



## RAADSINFORBRIEF

Aan de leden van de raad  
en de forumleden

Bezoekadres Ganzenmarkt 1  
Postadres Postbus 354  
7570 AJ Oldenzaal  
Telefoon (0541) 58 81 11  
14+ netnummer 14 0541  
E-mail [info@oldenzaal.nl](mailto:info@oldenzaal.nl)  
Internet [www.oldenzaal.nl](http://www.oldenzaal.nl)

Datum college 5 november 2019 **VERZONDEN - 6 NOV. 2019**  
Onderwerp spoorveiligheid en aanverwante zaken  
Uw brief van  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk UIT-19-12723  
Zaaknummer  
Behandeld door Roderik Tonen  
Telefoonnummer (0541) 58 71 34  
Bijlage(n) 1

Geachte leden van de raad en forumleden,

Op dit moment zijn er een diverse actuele zaken die spelen rondom het spoor. Dit betreft het Basisnet spoor, de RONA, de treinverbinding Amsterdam-Berlijn en de incidenten op het spooremlacement die voor onrust zorgen en vragen oproepen. In deze raadsinformatiebrief worden de vragen beantwoord die door uw raad zijn gesteld over deze onderwerpen en wordt ingegaan op de stappen die zijn ondernomen. Daarnaast wordt in deze brief dieper ingegaan op de materie en inzicht gegeven in de processen en verantwoordelijkheden van de verschillende instanties.

### **Het Basisnet Spoor - risicoplafonds**

Het doel van het Basisnet Spoor is om een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van het spoor, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving. Het Basisnet Spoor stelt regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze regels, die onder andere vastgelegd zijn in de Risicoplafonds, zijn ingesteld om mensen die dicht bij een hoofdspoorweg wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden.

Echter, wanneer deze Risicoplafonds worden overschreden dan worden de mogelijkheden om te handhaven, door een sturingsmaatregel zoals bijvoorbeeld een routeringsbesluit, niet toegepast. De praktijk is dat bij een overschrijding de Risicoplafonds naar boven worden aangepast. In de perceptie van de inwoners van Oldenzaal komt dit over als aantasting van het beschermingsniveau en dus hun veiligheid.

### **RONA: de nieuwe Noordelijke aftakking**

Door het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) is dit voorjaar aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een vergelijkend onderzoek aangeboden waarin twee opties zijn vergeleken: vervoer naar Duitsland via Elst, Deventer en Oldenzaal, de IJssellijn/Twentelijn of Bentheimroute, en vervoer via een nieuwe noordelijke aftakking van de Betuwelijn via Oldenzaal. Het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking heeft daarbij de voorkeur uitgesproken voor een nieuwe noordelijke aftakking van de Betuwelijn via Oldenzaal. In het onderzoek is een kaart opgenomen met het tracé van deze nieuwe noordtak. Dit tracé loopt grotendeels parallel aan de A18 en sluit tussen Hengelo en Oldenzaal aan op het bestaande spoor.

### **Treinverbinding Amsterdam-Berlijn**

Uw raad heeft op 25 februari jl. een motie aangenomen waarin wordt ingezet op handhaving van de spoorverbinding Amsterdam-Hengelo-Berlijn als volwaardige verbinding voor de lange termijn en het toekomstproof maken van deze verbinding door het realiseren van de beoogde versnelling.

De Amsterdam-Berlijn-lijn is een groot lobbythema bij Regio Twente. Dit is een van de dossiers op de Twentse lobby shortlist vanuit de Bereikbaarheidsagenda (2017) en komt regelmatig aan bod bij het ambtelijk overleg en portefeuillehouders overleg Mobiliteit.

Als resultaat van intensieve lobby door bestuurders uit Twente/provincie Overijssel is begin maart Kamerbreed een motie aangenomen (ingediend door CDA, D66 en GL) over de Berlijn-lijn bij de behandeling van de Contourenvisie OV. In de motie wordt de staatssecretaris opgeroepen bij het onderzoek naar de versnelling van het traject Amsterdam-Berlijn de verschillende routevarianten op een volwaardige manier te onderzoeken voor de korte, middellange en lange termijn. Hierbij uitgaande van een optimale combinatie van snelheid en de hoeveelheid stops op dit traject. En vervolgens de Kamer daarover te informeren.

