Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Statenfractie Partij van de Arbeid
Dhr. B.L.M. Maas
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Onderwerp
Schriftelijke vragen over vervoer gevaarlijke stoffen over West-Brabantse spoor

Datum
11 juli 2017
Ons kenmerk
C2210651/4207450
Uw kenmerk
27 juni 2017
Contactpersoon
G.T.M. (Gerben) Steenhof
Telefoon
(073) 680 85 27
Email
gsteenhof@brabant.nl
Bijlage(n)
-

Geachte heer Maas,

Bij brief van 27 juni 2017, ingekomen op 27 juni 2017, heeft u namens de PvdA fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. *Heeft u kennisgenomen van het bericht 'Zorgen over forse toename gastreinen in regio', wat was te vinden in BN De Stem d.d. 24 juni jl.?*

Antwoord: Ja.

2. *Klopt het dat het aantal treinen dat met gevaarlijke stoffen door West-Brabant en Zeeland rijdt, de laatste jaren fors toeneemt?*

Antwoord: Ja, dat klopt. Het vervoer dient wel binnen de grenzen van de risicoplafonds van de Wet Basisnet te blijven.

3. *Klopt het dat het maximumaantal tankwagons dat over het spoor tussen Vlissingen (Sloehaven-Roosendaal) mag rijden 10.300 per jaar bedraagt en het ministerie nu bekijkt of de norm moet worden verhoogd?*

Antwoord: Nee, dat klopt niet. Er geldt geen maximum voor het aantal tankwagons. Er geldt een risicoplafond. Dat is samengesteld uit meerdere uitgangspunten, zoals de aanwezige veiligheidsmaatregelen. Wel heeft de staatssecretaris in haar brief van 15 juni 2017 aan de Tweede Kamer[1] over het verslag Basisnet 2016, aangekondigd onder andere in te willen zetten op "van sturingsplafonds naar 'echte' risicoplafonds." Onder die noemer is de staatssecretaris voornemens om de risicoplafonds via een zorgvuldig traject te herijken. De decentrale overheden worden daarbij intensief betrokken.

[1] Kamerbrief over verslag Basisnet 2016 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Datum
11 juli 2017
Ons kenmerk
C2210651/4207450

4. *Komen de in dit artikel genoemde vervoerscijfers overeen met de cijfers in uw longread goederenvervoer (paragraaf 1. Afbeelding overzicht)?*

Antwoord: In de longread wordt het totaal aantal goederentreinen in 2015 genoemd. Een aantal daarvan bevat wagons met gevaarlijke lading. In het artikel wordt alleen gesproken over aantallen wagons. Het gaat hier dus om verschillende vervoerscijfers.

5. *Volgens de gemeente Bergen op Zoom heeft u deze gemeente niet opgenomen in uw recent verschenen longread goederenvervoer, maar onze fractie constateert dat de VeZa-boog wel degelijk als oplossing wordt genoemd (paragraaf 5 afbeelding goederenruit). Kunt u nader omschrijven hoe kijkt u tegen de VeZa-boog aankijkt?*

Antwoord: De VeZa-boog biedt een directe spoorverbinding tussen de havens van Vlissingen en Antwerpen. Het is daarmee onderdeel van het hoofdrailnet en valt onder de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Goederentreinen tussen deze havens hoeven met een VeZa-Boog niet meer via Bergen op Zoom naar Roosendaal te rijden om daar 'kop te maken' en dan terug te rijden naar Antwerpen vice versa. De VeZa-boog ontlast daarmee een deel van het Brabantse spoornetwerk.

6. *Wat is de stand van zaken op Rijksniveau als het gaat om de VeZa-boog?*

Antwoord: De VeZa-boog is niet opgenomen in programmering op Rijksniveau. In haar brief d.d. 28 november 2016 betreffende de beantwoording van Kamervragen[2], meldt de staatssecretaris onder ander dat ze op basis van een kosten-baten-analyse geconcludeerd heeft dat deze verbinding maatschappelijk niet rendabel is.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de secretaris,

ir. A.M. Burger

[2] Beantwoording Kamervragen over berichten over aansluiting op het spoorwegnet van de Antwerpse en Gentse Haven | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl