gebruikt. Als mensen de wijk moeten verlaten, zal een evacuatieplan gestart worden en worden bussen ingezet.

Een inspreker geeft aan dat dit niet mogelijk is, omdat de bussen de buurt niet kunnen bereiken.

Antwoord Veiligheidsregio: Dit knelpunt kan ingebracht worden in het kader van de hulpverlening en zelfredzaamheid en samen met de klankbordgroep kan bekeken worden of dit knelpunt opgelost kan worden.

27. Is het verstandig om een nieuwbouwplan (Bulkstraat Wouw) te ontwikkelen op de rand van het risicogebied? Is er dan nog ruimte voor de nieuwe Robellijn.

Antwoord gemeente: Het nieuwe plan voor de Bulkstraat in Wouw is getoetst aan externe veiligheid en voldoet aan de normen. De Robellijn is niet gepland in het plangebied van de Bulkstraat in Wouw.

28. Wat wordt er gedaan tegen de overlast (geluid, trillingen) die, ook 's nachts, veroorzaakt worden door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Antwoord Ministerie: Rijdende treinen produceren geluid, en soms ook trillingen. Daarom treft ProRail maatregelen om hinder door geluid en trillingen te verminderen én te voorkomen. Naast wetgeving over geluidsnormen, heeft de overheid het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) opgezet. In opdracht van de Rijksoverheid voert ProRail deze geluidmaatregelen uit. Maatregelen tegen geluidshinder werken goed. Maar we doen er – samen met vervoerders, leveranciers en gemeenten – ook veel aan om het te voorkomen.

Door het spoor in goede conditie te houden en stillere treinen in te zetten. Ook pakken we bijzondere geluidshinder aan. Zoals op emplacementen het 'piekgeluid'. Dat is het snerpande geluid van een trein die over een wissel rijdt.

Treinverkeer kan trillingen in de bodem veroorzaken. Dat kan hinder veroorzaken voor de omgeving. Er zijn geen wettelijke normen voor trillingen door treinverkeer, zoals bij geluid. Wel geldt sinds 19 april 2012 de 'Beleidsregel voor trillinghinder spoor' (BTS). Om bij Tracébesluiten voor spoorprojecten goed om te gaan met het aspect trillingen wordt deze Beleidsregel gevolgd. De Beleidsregel geeft streefwaarden waaraan moet worden getoetst, en geeft aan hoe de maximale trillingsterkte van spoorverkeer bij nieuwe situaties moet worden berekend. Ook geeft de beleidsregel aan in welke gevallen maatregelen moeten worden overwogen om meer trillingen en de hinder daarvan tegen te gaan.

29. Hoeveel meer zijn de spoorwegen gesloten als gevolg van de toename van het vervoer?

Antwoord Ministerie: Er is een programma Verbeteren Veiligheid Overwegen. Gemeenten kunnen hier een beroep doen als de overwegen te weinig open zijn. Er wordt dan samen gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid en veiligheid te vergroten.

30. Een aandachtspunt zijn de overwegen tussen Roosendaal en België. Wat gaat hiermee gebeuren?

Antwoord Ministerie: De overheid werkt aan veiligere overwegen, met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. ProRail voert dit programma uit. Bij de overweg Willem Dreesweg is door ProRail een aantal maatregelen genomen.

31. Aangegeven wordt dat de VEZA boog belangrijk is, omdat het kopmaken dan afneemt. Gesteld wordt dat dit een goedkope oplossing is.

Reactie Ministerie: Deze opvatting van de regio is bij het Ministerie bekend.

32. Voorgesteld wordt om de onderhoudsstroken langs het spoor beter te onderhouden, zodat de risico's die ontstaan door bv bermbranden, takken op het spoor als gevolg van een storm, voorkomen kunnen worden. Heeft de gemeente een toezichhoudende rol (= verantwoordelijkheid) hierbij. Zo niet wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze stroken.

Antwoord Ministerie: De eigenaar van de stroken langs het spoor is verantwoordelijk voor onderhoud, dit is meestal ProRail. ProRail onderhoudt deze stroken zodanig dat genoemde risico's beperkt blijven.

33. Hoe zit het met nieuwe bebouwing en bestaande bebouwing in de veiligheidscontour en het plasbrandaandachtsgebied (30 m zone).

Antwoord Ministerie: Woningen die vallen in de veiligheidscontour komen in aanmerking voor verwerving of schadeloosstelling.

