

VOORSTEL

Algemeen Bestuur

ONDERWERP	Ontwikkelingen spoorveiligheid	AGENDAPUNT	E4
DATUM	17 februari 2022		
OPENBAAR	ja	BEHANDELD DOOR	Marius Vastert
REGISTRATIENUMMER	[Registratienummer]	TELEFOONNUMMER	088 256 81 36
PORTEFEUILLEHOUDER	S.Schelberg		

Besluit

[Toelichting]

Voorstel

Kennis te nemen van de ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid.

Samenvatting

Het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen door Twente is één van de risico's die in het Regionaal Risicoprofiel Twente is uitgewerkt. Veiligheidsregio Twente monitort mede daarom de ontwikkelingen rond het spoorvervoer en rapporteert daarover aan het bestuur. In dit voorstel wordt het Algemeen Bestuur geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen op het spoor.

Aan het algemeen bestuur

Realisatiecijfers Basisnet spoor 2020 -Twente

Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is per 1 april 2015 in werking getreden. Basisnet staat voor een duurzaam evenwicht tussen drie belangen: veiligheid voor omwonenden, mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en (groei)ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op basis van de realisatiecijfers uit 2020 blijkt dat er voor de Twentse tracés geen overschrijdingen van het plaatsgebonden risico PR- 10^{-6} zijn opgetreden. Voor Almelo-Hengelo alsmede Deventer-Almelo is er sprake van een aanhoudende overschrijding van het risicoplafond 10^{-7} . De situatie is hiermee vergelijkbaar als voorgaande jaren en komt door het transport van brandbare gassen die hierin dominant is.

Op basis van de realisatiecijfers (zie bijlage) kunnen we voor Twente constateren dat er een afname is gerealiseerd ten opzichte van 2019 in het totaal aantal ketelwageneenheden (KWE's). Werd in 2019 nog de Basisnetgrens overschreden, in 2020 blijft deze er ruimschoots onder.

De realisatiecijfers geven weer, dat er voornamelijk sprake is van een (deel)overschrijding van de Basisnet-grenzen voor zeer brandbare vloeistoffen op de spoortracés Almelo-Hengelo en Hengelo-Oldenzaal. Het traject Almelo-Hengelo heeft -ondanks een afname in aantallen t.o.v. 2019- wederom een overschrijding van brandbaar gas. Dit maakt dat voor dit traject de basisnet aantallen wordt overschreden.

Over het algemeen is een afname in vervoer van gevaarlijke stoffen waarneembaar vanaf 2019 naar Q1 2020. In Q4 2020 constateren we weer een toename van de aantallen. De afname in aantallen en het verschil in transporten in relatie tot 2019 wordt veroorzaakt door COVID-19.

Vervoer in ketelwagens en vervoer in containers worden apart vermeld. Doordat containers een kleinere inhoud hebben dan ketelwagens, mogen ze niet 1-op-1 worden opgeteld bij ketelwagens. Containers zijn daarom omgerekend naar ketelwagenequivalenten. Hierbij tellen containers met brandbare gassen (stofcategorie A) en brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3) als een halve ketelwagen. Containers met giftige stoffen (stofcategorieën B en D) tellen als een 3^e ketelwagen.

Robuust Basisnet Spoor

Het programma Robuust Basisnet Spoor is opgezet om de structurele overschrijdingen van de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds langs het Basisnet spoor aan te pakken en te zorgen voor een balans tussen de ambities op het gebied van vervoer, bouwen en veiligheid. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt, naast het plaatsgebonden risico, als uitgangspunt meegenomen bij het vaststellen van risicoplafonds met het oog op de veiligheid van de omgeving van het spoor.

In 2020 heeft het RIVM een actualisatie van de rekenmethodiek spoor afgerond en aangeboden met het advies deze rekenmethodiek te gaan toepassen. Momenteel worden de risico's berekend indien het vervoer zich ontwikkelt zoals verwacht, alle bouwplannen van gemeenten worden uitgevoerd en de nieuwe rekeninzichten worden toegepast. De rekenmethodiek wordt doorgevoerd op drie varianten, te weten:

- zoveel mogelijk vervoer afwikkelen over de Betuweroute.
- zoveel mogelijk de kortste/snelste route gebruiken (voor Oost-Nederland via Betuweroute, IJssellijn en dan ofwel via Zutphen-Goor-Hengelo-Duitsland of via Zutphen-Deventer-Almelo-Hengelo-Duitsland).
- zoveel mogelijk de routes met de meeste restcapaciteit gebruiken (voor Oost-Nederland via Amersfoort-Deventer-Almelo-Hengelo-Duitsland).

Voor de Twentse situatie geldt overigens dat in geen gevallen het basisbeschermingsniveau (de wettelijk geldende plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}) in het gedrang is.