De motie was nodig om te voorkomen dat de staatssecretaris te snel zou concluderen dat de extra snelle treinen naar Berlijn over Arnhem geleid moeten gaan worden, naast de reguliere verbinding via Hengelo.

Daarnaast is de Berlijn-lijn ook uitgebreid aan de orde geweest bij een werkbezoek van de Europese Commissie (hoofd unit TEN-T, DG Mobiliteit) en Europarlementariërs Annie Schreijer Pierik (CDA, EVP) en Peter van Dalen (CU/SGP) op 14 en 15 maart jl. Tot slot was de Regio aanwezig bij een NS stakeholder-bijeenkomst op 6 mei op uitnodiging van Bert Kluin (manager public affairs NS Noordoost). In deze lobby wordt door Twente op overheidsniveau samengewerkt met de Provincie, Euregio, stad en regio Osnabrück.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat er nu nog geen keuze gemaakt kan worden voor de lijn via Arnhem/Emmerich of Deventer/Hengelo. Alle opties blijven open tot er nader onderzoek is verricht. Tot 2030 kan door inzet van nieuw materieel de reistijd op de lijn via Deventer/Hengelo met circa 15 minuten verkort worden. Na 2030 zijn er grotere inspanningen nodig om de reistijd verder terug te brengen. Dat betekent na 2030 grote infrastructurele werkzaamheden die aan Nederlandse kant naar verwachting miljarden gaan kosten.

### **De incidenten op het spooreplacement Oldenzaal**

Op 7 juli 2019 was er op het spooreplacement van Oldenzaal sprake van een lekkende wagon. De wagon bleek geladen te zijn met styreen, terwijl volgens de bijbehorende ladinggegevens de wagon leeg zou zijn. Bij dit incident constateerde de Inspectie Leefomgeving en Transport dat de informatie over de opgestelde wagons niet juist was.

- Op 12 september heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport bij een controle op het spooreplacement van Oldenzaal wederom geconstateerd dat de informatievoorziening over aanwezige wagons met gevaarlijke stoffen onjuist was. Een aantal gestalde wagons was gevuld met gevaarlijke stoffen, terwijl deze volgens de ladinggegevens leeg hadden moeten zijn. Ook op 9 oktober zijn er door de Inspectie Leefomgeving en Transport fouten aangetroffen. Bij meerdere wagons zijn vuilniszakken aangetroffen om de afsluiters, dit om blijkbaar te voorkomen dat druppels reststof op de grond terecht komen. De afsluiters moeten schoon zijn en de niet correcte oplossing om met vuilniszakken verontreiniging te voorkomen was reden om de trein te blokkeren.

- Maandag 28 oktober melde de Inspectie Leefomgeving en Transport wederom dat de informatievoorziening over de aanwezige wagons onjuist was. Ook hier bleken de ladinggegevens niet goed ingevuld.

### **De stappen die genomen zijn**

De gemeente Oldenzaal heeft naar aanleiding van de incidenten op bestuurlijk niveau contact gezocht met de directeur van ProRail Noordoost-Nederland en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ook de Veiligheidsregio Twente heeft op ambtelijk en directieniveau deze contacten gelegd. Bij de gemeente en Veiligheidsregio waren veel vragen over de risico's met betrekking tot de foutieve informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen die gebruik maken van de wachtporen. Op ambtelijk niveau is er contact gezocht met de Twentse gemeenten langs het spoor, de gemeente Deventer, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail, de Inspectie Leefomgeving en Transport, de omgevingsdienst Twente en de Veiligheidsregio Twente.

Op 17 en 21 oktober zijn er gesprekken geweest met respectievelijk de spoorwegbeheerder ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Tijdens deze gesprekken zijn de incidenten van de afgelopen maanden besproken en zijn er afspraken gemaakt. In de gesprekken met ProRail en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport heeft de gemeente Oldenzaal aangedrongen op een completere informatievoorziening op het moment dat een incident wordt gemeld. De gemeente Oldenzaal neemt het initiatief voor een informatiebijeenkomst voor inwoners waarbij ook ProRail en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport aanwezig zijn. Deze informatiebijeenkomst zal in het voorjaar van 2020 gehouden worden.

