

5 – giftreinen via de Brabantroute

Eindhoven's Dagblad 05-12-2014 (p.03)

1 Wat houdt het werk in Duitsland in en waarom heeft dat gevolgen voor Zuidoost-Brabant?

Volgend jaar starten onze oosterburen met de aanleg van een derde spoor vanaf de grens bij Zevenaar naar Oberhausen. Dit spoor sluit aan op de Betuweroute, waardoor het goederenvervoer tussen Rotterdam en het Ruhrgebied vanaf 2022 meer ruimte zal krijgen. In plaats van de huidige 110 treinen per etmaal kunnen er, als het werk klaar is, tot 160 treinen over de Betuweroute. Volgend jaar, vanaf 20 april, zijn er voorbereidende klussen, waardoor in dat jaar zeventien weken lang slechts veertig van de 110 treinen per dag via de Betuweroute kunnen. In 2016 duurt die situatie een half jaar. Tussen 2017 en 2022 loopt de capaciteit gedurende één week per maand zelfs terug naar 25 treinen

per dag. In de andere drie weken is er geen beperking. Het leeuwendeel van het goederenvervoer wordt in die periodes via andere trajecten afgewikkeld, met name over de Brabantroute, die onder meer dwars door Best, Eindhoven, Helmond, Deurne, Geldrop, Heeze en Maarheeze voert.

2Hoeveel ton aan gevaarlijke stoffen worden in Nederland jaarlijks vervoerd?

Grofweg gaat het om ruim 81 miljoen ton. Daarvan gaat 68 miljoen ton over het water, 9,5 miljoen ton over de weg en 3,5 miljoen ton via het spoor.

3Hoeveel treinen met brandbare of giftige gassen en vloeistoffen rijden nu door Zuidoost-Brabant en hoeveel worden dat er straks?

Cijfers over 2014 zijn onbekend, ProRail geeft geen inzage. Hoeveel de toename gaat bedragen is nu ook nog niet te zeggen, omdat daar

nog overleg over plaatsvindt. ProRail en het ministerie van Infrastructuur verwachten in het eerste kwartaal van 2015 helderheid te kunnen geven.

4Zijn de maxima dan niet wettelijk vastgelegd?

Ja, in het zogeheten Basisnet staan maxima opgenomen voor alle trajecten in Nederland. Het wordt in 2015 pas officieel van kracht. Eerst moet het 'besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorwegeninfrastructuur' aangepast worden, om voldoende ruimte te kunnen maken op de Brabantroute. Ook wil de Kamer nog overleg in het kader van het 'besluit externe Veiligheid transportroutes'.

Volgens de 'plafondwaarden' in het Basisnet zou het traject tussen Eindhoven en Helmond tot 2020 juist met een forse afname van het aantal giftreinen te maken krijgen. Die vlieger gaat dus niet op. Zeer brandbare vloeistoffen mogen straks niet

meer via Brabant vervoerd worden. Voor het stuk spoor tussen Boxtel en Eindhoven moet volgens het Basisnet rekening gehouden worden met een forse toename van het aantal ketelwagens met giftige gassen (max. 2300 per jaar, voorheen 790); giftige vloeistoffen (max. 4600 in plaats van 2030) en zeer giftige vloeistoffen (3750 in plaats van 460).

5Komen er maatregelen tegen overlast langs Brabantroute? Vervoerders hebben beloofd meer stillere treinen in te zetten. Ook wordt gekeken naar alternatieven, zoals vervoer per vrachtschip. ProRail is bezig met een onderzoek naar de locaties die het meest door trillingen en geluid worden getroffen. Binnen het 'meerjarenprogramma geluid' kan de minister besluiten bepaalde gebieden voorrang te geven bij het plaatsen van geluidsschermen en raildempers.

klankbordgroep spoorboog bij meteren

de Gelderlander 05-12-2014 (p.31)

ProRail wil voor de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren-Boxtel aan de slag met vijf klankbordgroepen met inwoners. Een van die klankbordgroepen is bedoeld voor Meteren, Neerijnen en Waardenburg en wordt deze maand opgericht.