De aanvullende regels die gelden in een plasbrandaandachtsgebied gelden voor nieuw te realiseren woningen. Dit betreft vooral vluchtwegen en bouwmaatregelen.

34. Hoe groot is het percentage treinen die uitgerust zijn met nieuwe veiligheidssystemen?

Antwoord Ministerie: Alle routes waar gevaarlijke stoffen over worden vervoerd zijn uitgerust met de verbeterde versie van automatische treinbeveiliging.

35. Hoe wordt een lekkage van een wagon geconstateerd? Vorig jaar is door bewoners van Weihoek een lekkage met chloor geconstateerd.

Antwoord Veiligheidsregio: Een lekkage wordt visueel vastgesteld. Een lekkage is zichtbaar als de trein stilstaat op een locatie of wachtspoor of door geur waarnemingen in de omgeving is ook een lekkage te traceren

Op elke ketelwagon is een uniek UN nummer en gevaarsbord geplaatst. Met dit nummer is het type gevaarlijke stof bekend en met de gevaarsborden is snel de algemene gevaarszetting van de stof bekend.

33	Identificatienummer gevaar	33 = zeer brandbare vloeistof (vlampunt < 21°C)
1088	Identificatienummer stof	1088 staat voor de stof Diethylacetaal of 1.1 diethoxyethaan

Herkenningsbord

36. Een woning aan de Maisberg valt net wel net niet binnen het plasbrandaandachtsgebied. Wat wordt hier aan gedaan.

De aanvullende regels in een plasbrandaandachtsgebied gelden niet voor bestaande woningen.

37. Begin september is er een grote steen onder een wiel van een trein dwars door een raam van de woning geschoten. Dit is gemeld bij de gemeente, maar hier is na 6 weken nog niets mee gedaan. Dit is geen goede zaak. Hoe gaat de gemeente dit verbeteren.

Antwoord gemeente: De eigenaar heeft met verschillende partijen contact over dit incident, waaronder ProRail als beheerder van het spoor. De gemeente zoekt naar oplossingen om de verschillende partijen dichter bij elkaar te brengen om de veiligheid te optimaliseren.

38. Waarom wordt Bergen op Zoom niet genoemd in deze aanpak?

Antwoord Ministerie: Bergen op Zoom valt buiten het traject Roosendaal – Moerdijk.

39. Hoe is dit in relatie met België (Essen) in het kader van Basisnet spoor?

Antwoord Ministerie: Basisnet heeft alleen betrekking op Nederland.

40. Wat kan er nu nog gedaan worden om de veiligheid van de burger te verhogen.

Antwoord gemeente: Er wordt 5 miljoen beschikbaar gesteld om de veiligheid, hulpverlening en zelfredzaamheid verder te verbeteren. Samen met de klankbordgroep worden knelpunten in het kader van veiligheid benoemd en oplossingen gezocht. Daarbij zijn ook de verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven zelf een belangrijke mogelijkheid.

41. Kun je met de basiswet nog invloed uitoefenen op het soort vervoer tussen Vlissingen en Antwerpen (een keus tussen schip en trein)

Antwoord Ministerie: het meeste transport van gevaarlijke stoffen gaat via buisleidingen, ook restproducten bijvoorbeeld. Wat niet via buisleiding vervoerd kan worden, daarvan gaat 80% via de waterwegen, 15 % over de weg (benzine/lpg b.v.) de rest gaat over het spoor. Er zijn ook economische afwegingen te maken; sommige bedrijven liggen niet aan het water. De chloor- en ammoniaktreinen worden zo veel mogelijk van het spoor af gehaald door bedrijven op andere plaatsen te vestigen; 5 tot 7 % van de stoffen kan echter niet anders dan via het spoor worden vervoerd. Er zijn doorlopend studies of vervoersstromen niet verlegd kunnen worden. Bovendien geldt in Europa een vrij vervoer van goederen, dus ook in Europees verband moet hier worden samengewerkt.

42. Voor zelfredzaamheid is veel kennis nodig. Waar komt deze informatie vandaan?

Antwoord Veiligheidsregio: In de afgelopen jaren zijn er verschillende wetenschappelijke studies uitgevoerd op het gebied van zelfredzaamheid. Door verschillende Veiligheidsregio's zijn met subsidie van het Ministerie van BZK zijn in 2009 studies uitgevoerd om de zelfredzaamheid. Daarnaast wordt bij oefeningen en rampen het aspect zelfredzaamheid apart beschouwd.

43. Er zijn drie hoofdcategorieën spoor (artikel 2.1 blz 11 nota vervoer gevaarlijke stoffen. Welke categorieën vervoer komen voor in Roosendaal?)

Antwoord Ministerie: De indeling in drie hoofdcategorieën is bij het ontwerp van Basisnet losgelaten. Gekozen is voor maatwerk met specifieke risicoplafonds per route.

44. Waar vinden we het besluit van de Raad van State met betrekking tot het kopmaken?

Antwoord gemeente: Deze uitspraak betreft de uitspraak: LJN: AV1795, Raad van State 2005032272/1 en dateert van 15 februari 2006.

45. Wat is de status van 'wensen en bedenkingen'?

Antwoord Ministerie: Ingediende reacties worden bij de vaststelling van de definitieve Regeling Basisnet meegewogen door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

46. Waarom is er geen geld voor de Robellijn en wel voor de HSL

Antwoord Ministerie: Uit capaciteitsoverwegingen is nut en noodzaak van de Robellijn onvoldoende aangetoond.

47. Waar is de kaart van de veiligheidszone en het groepsrisico?

Antwoord gemeente: Een specifieke kaart voor de gemeente Roosendaal is er niet. Wel is in bijlage 4 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen, 2012 als ook in de concept Regeling Basisnet de veiligheidszone en het groepsrisico opgenomen.

48. Wordt er nog LPG vervoerd door Roosendaal?

Antwoord Ministerie: Ja.

49. Welke maatregelen zijn al genomen aan het emplacement (ATB')?

Antwoord Veiligheidsregio: Alle doorgaande sporen zijn geanalyseerd en de aansluitingen op het hoofdspoor zijn voorzien van ATB vv. Dit houdt in dat ook treinen met een snelheid lager dan 40 km/h automatisch gestopt worden.

50. Een zogenaamd 'waterscherm' als maatregel bij rampen geeft veel overlast van bluswater en giftige stoffen in de riolering.

Antwoord Veiligheidsregio: Er wordt altijd een afweging gemaakt om de gevaarlijke stof neer te slaan met water. In alle gevallen gaat de veiligheid voor mensen voor het schaden van het milieu. Er zal altijd getracht worden het incident te beperken en te bestrijden. Ook zullen keuzes gemaakt kunnen worden met grote milieuschade tot gevolg om een grote groep mensen te beschermen tegen toxische dampen.

51. Moeten we als spoorstad extra risico's accepteren van doorgaande treinen?

Antwoord gemeente: Er zijn doorlopend studies of vervoersstromen niet verlegd kunnen worden. Bovendien geldt in Europa een vrij vervoer van goederen, dus ook in Europees verband moet hier worden samengewerkt. In de Regeling Basisnet spoor worden risicoplafonds vastgesteld. De gemeente Roosendaal zet zich in voor de belangen en veiligheid van haar inwoners.

52. Waarom legt de gemeente Roosendaal zich zo makkelijk neer bij het feit dat de Robellijn er niet komt?

Antwoord gemeente: Het streven naar een aparte goederenlijn (ROBEL) in West-Brabant en Zuid-Holland-Zuid blijft onverminderd hoog op de politieke agenda staan. De gemeente blijft zich inspannen om alternatieve oplossingen te zoeken voor het vervoer met gevaarlijke stoffen.

53. Verwezen wordt naar de brief van de minister uit 2010, bijlage 2 en 4. Waardoor ontstaat het verschil tussen de pr-contour en het aantal woningen in deze contour.

Antwoord Ministerie: Tussen maart 2010 en juli 2010 zijn nadere bestuurlijke afspraken gemaakt over routing en veiligheidsmaatregelen. Daardoor zijn de risico's afgenomen.

54. Wat is het frequentie van het aantal treinen met gevaarlijke stoffen per etmaal?

Antwoord ministerie: Het aantal treinen met gevaarlijke stoffen varieert per dag. Het aantal wagons met gevaarlijke stoffen varieert per trein. Soms bevat een trein geen gevaarlijke stoffen en een andere keer vervoert een trein alleen gevaarlijke stoffen. En alle variatie daartussen.

55. Wie weet wat er vervoerd wordt?

Antwoord Veiligheidsregio: Alle treinen met gevaarlijke stoffen worden in een computersysteem opgeslagen. Prorail houdt dit systeem de juiste aantallen per stofcategorie bij. In geval van een incident wordt door de OVD van Prorail een lijst van de trein inclusief de soort gevaarlijke stoffen overhandigd aan de Hulpdiensten. Dit is naast de specifieke gevaarsborden en UN nummers per ketelwagon zijn aangebracht.