### **Motie Goederenvervoer**

In de vergadering van de gemeenteraad van Oldenzaal d.d. 23 september 2019 is de problematiek rondom het spoor besproken. Dit heeft geresulteerd in het unaniem aannemen van de motie Goederenvervoer door de raad van Oldenzaal. Naar aanleiding van deze motie is op 10 oktober een brief aan de staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat gestuurd waarin de gemeente Oldenzaal aandacht vraagt voor de problemen rondom het Basisnet Spoor, de incidenten op het spooremlacement Oldenzaal en de Noordelijke aftakking zoals voorgesteld door het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking.

Ten aanzien van het *Basisnet Spoor* is de staatssecretaris gevraagd om naast het toekomstbestendig maken van het Basisnet Spoor ook de mogelijkheden te gebruiken om in te grijpen bij een overschrijding van de vastgestelde Risicoplafonds. Het verhogen van Risicoplafonds heeft alleen zin als er sturingsmaatregelen worden toegepast.

Ook is aangegeven bij de staatssecretaris dat de gemeente Oldenzaal tegen een *nieuwe Noordelijke aftakking* is door het stedelijk gebied van Oldenzaal zoals voorgesteld door RONA. Het standpunt van de gemeente Oldenzaal is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor niet door stedelijke gebieden hoort te lopen. Daarnaast doorsnijdt het tracé het Twentse landschap waardoor de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van het gebied onder druk komt te staan.

Naar aanleiding van de *incidenten op het emplacement Oldenzaal* is de staatssecretaris gevraagd om medewerking, ondersteuning en een sturende rol bij het op korte termijn structureel verbeteren van de informatievoorziening en handhaving ten aanzien van wagons met gevaarlijke stoffen.

Deze brief is op regionaal niveau gedeeld met de Twentse gemeenten. Diverse gemeenten in Twente hebben zich geschaard achter de inhoud van de brief. Op maandag 14 oktober heeft de staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat Oost Nederland bezocht om te praten over het spoor. Vanuit Oost Nederland waren Gerard Gerrits (wethouder Hengelo), Gerard van den Hengel (burgemeester Borne), Frits Rorink (wethouder Deventer), wethouder Gea Hofstede van de gemeente

Rheden (als vervanger van gedeputeerde Gelderland) en vertegenwoordigers van een aantal bewonersgroepen bij het bezoek van de staatssecretaris aanwezig.

Bewoners uit Hengelo, Borne en Deventer hebben op locatie en tijdens de treinreis van Hengelo naar Deventer met de staatssecretaris gesproken over de hinder en de risico's die zij ervaren van het goederenvervoer en over mogelijke maatregelen om de hinder en risico's terug te dringen. Tijdens dit bezoek is door Gerard Gerrits nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de incidenten op het emplacement Oldenzaal. Ook in het verslag van het bezoek is de staatssecretaris er nogmaals op gewezen dat de incidenten zoals in Oldenzaal waarbij in korte tijd meerdere keren werd geconstateerd dat wagonlijsten niet overeenkomen met de werkelijkheid zorgelijk is. Benadrukt is dat bij risicobeheersing het van belang is dat de systemen die daartoe zijn ingericht goed functioneren en dat dit onderwerp veel aandacht behoeft.

### **Beantwoording raadvragen inzake spoorincidenten**

#### *1. Hoe kan het dat momenteel een enorme toename in incidenten wordt geconstateerd.*

De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert naar aanleiding van het incident van 7 juli frequenter. De extra controles op het correct naleven van de regels door vervoerders blijven nodig. Overigens zijn er zijn ook vele controles geweest in Oldenzaal waarbij geen bijzonderheden zijn geconstateerd.

