

Standpunten RONA bij Routeringsbesluit vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor.

Standpunt 1.

De 0-stelling van de routes 12 en 30 zou zeer effectief kunnen zijn als de 0-stelling ook bereikt zou kunnen worden.

- Uitzondering **a** is een logische.
- De uitzonderingen **c** en **d** zijn begrijpelijk maar meer inzicht is vereist in de frequentie van het regulier onderhoud en de duur van geplande werkzaamheden. De zeer lange duur (6 jaren gepland) van de aanleg van het derde spoor en het overschrijden van de termijn van die planuitvoering geeft weinig vertrouwen.
- Uitzondering **b** is de slechtste. Te zeer afhankelijk van een ander land. Een land dat veel te laat begonnen is met haar aanleg van de "Duitse Betuweroute". Was dat gelijk met de aanleg van de Nederlandse Betuweroute gerealiseerd, dan waren er nu geen problemen geweest. Is de Duitse DB-Netz, de Duitse ProRail, wel oprecht bereid om goederentreinen naar of vanuit Nederland voldoende door te laten? Bovendien liggen er langs het Derde spoor ook de nodige wooncentra waar men het liefst deze treinen niet ziet passeren. Of is de Duitse GPP wel voldoende op deze route?
- De 0-stelling zou ook nog doorbroken kunnen worden door het niet corresponderen van de beveiliging op de locomotieven met het betreffende traject. Dat is onacceptabel.

Standpunt 2.

In het verdrag van Warnemünde is gekozen voor drie grensovergangen. De zuidtak (Venlo), de Betuweroute en de Noord Oostelijke Verbinding of Noordtak (Oldenzaal). Opvallend is dat sinds de overschrijdingen in het Basisnet het begrip Noordtak of NOV plots verdwenen is.

Nu heet het ineens de Bentheimroute.

Maar ook de "Noordtak" heeft in 2016 lichte overschrijdingen van het aantal ketelwagen equivalenten met brandbare gassen op het traject Velperpoort – Zutphen en forse overschrijdingen op het traject Zutphen – Deventer. De overschrijdingen op het laatste traject kunnen vlgs. het Basisnet spoor verdwijnen door gebruik te maken van de Twentekanaallijn, van Zutphen via Lochem naar Hengelo. Die Twentekanaallijn is evenwel meer een blokkade voor het oplossen van dit probleem want:

- Het is enkel spoor.
- Het heeft geen bovenleiding.
- De ATB-NG is het beveiligingssysteem en er zijn maar zeer weinig locomotieven die dit aan kunnen.
- Het geluidsproductieplafond is daar zeer laag, te laag voor al deze extra treinen.

IJssellijn.

- Ook de IJssellijn (Velperpoort – Zutphen) zit aan de grens van het GPP.
- Bovendien is er nog een arrest van de Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak, No EO1.96.0122, de dato 31 maart 1998, waarin de bocht bij Elst geen fly-over mocht hebben en ook niet mocht worden gebruikt voor regulier vervoer.
- Tevens dient hier te worden vermeld dat het traject Arnhem – Nijmegen op een door de weekse dag een frequentie heeft van 20 reizigerstreinen vice versa per uur tot 12 treinen tussen 23.00 en 24.00 uur. De IJssellijn tussen Arnhem en Zutphen heeft een dag frequentie van 8 reizigerstreinen vice versa per uur en 12 op de brug bij Zutphen. Landsdeel Oost heeft plannen om op beide genoemde trajecten nog 4 intercity's per uur toe te voegen.

Het lijkt erop dat bij het ontwerpen van het Basisnet spoor enkel is gekeken naar de risico's van gevaarlijke stoffen en met andere zaken geen rekening is gehouden.

Standpunt 3.

In de Toelichting staat bij **Trajecten** de zin "Vervoer van en naar andere bestemmingen is bij het vaststellen van de risicoplafonds Basisnet geprojecteerd op de Betuweroute." Op zich een goed streven. Niets mis mee. Maar de consequentie zou kunnen zijn dat niet scherp genoeg gekeken is naar de daadwerkelijk mogelijke grenzen van de risicoplafonds op een aantal plaatsen. De ontwikkeling van de wetgeving Basisnet Spoor en de ontwikkeling van de plannen van het "Derde spoor" liepen gedeeltelijk parallel.