56. Rijden treinen binnen woonkernen langzamer?

Antwoord Ministerie: Op een klein stuk van het traject (stations emplacement Roosendaal) wordt langzamer dan 40 km/uur gereden. Op de andere stukken bedraagt de snelheid meer van 40 km/uur.

57. Hoe wordt de bereikbaarheid van een ramplocatie door de hulpdiensten gegarandeerd bij een ramp?

Antwoord Veiligheidsregio: De aanrijdroutes zullen altijd bovenwinds zijn. Bij een melding van een incident wordt altijd de meteo gegevens opgevraagd door de uitrukkende voertuigen en wordt door de Gemeenschappelijk Meld Kamer een veilige aanrijdroute opgeven.

58. Is het budget van 5 miljoen toereikend voor de 3 gemeenten?

Antwoord gemeente: De komende maanden worden de veiligheidsknelpunten binnen de spoorzones nog eens grondig in beeld gebracht. Ook zetten deskundigen de vereiste maatregelen om serieuze veiligheidswinst te boeken naast elkaar en zetten de kosten op een rij. Tegen het einde van het jaar hebben we dan in beeld of de toegezegde 5 miljoen euro voldoende is. Is dat niet het geval dan zullen de bestuurders van de drie gemeenten dit voorleggen aan de staatssecretaris.

59. Worden er nieuwe geluidsmetingen gedaan en bij overschrijding van de normen aanpassingen gedaan?

Antwoord Ministerie: Zie antwoord op vraag 28. Het treinverkeer (alle treinen van personen en goederenvervoer) moet thans en in de toekomst qua geluidhinder passen binnen de wettelijk vastgestelde geluidplafonds. Daarvoor zijn geen geluidmetingen nodig, dat wordt vastgesteld op basis van geluidberekeningen.

60. Wordt materieel (wagons, spoor, enz) periodiek gekeurd en door wie?

Antwoord Veiligheidsregio: Voor zover bekend worden de treinen bij vertrek visueel geïnspecteerd op gebreken. Daarnaast worden de ketelwagons periodiek gecontroleerd.

61. Hoe wordt de werking van een calamiteitenplan geborgd ?

Antwoord Veiligheidsregio: De werking wordt dagelijks mono (eigen processen bij Brandweer, Politie, HGHOR en Gemeenten) geoefend door de hulpdiensten. Multidisciplinair worden de hulpdiensten getraind en afhankelijk van de incidenten zijn er praktijkervaringen. Systeemoefeningen zijn jaarlijks gepland. Daarnaast zijn tientallen professionals dagelijks met de voorbereiding op de rampenbestrijding actief.

62. Hoe komen burgers aan informatie bij een calamiteit?

Antwoord Veiligheidsregio: Van belang is dat er een alarm of NL alert wordt gegeven. Hiermee wordt op de eerste plaats bekend gemaakt of er iets is gebeurd. Bij grote incidenten wordt ook gebruik gemaakt van de Sociale media, SMS, Twitter en Facebook. Nadere informatie zal via radio en TV en op de reguliere Websites worden gegeven.

63. Hoe wordt voorkomen dat er door een gebrek aan informatie mensen overlijden (Wetteren)? Wie sluit bv de riolering af?

Antwoord Veiligheidsregio: Het is niet zo eenvoudig om rioolputten af te sluiten die gelegen zijn binnen de hoge stralingscontouren van een brand. Plasbranden hebben tot op 30 m¹ een stralingscontour van 35 kW.m² en de Brandweerkleding is bestand tot 2.5 kW/m². In deze zone zal de vloeistof het riool of waterlopen in stromen. Van belang is dat op afstand de riolen en waterlopen worden afgedicht. Hiervoor zijn de Gemeente en het waterschap aanzet. Tijdens een incident wordt door de operationele diensten nadrukkelijk gekeken naar het wegstromen van brandbare of giftige vloeistoffen. Maar ook wordt gekeken of de vloeistof in reactie gaat met het rioolwater met andere nadelige effecten.

64. Concurrentie onder vervoerders en tijdsdruk zijn risicoverhogende factoren met betrekking tot vervoer over het spoor. Waarom wordt niet gekozen voor één vervoerder, zodat de machinisten ook meer bekend zijn met de situatie op het spoor.