#### *2. Wat gaat er verder gaat gebeuren, welke acties zijn uitgezet en wat kan de gemeenteraad verwachten.*

Er zijn gesprekken gevoerd met ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport. De Veiligheidsregio Twente was bij het gesprek met ProRail aanwezig. Er is uitleg gegeven over het tijdelijk op het spooreplacement in Oldenzaal 'parkeren' van treinen voor toegang op het Nederlandse en Duitse spoorwegnet. Er is gesproken over de procedures/regels rondom de informatievoorziening die er zijn voor vervoerders over het overzetten van gegevens tussen Duitse en Nederlandse systemen. Door de gesprekken is er beter begrip voor elkaars situatie, informatiebehoefte en (on)mogelijkheden. Er zijn met name afspraken gemaakt over kortere communicatielijnen. Bij ProRail en ILT is benadrukt dat het van belang is dat de gemeente goed en tijdig wordt geïnformeerd over bijzondere situaties op het spoor. Hierdoor kunnen wij ook goed in de informatievoorziening naar u en onze inwoners voorzien.

#### *3. Hoe is het college geïnformeerd over het voorval van 9 oktober.*

Het college is tijdens het voorval geïnformeerd zoals in de destijds daarvoor bestemde procedures vastgelegd. Na kennisname er is contact opgenomen met de betreffende inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport om van hem de feitelijke situatie te horen. Naderhand zijn in het gesprek met de Inspectie Leefomgeving en Transport nadere afspraken gemaakt over de wijze van communiceren na controles door de inspectie, het op de hoogte brengen van de gemeente en de onderlinge afstemming.

#### *4. Wie is er verantwoordelijk voor het juist invullen van het registratiesysteem? Wat zijn de gevolgen als anders geconstateerd wordt?*

De vervoerder is verantwoordelijk voor het juist invullen van de gegevens (zie ook de achtergrondinformatie over het WLIS systeem). Door vertragingen op het Duitse spoorwegennet kunnen onjuistheden voorkomen. ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn hierover continu in gesprek met vervoerders. Die vervoerders worden telkens aangesproken op onjuistheden. In het uiterste geval kan ProRail de vervoersovereenkomst opzeggen. Tot nu toe zijn de geconstateerde fouten niet bij één vervoerder specifiek voorgekomen. In het eerste kwartaal wordt het nieuwe WLIS systeem operationeel waardoor onjuistheden in het registratie systeem worden voorkomen.

*5. Hoe wordt er op voorhand (zeker nu na 3 incidenten) toegezien en gecontroleerd op het naar waarheid invullen van de juiste papieren?*

Het vooraf controleren is vanwege juridische beperkingen momenteel niet mogelijk. Verder speelt mee dat controle op voorhand moeilijk is door wijzigingen die voor kunnen komen in de samenstelling van treinen.

*6. Hoe vaak vindt er controle plaats?*

De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert naar eigen inzicht. Indien er fouten zijn geconstateerd dan zal in de praktijk de inspectie de controles frequenter uitvoeren. Op dit moment wordt er al frequenter op het spooreplacement in Oldenzaal gecontroleerd. Daarnaast voert de Omgevingsdienst Twente in opdracht van de gemeente Oldenzaal toezicht en handhaving uit in het kader van de omgevingsvergunning spoorwegemplacement.

*7. Wat is er naar aanleiding van deze incidenten concreet afgesproken om tot een verbeterproces te komen.*

Zoals hiervoor aangegeven wordt in eerste kwartaal van 2020 het nieuwe WLIS systeem operationeel waardoor onjuistheden in het registratie systeem worden voorkomen

*8. Wordt er toegezien op de technische staat van de wagons? Door wie? En zijn hier bepaalde richtlijnen voor / maatstaven waar aan gehouden moet worden (auto's moeten immers ook APK gekeurd worden)? En wordt hier op toegezien en/of gehandhaafd?*

De Wagons voor vervoer van gevaarlijke stoffen moeten voldoen aan de RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) voorschriften. Vanuit de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is er voor vervoerders ook een meldingsplicht. Als bij een inspectie blijkt dat de technische staat van die treinen onvoldoende is en/of als dit gevaar met zich meebrengt, dan neemt Inspectie Leefomgeving en Transport met de betreffende inspectie in het buitenland contact op. In de praktijk ervaart men wel dat dit (op lange termijn) resultaat heeft.