Het is de bedoeling dat 12 mensen zich buigen over inrichting van de woonomgeving, bereikbaarheid tijdens en na de bouw en milieumaat-

regelen. Inschrijven voor die klankbordgroep kan via prorail.nl/projecten/meteren-boxtel. Bellen kan ook: afdeling Publiekscontacten 0800-7767245 (gratis).

Naast een milieueffectrapportage (MER) wordt een Ontwerp Tracébesluit voorbereid. Ze worden ter inzage gelegd en dan kunnen zienswijzen worden ingediend. Volgend jaar neemt de staatssecretaris een definitief besluit.

Ongerustheid over stijging van het aantal giftreinen dat door Brabant rijdt. – Onduidelijkheid over aantal giftreinen (1)

Eindhovens Dagblad 05-12-2014 (p.02)

door Bart-Jan van Rooij en Rob Burg e-mail: redactie@ed.nl
EINDHOVEN - Er is grote onduidelijkheid over het aantal giftreinen dat binnen nu en een paar jaar over het spoor in de regio dendert. Hoewel vast staat dat Zuidoost-Brabant de komende jaren te maken krijgt met een sterke stijging van het aantal goederentreinen, kunnen gemeenten, het ministerie en infrabeheerder ProRail nog geen schattingen geven van aantallen. Daardoor zijn ook de risico's nog niet bekend. Wel duidelijk is dat er nu per uur minimaal één goede-

rentrein rijdt, vanaf 2016 zijn dat er tenminste vier. Volgens de gemeente Eindhoven laat de bereikbaarheid van het spoor voor hulpdiensten te wensen over in geval er een giftrein mocht ontsporen. Ook zijn er niet voldoende specifieke blusmiddelen, vreest de gemeente. Bij de Veiligheidsregio, verantwoordelijk voor de uitvoering, is echter niet bekend of rampenplannen moeten worden aangepast. Ongerustheid heerst ook bij de landelijke politiek. De PvdA-fractie vreest voor een verviervoudiging van het aantal goederentreinen via de Brabantroute, die on-

der meer door Zuidoost-Brabant loopt. Volgens de SP worden met het nog vast te stellen 'besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' grenzen opgezocht van wat de Brabantroute nog aan kan. De toename heeft te maken met de aanleg van een derde spoor in Duitsland, dat aansluit op de Betuweroute. Die klus gaat zeven jaar duren. In die tijd wordt een groot aantal goederentreinen omgeleid, via onder meer de Brabantroute. Overheden, vervoerders en ProRail berekenen momenteel de effecten van de omleidingen. Een deel wordt via Brabant afgewikkeld, de

rest via de Betuweroute en Overijssel (Oldenzaal). Wel wordt nu al voor de Brabantroute rekening gehouden met een overschrijding van de wettelijke maxima die voor goederenvervoer zijn vastgelegd. Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer vorige maand beloofd dat zoveel mogelijk treinen met gevaarlijke stoffen via de Betuweroute zullen rijden. Ook is op advies van de stuurgroep besloten de snelheid van goederentreinen te

Ongerustheid over stijging van het aantal giftreinen dat door Brabant rijdt. – Onduidelijkheid over aantal giftreinen (2)

Eindhovens Dagblad 05-12-2014 (p.02)

beperken tot maximaal 85 kilometer per uur. Bij het plaatsen van geluidsschermen en raildempers krijgt de Brabantroute voorrang. Blijft over dat jarenlang een

groot aantal 'gewone' goederentreinen via Brabant wordt omgeleid, hetgeen gepaard gaat met de bijbehorende extra geluidsoverlast. Het gaat om een verdubbeling

van het maximaal aantal treinen in de eerste jaren, tot een verdrievoudiging ervan in 2020. Concreet gaat het dan om tussen maximaal 115 (2016) en 160 (2020)

goederentreinen per dag. Grosso modo vervoert één op de tien goederentreinen gevaarlijke stoffen.

Fly-over boven A15 en spoorlijnen

05 december 2014 | Laatste update: 05 december, 08:58

1 1   



De spoorlijn Geldermalsen-Den Bosch gaat nu onder de Betuweroute door. ©William Hoogteyling

METEREN/ WAARDENBURG - De aanslag op het ter plaatse toch al zo getroffen Betuwse landschap is groot, erkennen plannenmakers. Maar de fly-over bij Meteren, in het ambtelijk jargon 'zuidwestboog V2hoog', komt er toch.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft uit 4 mogelijke varianten daarvoor gekozen.

Bekijk ook...

- ▶ Geen extra file A15 door fly-over Knooppunt Deil
- ▶ Nieuwe fly-overfile Deil geanalyseerd

Goederentreinen

Eind 2021 moeten er dagelijks 22 tot 82 goederentreinen kunnen wisselen tussen de Betuweroute bij Meteren van en naar het spoor richting Brabant. Dat moet gebeuren via een fly-over.

Treinen vanuit Rotterdam richting Waardenburg en 's Hertogenbosch moeten met een spoorviaduct over de

A15 heen worden geleid. Treinen die de omgekeerde kant op willen, gaan ook over het spoor Geldermalsen-Den Bosch en de Betuweroute heen.

159 miljoen

Die viaducten, plus een hoog dijklichaam, tussen de beide sporen kosten 159 miljoen euro. Maar zo'n fly-over is stukken goedkoper dan een dive-under-variant waarbij de wisseling van de sporen via tunnels zou gebeuren. Dat zou 300 miljoen euro moeten kosten.

Juridisch gevecht Den Bosch om Rijksmonument NS-station (1)

Brabants Dagblad 08-12-2014 (p.12)

door Domien van der Meijden
DEN BOSCH - Het is voor de tweede keer in relatief korte tijd dat de gemeente Den Bosch het juridisch aan de stok krijgt met andere partijen over veranderingen aan het NS-station in Den Bosch.

Dit keer gaat het gevecht tussen Den Bosch en ProRail over de wanden van de perrons 3 en 4. ProRail vroeg daarvoor een vergunning om ze aan te passen, in verband met het verlengen van die perrons. Omdat het grote project 'Sporen in Den Bosch' op tijd verder moest,

kreeg ProRail een vergunning, maar Den Bosch stapte vervolgens wel naar de rechter. De gemeente is namelijk van mening dat de monumentale perronkap een geheel vormt met de rest van het station. En daar horen ook de stenen keerwanden van de perrons bij die

ProRail wilde vervangen door beton. Dat beton is veel onderhoudsvriendelijker en duurzamer in de ogen van de spoorwegbeheerder. Aanvankelijk kreeg ProRail gelijk bij de rechter, maar Den Bosch zocht het hoger op. De Raad van State vindt nu dat Den Bosch het bij het

Juridisch gevecht Den Bosch om Rijksmonument NS-station (2)

Brabants Dagblad 08-12-2014 (p.12)

rechte eind heeft en dat het Rijksmonument NS-station 'één samenhangend ensemble is' van perronkap en bijbehorende delen onder die kap. De uitspraak heeft overi-

gens geen gevolgen voor ProRail. De keerwanden van de uitgebreide perrons mag in beton blijven, maar onder de historische kap blijven de gemetselde steentjes

zitten. Het is meer een voorzorgmaatregel, dat in de toekomst vergunningaanvragen wel rekening houden met de monumentale waarde van het station.

Een tijdje terug had de gemeente een akefietje met NS over het plaatsen van lichtbalken aan de kap van perron 1.

/ Nu minder gedoe van R'dam naar Duitsland

08 dec. 2014 / Nieuwsbericht

Voor internationale goederentreinen is er vanaf vandaag minder gedoe om van Rotterdam naar Duitsland te rijden. Reden is de installatie van nieuwe technische apparatuur genaamd ERTMS. Het is onderdeel van de aansturing van het treinverkeer, seinen en wissels. Bedoeling is dat goederentreinen straks van Rotterdam naar het Italiaanse Genua kunnen rijden zonder over te hoeven schakelen op telkens weer een ander systeem binnen Nederland en tussen landen. Binnen Nederland is dat vanaf vandaag mogelijk. Belangrijk, want een soepel lopend goederenvervoer is belangrijk voor de Nederlandse economie.