Antwoord Ministerie: In Europa geldt een vrij vervoer van goederen, hetgeen betekent dat de vervoerders vrij zijn zodra zij over de benodigde papieren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen beschikken.

65. Gevraagd wordt hoe te handelen in een gevaarlijke situatie. Waar kan ik informatie vinden en hoe wordt omgegaan met oudere bewoners in een gevaarlijke situatie.

Antwoord Veiligheidsregio: Het is onmogelijk om precies te weten waar iedereen woont. Van belang is dat bewoners oudere mensen of gehandicapten helpen. Zelfredzaam is meer dan alleen aan je zelf denken.

Op de website Crisis.nl staat beschreven wat te doen bij gevaarlijke situaties. Bij het afgaan van de WAS is de basisregel ga naar binnen en sluit ramen en deuren. Zet eventuele mechanische ventilatiesystemen af. Bij een grote ramp wordt generiek gekeken naar de situatie of de concentratie gevaarlijke stoffen in de woning hoger is dan voor de meest zwakke burger (kleine kinderen en ouderen) bij een blootstelling van 60 minuten. Is deze concentratie te hoog of gaat het incident langer duren zal overwogen worden of evacueren een optie is. Bij direct levensgevaarlijke situaties zal ook direct geëvacueerd worden.

66. Is de gemeente Roosendaal van mening dat de invoering van het Basisnet Spoor, met een aanzienlijke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen, te verenigen is met de zorgplicht voor de veiligheid van de inwoners van Roosendaal? Waar baseert u die mening op?

Antwoord gemeente: De gemeente Roosendaal zet zich in om de veiligheid van haar inwoners te organiseren. Het bestuur van de gemeente Roosendaal heeft altijd, in gezamenlijkheid met de regio West-Brabant, serieuze aandacht gevraagd voor de knelpunten en onduidelijkheden die de invoering van het Basisnet Spoor voor de gemeente Roosendaal met zich meebrengt. Het Basisnet Spoor levert weliswaar een verbetering op van de veiligheid binnen de meeste Brabantse spoorzones, maar zorgt in o.a. de gemeente Roosendaal extra vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen en daarbij horende risico's.

67. Kunt u een kaart overleggen van de omgeving van het spoor waarbinnen de veiligheidsrisico's bestudeerd zijn? Welke conclusies worden aan de hand van de kaart getrokken? Waar kunnen we die informatie vinden? Worden de bewoners en bedrijven binnen het risicogebied nog nader geïnformeerd?

Antwoord Ministerie: De risico's van de omgeving zijn voor geheel Nederland opgenomen in de risicokaart (<http://nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html>). Zodra het Basisnet van kracht wordt zullen deze risico's ook op de risicokaart worden vermeld.

68. In Wetteren is een man van 60 jaar om het leven gekomen doordat giftige stoffen van de treinramp via de riolering zijn huis waren binnengedrongen. Drie weken geleden is in Breda nog een baby met zwaailicht en sirenes naar het ziekenhuis gebracht omdat giftige stoffen via de riolering het ouderlijk huis waren binnengedrongen.

Welke maatregelen gaat de gemeente Roosendaal nemen om te voorkomen dat giftige stoffen a.g.v. een treinongeluk zich snel verspreiden via de riolering in het stadscentrum ,Stationsbuurt, Badhuisstraat en Kadegebied? In welk protocol staan deze maatregelen opgenomen en naar aanleiding van welke interne en externe adviezen zijn die geformuleerd? Waar kunnen we inzage krijgen in dit protocol?

Antwoord Veiligheidsregio: De persoon in Wetteren is overleden omdat hij is gaan kijken bij de locatie van het incident. Zijn kleren zijn besmet geraakt met acrylnitril. Deze stof wordt door de huid opgenomen en is giftig. Uit sectie is gebleken dat de persoon een te hoge concentratie had opgebouwd in het lichaam. Zijn kleding is in huis gaan uitdampen met een lage maar dodelijke concentratie in combinatie met wat door de huid in het lichaam is opgenomen. Dit had de dood tot gevolg.

In Breda is in het riool een grote hoeveelheid thinner, verfverdunner of benzine in het riool geloosd. Dit is overigens niet toegestaan. De stankafsluiter van de douches werkten niet optimaal en lieten de damp toe in de woning. Daarnaast moet worden opgemerkt dat grenswaarden zijn bepaald op een lichaamsgewicht van ca. 75 kg. Kleine kinderen zijn hierdoor kwetsbaar voor lage concentraties. Ook ouderen met een verminderde longcapaciteit zijn kwetsbaar voor lage concentraties.