*9. Wat is er tijdens deze gesprekken met ProRail en ILT besproken?*

Op 17 en 21 oktober zijn er gesprekken geweest met respectievelijk de spoorwegbeheerder ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Tijdens deze gesprekken zijn de incidenten van de afgelopen maanden besproken en zijn er afspraken gemaakt. Er is ook specifiek over de informatievoorziening en openbare berichtgeving (via twitter) gesproken. Wij hebben verzocht om helder en transparant te informeren, mede vanwege de impact die sommige berichtgeving op de inwoners van Oldenzaal heeft en niet alle door ILT gemelde constatering als incident met betrekking tot veiligheid kunnen worden beschouwd.

*10. Hoe kan het dat deze incidenten keer op keer voorkomen?*

De incidenten hebben met name te maken met de registratie van gevaarlijke stoffen in rijdende treinen. Deze registratie gebeurt met behulp van het Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS). Dit is een systeem dat het registreren van wagonlijsten van rijdende treinen op de vrije baan ondersteunt. ProRail beheert het OVGS-systeem en kan de informatie binnen 15 minuten leveren aan hulpdiensten. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om de wagonlijsten tijdig en correct bij ProRail aan te leveren. De trein wordt pas vrijgegeven als het systeem door de vervoerder gevuld is.

In de praktijk komt het voor dat bij een vertraging van een goederentrein uit Duitsland het OVGS-systeem er foutief vanuit gaat dat de bewuste trein (de trein heeft een uniek treinnummer) al in Nederland aanwezig is. De in Nederland verlaat binnenkomende trein is dan nog niet ingevuld in het registratiesysteem. Bij inspectie op het emplacement Oldenzaal kan dan door de inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport worden geconstateerd dat het systeem niet goed ingevuld is omdat het OVGS systeem dan nog handmatig ingevuld moet worden door de vervoerder. Overigens is in elke locomotief een lijst aanwezig waarop alle gegevens over de goederen

opgenomen zijn. Men weet dus te allen tijd wat er in de wagons zit. Daarnaast staat op elke wagon de juiste informatie over de aanwezige stof in de wagon.

Op grond van het RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, in deze Europese wetgeving is vastgelegd welke specifieke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd mogen worden en op welke wijze) is er een wettelijke verplichting tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. De afzender, de vervoerder en de infrastructuurbeheerder hebben elk een verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen en losse wagons met gevaarlijke stoffen. Dit geldt zowel voor rijdende treinen als voor treinen en losse wagons op emplacementen. De Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft de naleving van deze wettelijke verplichtingen. Als de Inspectie Leefomgeving en Transport bij de grens (bijvoorbeeld emplacement Oldenzaal) constateert dat het registratiesysteem niet gevuld is dan wordt dit gemeld als een fout.

*11. Is de oorzaak steeds dezelfde oorzaak?*

De oorzaak betreft enerzijds de registratie en anderzijds de druppellekkage en de niet geoorloofde vuilniszakken over vervuilde afsluiters.

*12. Welke beloftes gedaan zijn?*

De OVGS is het registratiesysteem van wagonlijsten van rijdende treinen (zie ook achtergrondinformatie over WLIS). Daarnaast bestaat er een registratiesysteem van gevaarlijke stoffen op emplacementen; het wagonlading informatiesysteem (WLIS)-systeem. ProRail gaat beide systemen (OVGS en WLIS) in het eerste kwartaal samenvoegen in het nieuwe WLIS systeem ten behoeve van de verdere verbetering van de betrouwbaarheid van de informatie. Door de samenvoeging zal ook het probleem met de niet correct registratie in het systeem door vertraagde goederentreinen uit Duitsland opgelost zijn. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat ProRail en IRL in een gezamenlijke informatie bijeenkomst de bewoners langs het spoor goed gaan informeren.

*13. Op welk termijn in ieder geval keiharde verbeteringen plaats zullen vinden?*

Het nieuwe WLIS systeem zal in het eerste kwartaal van 2020 in gebruik worden genomen. In het voorjaar zal een gezamenlijke informatiebijeenkomst worden gehouden.

**Tot slot**

In de bijlage hebben wij achtergrondinformatie gevoegd over deze onderwerpen. In een nader te bepalen politiek forum bespreken wij graag met u deze brief en de genoemde bijlage.