Concreet: Is het aantal KWE's (Ketel Wagen Equivalenten) bij de Betuweroute vastgesteld aan de hand van de maximale capaciteit van de Betuweroute, dus 360 goederentreinen vice versa per etmaal of aan de hand van het verwachte maximum aantal van het nieuwe Derde Spoor in Duitsland?

Standpunt 4.

Gelet op de punten die hier onder staan is het nu maken van plannen, voor een solide robuust gebouwd goederenspoorwegnet als vervanging van die gemengde spoorlijnen, waar geregeld goederentreinen (ook met niet gevaarlijke stoffen) over heen gaan, dringend gewenst. Die punten zijn:

- Uitzondering b bij de 0-stelling van de routes 12 en 30, waarbij we te zeer afhankelijk zijn van Duitsland o.m. ter bescherming de steden langs het Derde Spoor en de steden in noordelijke richting vanaf Duisburg;
- De ongeschiktheid van de Twentekanaallijn voor regulier goederenvervoer;
- De GGP-grens op de IJssellijn;
- Het arrest van de Raad van State;
- Het zwaar belast zijn van de route Nijmegen – Arnhem en de uitbreiding die Landsdeel Oost heeft met betrekking tot de route Nijmegen – Arnhem en de IJssellijn;
- De twijfel die er is t.a.v. de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals genoemd in de toelichting van het routeringsbesluit:
 - De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2016 ca. 10% boven de omvang in 2015.
 - Bij toenemende economische groei zal die omvang navenant meegroeien.
- De steeds meer naar voren komende opvatting dat gevaarlijke stoffen beter per trein kunnen worden vervoerd;
- De beperkingen die gemeentes krijgen opgelegd bij het bouwen en toevoeging van bevolking aan locaties nabij het spoor, terwijl men in Nederland juist meer concentratie wil hebben in stedelijke gebieden;
- De vele jaren die nodig zijn om plannen te ontwikkelen en ten uitvoer te brengen – ook in politiek opzicht;

Standpunt 5.

De ILT handhaaft de naleving. Wat wordt hier precies mee bedoeld?

Deze mededeling staat hier in een stuk dat behoort bij een routeringsbesluit. De ILT moet dan toezien of er geen KWE's met stofcategorie A en 4D over de routes 12 en 30 rijden tussen de genoemde plaatsen. Dan moet de ILT met name letten of de uitzonderingen die op de 0-stelling zijn gemaakt juist zijn. Voor uitzondering **a** is dat makkelijk na te gaan.

Voor de uitzonderingen die vallen onder **c** en **d** is dat ook redelijk na te gaan, zij het met wat meer moeite. Maar bij uitzondering **b** heeft de ILT te maken met informatie die ProRail geeft n.a.v. een besluit van DB-Netz. Die bepaalt of een goederentrein wel of niet over een bepaald traject in Duitsland mag rijden. DB-Netz hoeft totaal geen rekening te houden met Nederlandse wensen. DB-Schenker kan vrij makkelijk heel vroeg goederenpaden aanvragen in Duitsland op trajecten van en naar Nederland die later niet gebruikt worden door DB-Schenker. Dus weer een goederentrein met de niet toegestane stoffen op een traject waar ze op dat moment feitelijk niet zouden mogen rijden.

Standpunt 6:

Voorts is het RONA van mening dat het onwenselijk is en de facto onwerkbaar, dat belangrijke beslissingen, die de veiligheid van veel Nederlanders betreffen, genomen worden op basis van sterk verouderde gegevens. Momenteel wordt er immers gewerkt met kwartaal rapportages die ook nog lange tijd na afloop van dat kwartaal beschikbaar komen. En dit in de wetenschap dat real time data beschikbaar gemaakt kunnen worden bij die functionarissen die behoefte aan de meest actuele gegevens hebben. Als de Stas het wil, kan het geregeld worden."