Er is geen protocol maar het is wel een aandachtspunt bij de bevelvoerders c.q. OVD en de AGS (adviseur Gevaarlijke stoffen). In de procedure ongeval met gevaarlijke stoffen wordt dit onderdeel benoemd.

69. Worden de maatregelen die bij een treinongeluk genomen moeten worden aan de riolering regelmatig geoefend en welke partijen nemen deel aan die oefening?

Antwoord Veiligheidsregio: We moeten ons goed realiseren dat in Nederland het schone regenwater apart wordt gehouden van het vuile rioolwater. Dat wil **niet** zeggen dat alle rioleringen gescheiden zijn uitgevoerd. Alle binnenrioleringen zijn voorzien van stanksloten 'zwanenhals'. In principe zijn de riooldampen gescheiden van het binnenklimaat. Er wordt onderzocht hoe de waterlopen en rioleringen langs het spoor kunnen worden voorzien van afsluitingen. Dit dient natuurlijk gezien te worden in relatie tot de "schone" en "vuile" rioolsystemen.

70. Waarom heeft de gemeente geaccepteerd dat het zg. "kopmaken" bij het rangeren niet meer valt onder de gemeentelijke vergunning, maar voortaan valt onder het rijk als bevoegd gezag? Is dit te rechtvaardigen met de zorgplicht voor veiligheid van de inwoners door de gemeente?

Antwoord gemeente: Op basis van een uitspraak van de Raad van State (kopmaken hoort bij het doorgaand spoor) heeft Prorail een nieuwe vergunning aangevraagd bij de gemeente zonder het kopmaken. De gemeente had geen weigeringsgronden en moest de gewijzigde vergunning verlenen.

Het kopmaken wordt opgenomen in Basisnet spoor en daarmee valt het ook onder de bevoegdheid van het rijk. De gemeente probeert nu samen met de andere twee gemeenten en het rijk een goede oplossing te vinden voor het kopmaken.

71. Een aantal jaren geleden hebben gemeenten in West-Brabant gezamenlijk gepleit voor de aanleg van een afzonderlijke goederenspoorlijn buiten het centrum van de gemeenten Bergen op Zoom, Roosendaal, Halderberge (Oudenbosch) en Moerdijk (Zevenbergen); de zg. ROBEL-lijn = ROTterdam-BELgie. Heeft Roosendaal zich de laatste jaren nog serieus ingespannen voor de realisatie van de ROBEL-lijn. Wat zijn hiervan de concrete resultaten en waar is die informatie te vinden?

Antwoord gemeente: De gemeente heeft samen met de Regio West Brabant en de Provincie Noord-Brabant voor de aanleg van de ROBEL-lijn en de VEZA-bocht gepleit. Dit is in diverse beleidsstukken en brieven opgenomen. Dit heeft voor wat betreft de ROBEL-lijn tot de volgende toezegging geleid: In het bestuurlijk overleg van juli 2010 is afgesproken om een extern veiligheidsonderzoek naar een dedicated goederenlijn tussen Rotterdam en België uit te voeren in 2018. Door de regio is gevraagd dit te vervroegen naar 2014. In 2012 heeft minister Schultz van Haegen de resultaten van een aantal goederenstudies naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 32 404, nr.57 d.d. 12-07-2012). In een van die studies is het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor onderzocht ('Lange termijnperspectief spoorgoederenvervoer, TNO, mei 2012). Het ministerie is van mening dat de actuele onderzoekresultaten geven geen reden om het toegezegde onderzoek op de spoorverbinding door West-Brabant te vervroegen.

72. Wat is momenteel de planning van de aanleg van de ROBEL-lijn? Waar kunnen we die planning vinden?

Antwoord ministerie: Er ligt geen plan om de ROBEL-lijn aan te leggen. Wel is bestuurlijk overeengekomen dat er in 2018 een extern veiligheidsonderzoek op het huidige spoor plaats zal vinden.

73. Door de aanwezigheid van een groot aantal wissels en kruisingen in het centrum van Roosendaal is het risico van een treinongeluk aanzienlijk hoger dan in Oudenbosch en Zevenbergen. Welke invloed heeft dit verhoogde risico op de verdeling van de € 5.000.000,-- tussen de 3 gemeenten?

Antwoord gemeente: Hoe het budget exact wordt ingezet is nu nog niet duidelijk. Daarentegen is het risico in het centrum van Roosendaal juist lager dan in Oudenbosch en Zevenbergen. Dit heeft niet zozeer te maken met het aantal wissels maar het risico wordt veel meer bepaald door de snelheid waarmee de trein rijdt (en dus ook een wissel passeert).

74. Waaraan worden de € 5.000.000,-- door de 3 gemeenten besteed aan veiligheidsmaatregelen? Vindt u dit budget voldoende om realistische maatregelen te nemen? Zullen de gemeenten in de toekomst nog kosten moeten maken a.g.v. aanpassingen aan bestemmingsplannen door het Basisnet Spoor? Worden die kosten dan nog door het rijk vergoed?

Antwoord gemeente: De Staatsecretaris heeft de middelen beschikbaar gesteld voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Hoe het budget exact wordt ingezet is nu nog niet duidelijk. Dit wordt nog nader bekeken. Het is nu nog onbekend of het budget toereikend zal zijn. Dit hebben de gemeenten ook aangegeven bij het ministerie.

Het ministerie heeft aangegeven dat de gemeenten de bestemmingsplannen als gevolg van het Basisnet spoor niet aan hoeven te passen. Op dit moment wordt onderzocht of de ruimtelijke consequenties voldoende geborgd zijn.

75. Het Basisnet Spoor voorziet in een aanzienlijke toename van het aantal goederentreinen op de lijn Dordrecht-Antwerpen. Wat betekent dit voor de frequentie en tijdsduur van het sluiten van de spoorwegovergangen aan de Kade, de Heerma van Vosstraat en de Gastelseweg. Wat is hiervan het gevolg voor de mobiliteit en veiligheid in de stad. Bijvoorbeeld tussen centrum en het Kadegebied/Stadsoevers?

Antwoord ministerie: Er is een programma Verbeteren Veiligheid Overwegen. Gemeenten kunnen hier een beroep doen als de overwegen te weinig open zijn. Er wordt dan samen gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid en veiligheid te vergroten.

76. Heeft de gemeente Roosendaal invloed gehad op de totstandkoming van het deel van het Basisnet Spoor ten zuiden van Dordrecht? Heeft de gemeente zienswijzen ingediend tegen het wetsvoorstel Basisnet Spoor? Waar zijn deze zienswijzen te vinden?

Antwoord gemeente: De gemeente Roosendaal is bestuurlijk betrokken geweest bij de totstandkoming van Basisnet spoor (als bestuurlijke vertegenwoordiging namens de VNG). De gemeente heeft geen zienswijze ingediend tegen het wetsvoorstel Basisnet Spoor. De gemeente heeft de laatste jaren voortdurend gereageerd op voorstellen van het ministerie.

77. De gemeente Roosendaal heeft kennelijk bij diverse gelegenheden aandacht gevraagd voor de belangen van de gemeente Roosendaal. Welke concrete resultaten hebben deze acties opgeleverd voor de inwoners van Roosendaal? Waar zijn die resultaten te vinden?

Gemeente Roosendaal: De aandacht die o.a. de gemeente Roosendaal heeft gevraagd voor de belangen van de gemeente hebben ertoe geleid dat het ministerie geld beschikbaar heeft gesteld voor het verbeteren van de veiligheid en de zelfredzaamheid. De drie gemeenten hebben nu ook formeel gereageerd op de feitenbladen en de gemeente zal ook een reactie indienen op de Regeling Basisnet spoor. In deze reactie zal zij ook de algemene belangen van de bewoners opnemen. De bewoners worden vertegenwoordigd in een klankbordgroep waarmee de gemeente nauw contact heeft.

78. De gemeenten Halderberge en Moerdijk hebben gezamenlijk een brief gestuurd naar het ministerie om te pleiten voor een betere belangenbehartiging van deze gemeenten t.a.v. het Basisnet Spoor. Waarom heeft de gemeente Roosendaal deze brief niet mede-ondertekend?

Antwoord gemeente: De gemeente Roosendaal heeft middels bestuurlijke betrokkenheid de belangen van de gemeente vertegenwoordigd.

79. De gemeente Roosendaal heeft uiteindelijk toch contact gezocht met de gemeenten Halderberge en Moerdijk over het Basisnet Spoor. Heeft Roosendaal ook contact gezocht met Bergen op Zoom, Essen, Kalmthout en Antwerpen? Waarom of waarom niet?