Met vriendelijke groet,  
Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

### **De Wet vervoer Gevaarlijke stoffen**

In het RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, is vastgelegd welke specifieke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd mogen worden en op welke wijze. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen staan voor bepaalde stoffen nog aanvullende eisen genoemd. Informatie over welke categorieën gevaarlijke stoffen in welke hoeveelheden over het spoor zijn vervoerd, wordt elk kwartaal door ProRail opgesteld en op de website van InfoMil gepubliceerd. Op basis van het RID, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de realisatiecijfers kunnen de veiligheidsregio's zich voorbereiden op een eventueel incident.

De meeste gevaarlijke stoffen worden via buisleidingen (52%) en binnenvaart (40%) vervoerd. Via de weg is dit 6,5% en via het spoor 1,4%.<sup>4</sup> Indien er sprake is van een incident met een trein met gevaarlijke stoffen beschikt ProRail op basis van de wagonlijst, die voor vertrek door de vervoerder bij ProRail wordt ingediend, over actuele ladinginformatie. Deze ladinginformatie verstrekt ProRail binnen 15 minuten aan de hulpdiensten, zodra daar behoefte aan ontstaat.

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat in geval van een geconstateerde overschrijding van de risicoplafonds zoals vastgesteld in het Basisnet maatregelen moeten worden onderzocht om die overschrijding teniet te doen of te voorkomen (artikel 15). Eén van de mogelijkheden daartoe is aanpassing van de risicoplafonds (artikel 17). Waarbij geldt dat eventuele aanpassingen omhoog of omlaag in onderlinge samenhang gezien worden.

### **Omgevingsvergunning spooreplacement**

De omgevingsvergunning spooreplacement is een vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer. In de omgevingsvergunning worden de mogelijkheden en beperkingen beschreven met betrekking tot het gebruik van de inrichting (het spooreplacement).

Binnen de inrichting vinden twee hoofdactiviteiten plaats:

- het doorgaande treinverkeer (deze vallen onder het Basisnet Spoor);
- het inrichtingsgebonden treinverkeer (splits- en combineeractiviteiten).

De activiteiten van het doorgaande treinverkeer zijn geen inrichtingsgerelateerde activiteiten en maken geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Tot het doorgaand treinverkeer horen alleen die treinen die zijn opgenomen in een dienstregeling, die een treinumnummer hebben en die een voor doorgaande treinen kenmerkende verlichting voeren. Wanneer aan één van deze drie voorwaarden niet wordt voldaan horen de activiteiten van de trein tot de inrichting en moet aan de voorschriften, zoals opgenomen in deze vergunning worden voldaan.

Toezicht en handhaving wordt door de Omgevingsdienst Twente uitgevoerd in opdracht van de gemeente.

### **Basisnet spoor: veiligheidsnorm, risicoplafonds en handhaving**

Vanwege het spanningsveld tussen enerzijds economie/transport en anderzijds leefomgeving/veiligheid heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan wetgeving om duidelijkheid te scheppen in de risico's op het spoor. Daarvoor is een zogenaamd Basisnet Spoor ontwikkeld. Vanwege (destijds) hogere risico's dan verantwoord geacht in veel kernen, ook in kernen aan de spoorlijn tussen Deventer en Hengelo/Oldenzaal, is in dat Basisnet een risicoplafond ingesteld voor elke spoorlijn in Nederland. Een risicoplafond is gebaseerd op aantallen wagons van verschillende categorieën gevaarlijke stoffen (brandbare vloeistoffen en gassen, toxische vloeistoffen en gassen). Het risicoplafond voor de spoorlijn Deventer – Almelo – Hengelo is op basis van het rangeerterrein in Deventer zeer beperkt ingesteld; de dominante stofcategorie voor de risico's is brandbare gassen. Brandbare gassen zijn dominant in de berekeningen vanwege het type scenario dat kan optreden (explosie met vuurbal met gevolgen voor de omgeving). In Deventer ligt een beperking omdat hier gerangeerd moet worden (kop maken).

Voor externe veiligheid wordt één veiligheidsnorm gehanteerd: geen kwetsbare objecten, zoals woningen, binnen de PR (plaatsgebonden risico) 10-6 contour. Voor het spoor houdt dit in dat er geen woningen mogen staan op plaatsen waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentrein met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar. Aan deze norm wordt in heel Nederland voldaan. Met de invoering van Basisnet is per locatie bepaald tot waar deze PR 10-6 contour ten opzichte van het spoor (en ook water en weg) mag komen. Dit noemen we de risicoplafonds en deze zijn uitgedrukt in meters vanaf het spoor. Deze plafonds (afstanden) zijn het resultaat van een afweging van drie elementen:

1. de aanwezige (lokale) veiligheidsmaatregelen,
2. het vervoer over het spoor
3. de bebouwing.