Weekend

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft ProRail opdracht gegeven de nieuwe apparatuur te installeren bij sporencapaciteit Kijfhoek nabij Rotterdam (wat afgelopen oktober gebeurde) en Zevenaar, wat dit weekend werd afgerond. Ook voor aannemers Van Gelder Rail (Kijfhoek deel), Strukton (Zevenaar deel) en leverancier Alstom een belangrijke mijlpaal. Afgelopen weekend werden 600 signaalpunten geïnstalleerd en er werd tot 1300 meter in Duitsland aan gewerkt. Om dat mogelijk te maken is door alle partijen nauw samengewerkt met DB Netz.

...zie de volgende pagina.

Techniek

Wie het heeft over treinbeveiliging ontkomt niet aan de afkortingen. De nieuwe internationale standaard voor de toekomst heet [ERTMS](#), wat staat voor European Rail Traffic Management System. In Nederland komt dat naast en soms geheel in de plaats van [ATB](#), Automatische Treinbeïnvloeding. ATB en ERTMS zijn onderdeel van het hart van de spoorapparatuur. Modernisering zorgt voor verbeteringen van het treinverkeer op tal van gebieden. Op de Betuweroute van het Rotterdamse Kijfhoek tot over de grens bij Zevenaar richting het Duitse Emmerich, is nu sinds deze maandag ERTMS in dienst.

KNV

Directeur Ad Toet van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV): "Er is weer een stap gezet in de richting van een Single European Railway Area. We willen een Europese ruimte waarbinnen treinen ongehinderd de landsgrenzen kunnen passeren. Nu gelden de verschillende treinbeveiligingssystemen nog als één van de grootste hindernissen. Met name bij de kleinere EU landen levert dat extra kosten op en dat verzwakt weer de concurrentiepositie van de havens in deze landen. Het is dus ook logisch dat Nederland als doorvoerland hard werkt aan de invoering van ERTMS."

Zevenaar

Voor de verbetering van het internationale treinverkeer worden er bij Zevenaar komende tijd nog [meer werkzaamheden](#) verricht in opdracht van het ministerie van IenM. Zo wordt het spoor uitgebreid met een derde spoor en wordt de bovenleiding aangepast van 1500 volt naar 25 kv.

Bron: ProRail – nieuws.

Goederenvervoer van zee tot Zevenaar volledig voorzien van ERTMS

Nieuwsbericht | 09-12-2014

De gehele spoorlijn tussen Maasvlakte en de Duitse grens, waaronder de Betuweroute, is binnenkort voorzien van het Europese beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). Vanaf 9 december is de bestaande ATB-beveiliging bij Zevenaar volledig vervangen door ERTMS. In oktober werd het systeem bij Kijfhoek al in gebruik genomen.

Met ERTMS hebben treinen apparatuur aan boord die automatisch communiceert met het spoor en de verkeersleiding. De vervanging van het oude beveiligingssysteem is vooral belangrijk voor goederenvervoerders tussen de haven van Rotterdam en Duitsland. Zij hoeven niet langer meer te schakelen tussen verschillende beveiligingssystemen als ze Nederland inrijden, waardoor zij ook minder systemen aan boord hoeven te hebben. Ons land is het eerste land dat voldoet aan de Europese eisen om het hele traject Rotterdam-Genua van ERTMS te voorzien.

Het kabinet koos eerder dit jaar voor het Europese ERTMS als beveiligingssysteem op het spoor en in treinen. ERTMS verbetert de veiligheid, maakt het mogelijk landsgrenzen makkelijker te passeren en met hogere snelheden te rijden. Het systeem moet in 2022 in alle treinen zijn ingebouwd, in 2030 moeten de drukst bereden spoorlijnen van ERTMS zijn voorzien.

Bron: Rijksoverheid.nl

PHS Meteren - Boxtel op social media



De Gelderlander @dgrivierenland 5 dec.
Fly-over boven A15 en spoorlijnen [dlvr.it/7kWD9w](https://www.dlv.rivm.nl/7kWD9w) #nieuws #DG



Betty de Boer @bgdeboer 9 dec.
Goederenvervoer van zee tot Zevenaar volledig voorzien van ERTMS #rijksoverheidnl
[_rijksoverheid.nl/nieuws/2014/12/.....](https://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2014/12/...)



VerkeersWereld @VerkeersWereld 9 dec.
Goederenvervoer van zee tot Zevenaar volledig voorzien van ERTMS
ift.tt/1wv2gT5 #verkeerswereld