Antwoord gemeente: De gemeente heeft al een paar jaar contact met de andere gemeenten. De gemeenten zijn op de hoogte van elkaars acties. Nu het ministerie geld beschikbaar heeft gesteld om de veiligheid te vergroten en nu de Regeling gepubliceerd is, hebben de gemeenten zich formeel georganiseerd.

Bergen op Zoom maakt geen onderdeel uit van het traject Roosendaal - Moerdijk en voor België geldt Basisnet spoor niet. Daarom is de samenwerking met Halderberge en Moerdijk gezocht.

80. In de stuurgroep Basisnet heeft de VNG de belangen van de gemeenten behartigd. Op welke manier is daarbij aandacht besteed aan de veiligheid van de inwoners van Roosendaal? Welke concrete resultaten zijn daarbij geboekt? Waar zijn die resultaten te lezen en wil u die ter beschikking stellen?

Antwoord gemeente: De destijds verantwoordelijk wethouder heeft op landelijk niveau de VNG vertegenwoordigd in de stuurgroep Basisnet. In deze rol wordt niet enkel de eigen gemeente, maar ook dat van andere gemeenten vertegenwoordigd, maar op deze manier zijn dus ook de belangen van Roosendaal vertegenwoordigd. Door onder andere deze vertegenwoordiging heeft het ministerie 5 miljoen toegezegd ten behoeve van de zelfredzaamheid en veiligheid.

81. Toename van het aantal goederentreinen gaat ten koste van de capaciteit van het spoorvak Dordrecht-Antwerpen. Onderschrijft de gemeente Roosendaal dat dit in strijd is met het streven naar een goede en snelle passagiersdienstregeling tussen Roosendaal en Antwerpen/Brussel? Op welke wijze wordt hierdoor het belang van Roosendaal gediend?

Antwoord ministerie: Het goederenvervoer gaat niet ten koste van het personenvervoer.

82. Indien op de informatieavond niet alle vragen beantwoord worden, zullen die dan op korte termijn alsnog schriftelijk beantwoord worden zonder dat er een beroep gedaan hoeft te worden op de WOB?

Antwoord gemeente: De vragen die naar aanleiding van de informatie avond gesteld zijn, worden in dit document, vragen- en antwoordenlijst, beantwoord door verschillende partijen. Er is een pagina aangemaakt op de internetsite van de gemeente Roosendaal waarop alle informatie te vinden is. Mochten er nog zaken onduidelijk of niet beantwoord zijn dan kan altijd contact opgenomen worden met de gemeente.

83. Is het mogelijk om alle kruisingen ongelijkvloers te maken, zodat de risico's op ongelukken verder verkleind wordt?

Antwoord Ministerie: De ruimtelijke omgeving rondom een overweg is bepalend of een ongelijkvloerse kruising technisch mogelijk is. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is gericht op veiligheid en doorstroming van het kruisende verkeer. Op het onderhavige traject is de noodzaak om een gelijkvloerse kruising op te heffen in dit kader niet aan de orde.

84. De bereikbaarheid van de Tolberg in Roosendaal is slecht, mede doordat de signalering op het Belgische traject verouderd is. Kan deze signalering aangepast worden?

Antwoord Ministerie: Men doelt mogelijk op het feit dat men in België links rijdt ipv rechts. Bij de overweg Willem Dreesweg leidt dit soms tot langere dichtligtijden. ProRail heeft hier in 2012 met de gemeente diverse onderzoeken naar laten verrichten en maatregelen op genomen. Storingen komen nog nauwelijks voor. (zie antwoord vraag 30).

85. Is er een compensatieregeling mogelijk voor de overlast die bewoners ondervinden?

Antwoord Ministerie: Nee, dat zou alleen aan de orde kunnen komen als bewoners onevenredig nadeel ondervinden. Daarvan is hier geen sprake: het in werking treden van Basisnet leidt niet tot substantieel meer treinverkeer.

86. Is het mogelijk om een overzicht te krijgen van de frequentie van het aantal malen dat de spoorbomen langer dicht zijn dan 5 minuten?

Antwoord Ministerie: Overwegen zijn gemiddeld minder dan 1 minuut gesloten. Alleen ingeval van een storing kan het voorkomen dat een overweg langer dan 5 minuten dicht zit.

87. Wie betaalt de schade aan een woning die veroorzaakt wordt door trillingen?

Antwoord Ministerie: zie antwoord op vraag 28.

88. Wie is er verantwoordelijk voor het onderhoud van de groenstrook langs het spoor. Omvallende bomen kunnen ook schade veroorzaken?

Antwoord Ministerie: zie antwoord op vraag 32.