Dit betekent bijvoorbeeld dat, bij een gelijke hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen, op plekken waar relatief meer veiligheidsmaatregelen genomen worden de PR 10-6 contour dicht bij het spoor ligt dan op plekken waar relatief minder veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Ook betekent het dat op plekken waar veel goederentreinen moeten kunnen rijden (zoals de Betuweroute), de PR 10-6 contour verder van het spoor ligt.

In een poging om vervoerders te stimuleren het vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal via de Betuweroute af te wikkelen is op sommige andere trajecten, zoals de Brabantroute en de Bentheimroute, de PR 10-6 contour kunstmatig dicht op het spoor gelegd door het risicoplafond lager te leggen dan vanuit oogpunt van veiligheid nodig is. Daardoor ontstaat bij extra vervoer snel een overschrijding van de risicoplafonds terwijl de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet wordt overschreden. Uit 'het robuustheidsonderzoek Basisnet' (2017) komt naar voren dat het Basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren, zoals de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland, ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer.

Als gevolg hiervan is er op een aantal trajecten overschrijdingen ontstaan. Het ministerie heeft dit geduid als 'het systeem zat bij aanvang als het ware in een te krap jasje'. Er wordt gesteld dat deze overschrijdingen van de risicoplafonds niet betekenen dat er woningen staan op plaatsen binnen de PR 10-6 contour, waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentrein met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar.

De risicoplafonds dienden als prikkel voor de goederenvervoerders om te kiezen voor bepaalde routes, en zoals hiervoor toegelicht, bij voorkeur de Betuweroute. Een overschrijding van een plafond betekent echter niet dat er sprake is van een overtreding door de vervoerder. Er wordt gemint hoe dit in praktijk loopt. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat de Minister *normadressant* is. Dat betekent dat in geval van een geconstateerde overschrijding van de risicoplafonds de Minister maatregelen moet onderzoeken die overschrijdingen tenietdoen of voorkomen (artikel 15). Het enige en uiterste handhavingsinstrument dat de staatssecretaris zou kunnen inzetten om overschrijdingen op een traject aan te pakken is een routeringsbesluit, waarbij het vervoer van bepaalde stoffen over een bepaald traject gedurende een bepaalde periode wordt verboden. Echter, een routeringsbesluit op één traject zou vanwege beperkte alternatieven voor het vervoer leiden tot aanvullende overschrijdingen op andere trajecten. Het ministerie heeft het dan over het zogeheten 'waterbed-effect'. De staatssecretaris wil het in de toekomst nemen van een routeringsbesluit uitdrukkelijk niet uitsluiten, maar ziet dit als een ultimatum remedium en neemt dit mee in de gesprekken om te komen tot een robuust Basisnet voor heel Nederland.

### **Betrokken partijen bij risicobeheersing en –communicatie over spoor**

Informatie over bijvoorbeeld handelingsperspectieven rond ongevallen met gevaarlijke stoffen, maar ook informatie over andere maatregelen dient toegankelijk te zijn voor inwoners, bedrijven en/of instellingen. Er zijn verschillende partijen die een bepaalde rol of verantwoordelijkheid hebben in risicobeheersing en –communicatie. Denk naast veiligheidsregio's en de gemeente ook aan (operationele) hulpdiensten, de beheerder van het spoor en aan de risicoveroorzakers zelf.



Veiligheidsregio's en gemeenten zijn de instanties die wettelijk een taak hebben in risicobeheersing en –communicatie. De gemeente is de kortste lijn voor burgers wat betreft risicocommunicatie. De veiligheidsregio treedt daarbij op als adviseur. De Veiligheidsregio Twente heeft op verschillende manieren aandacht voor risicocommunicatie rond goederenvervoer. In het Beleidsplan Veiligheidsregio Twente 2016-2019 wordt ingegaan op het item spoor en daarnaast geeft de Veiligheidsregio Twente informatie via de campagne 'hoe spoort het'.

### **De veiligheidsregio Twente**

Het bestuur van de veiligheidsregio stelt op grond van artikel 16 uit de Wet Veiligheidsregio's ten minste eenmaal in de vier jaar een crisisplan vast. Dit crisisplan omvat een beschrijving van de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden met betrekking tot de maatregelen en voorzieningen die de gemeenten treffen inzake de rampenbestrijding en de crisisbeheersing. Daarnaast is het bestuur van de veiligheidsregio op grond van artikel 4.1.1 van het Besluit Veiligheidsregio's ervoor verantwoordelijk dat de brandweer een eenheid voor het verkennen van gevaarlijke stoffen en een eenheid voor de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen heeft en beschikt over een adviseur gevaarlijke stoffen.

De regionale brandweer moet volgens artikel 4.1.5 lid 3 van het Besluit Veiligheidsregio's voor de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen beschikken over beschreven procedures voor:

- de aanpak van de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- het verkennen en meten van gevaarlijke stoffen, en
- het waarschuwen en informeren van de bevolking.

De veiligheidsregio Twente voldoet aan het besluit Veiligheidsregio's.

### **De omgevingsdienst Twente**

De omgevingsdienst Twente zorgt, in opdracht van gemeenten en provincies, voor vergunningverlening, toezicht en handhaving op het gebied van milieu. Het gaat hier om het toezicht op de naleving van alle milieuregels die van toepassing zijn op de activiteit: de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit en daarnaast een groot aantal specifieke wetten zoals bijvoorbeeld de Wet bodembescherming. In opdracht van de gemeente Oldenzaal voert de omgevingsdienst toezicht en handhaving uit in het kader van de omgevingsvergunning spooreplacement.

### **Meldingsplicht wagons en warme BLEVE**

Wagons voor vervoer van gevaarlijke stoffen moeten voldoen aan de RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) voorschriften. Vanuit de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is er voor vervoerders ook een meldingsplicht. Verladers of ontvangers die lekkages constateren, die niet op de openbare infrastructuur plaatsvindt, dienen deze ook te melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Indien een wagon met geconstateerde gebreken afkomstig is van buiten Nederland en een bestemming heeft binnen Nederland wordt ook de ontvanger van de ketelwagon in kennis gesteld.

De chemische industrie en de Nederlandse spoorsector gaan echter een stap verder. Zo sloten zij in 2012 het convenant 'warme BLEVE vrij samenstellen en rijden van treinen' (kortweg Warme BLEVE) dat toeziet op een fysiek gescheiden vervoer van brandbare gassen en brandbare vloeistoffen in één trein.

### **Het derde spoor in Duitsland**

Het proces van vergunningverlening aan Duitse zijde is de oorzaak dat de werkzaamheden aan het derde spoor langer duren dan aanvankelijk gedacht. Voor 2021 staan veel werkzaamheden aan het derde spoor gepland. Vooral nog blijkt dat in de jaren na 2021 de buitendienststellingen teruggaan naar het meer reguliere patroon zoals dat ook voor 2019 en 2020 zal gelden (verwachting is dat de Betuweroute weer meer gebruikt kan worden). Tot het moment dat het derde spoor gerealiseerd is zullen vanwege de werkzaamheden de omleidingsroutes worden gebruikt. Het ministerie heeft mondeling gemeld dat de werkzaamheden nog zeker 7 jaar gaan duren (2026).

**Maatregelen ter verbetering van de registratie op emplacementen: het nieuwe WLIS**

Op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en Europese regels in het RID is er een wettelijke verplichting voor afzender, vervoerder en infrastructuurbeheerder tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. De spoorsector gebruikt hiervoor op emplacementen het systeem WLIS (Wagon lading informatie systeem) en op doorgaand spoor het systeem OVGS (online vervoer gevaarlijke stoffen).

ProRail gaat deze systemen in het eerste kwartaal 2020 vervangen door een geïntegreerd systeem: het nieuwe WLIS. Het nieuwe WLIS zorgt ervoor dat verdere digitalisering mogelijk wordt, zoals het verwerken van gegevens van gescande wagonnummers, en geautomatiseerde locatiebepaling van wagons.