Aanleg derde spoor

Ook in 2020 werd weer gewerkt aan het 3^e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Hoewel er in totaal gedurende minder dagen sprake was van een omvangrijke capaciteitsbeperking steeg het aantal dagen met een volledige stremming. In 2020 is in totaal 104 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3^e spoor, waarvan 20 dagen geheel geen treinverkeer mogelijk was. Anders dan andere jaren, betrof het nu ook werkdagen in plaats van alleen een volledige stremming in weekeinden. Deze periode viel samen met de meivakantie en een verkeersdip tijdens de eerste corona golf. Ter vergelijking: in 2019 is in totaal 128 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3^e spoor, waarvan 14 dagen, vooral weekeinden, met volledige stremming.

Er zijn de afgelopen jaren in aantallen meer goederentreinen (veelal goederentreinen en daar kunnen wagons met gevaarlijke stoffen tussen zitten) over de route Oost Nederland gegaan door de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland. Hierdoor is de Betuweroute soms niet beschikbaar en moeten treinen omrijden over bestaand spoor, ook langs Oost Nederland. De aanleg van dit derde spoor is vertraagd en is nog lang niet klaar. Recente berichten spreken zelfs over 2030-2040 voor het derde spoor echt klaar is.

Noordelijke aftakking

Voor goederenvervoer over spoor zien we de noodzaak voor het faciliteren van de groei en stimuleren van de modalshift van weg naar spoor (en water). De beste toekomstige routing van goederen over spoor naar Oost- en Noord-Europa vraagt een verdere verdieping. Dat gaat dan om de vier mogelijkheden in Nederland die zijn geanalyseerd, te weten: via Weesp, Arnhem-Deventer-Hengelo, Arnhem- Zutphen-Hengelo en tracé N18 door de Achterhoek en Twente. Oost-Nederland heeft te kennen gegeven een vijfde optie nader te willen verkennen in het verlengde van de Betuweroute.

Vooruitlopend hierop is vanuit de Achterhoek maar ook vanuit Twente reeds aangegeven dat er bezwaren zijn bij de variant van een nieuwe route langs de N18. De regio's Arnhem/Nijmegen en CleanTech-regio hebben bezwaren tegen de twee varianten over de Betuwe route en dan via bestaand spoor via Elst/Arnhem/Deventer/Bad Bentheim en Elst/Arnhem/Zutphen/Bad Bentheim. Het onderwerp is weer actueel doordat de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam een lobby zijn gestart om een verbinding tussen Arnhem en Oldenzaal te bewerkstelligen.

Duidelijk is, dat bij welke route dan ook (huidige route A1, noordelijke aftakking N18, Twentekanaallijn en via Deventer) er inwoners last hebben c.q. krijgen en daar bezwaren tegen kunnen hebben., Nieuwe aanleg of aanpassing van routes hebben ecologische en sociaal-maatschappelijke consequenties. Daarom is het van belang dat alle varianten goed en integraal in beeld worden gebracht, zodat bestuurlijk verantwoordelijke partijen een goed onderbouwd advies en of besluit kunnen nemen.

Meldingen treinen gevaarlijke stoffen Oldenzaal (2019)

Ondanks alle maatregelen zijn incidenten met gevaarlijke stoffen op het spoor niet te voorkomen. Ook in Twente zijn er de afgelopen periode incidenten geweest waarbij gevaarlijke stoffen betrokken waren, zoals in Borne, Almelo en (meest recent) in Oldenzaal.

In ons vorig schrijven hebben wij u geïnformeerd over de (druppel) lekkages van gevaarlijke stoffen op de wachtsporen nabij station Oldenzaal. Naar aanleiding van een incident op 8 juli 2019 met een lekkende wagon op het emplacement heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de frequentie van de controles opgevoerd. Bij een aantal van deze inspecties is geconstateerd dat de informatievoorziening niet in orde was. De ILT heeft hierover via Twitter gecommuniceerd, waardoor het beeld onder de bevolking ontstond dat er sprake was van onveilige situaties. Naar aanleiding van de incidenten en het ontstane beeld bij de bevolking heeft de gemeente in samenwerking met partners (Veiligheidsregio, Pro-rail) risicocommunicatie opgepakt. In eerste instantie werd een bijeenkomst belegd waarbij door de verschillende partijen hun taakveld en rol bij de incidenten zou worden toegelicht. Echter door COVID-19 konden deze geplande bijeenkomsten meermaals niet doorgaan. Om toch aandacht aan het onderwerp te schenken is voor de zomer van 2020 een filmpje opgenomen waarin alsnog kort de diverse rollen betrokken bij spoorveiligheid worden belicht. De film is inmiddels beschikbaar op de website van gemeente Oldenzaal.

Binnen Oost5 wordt met belangstelling uitgekeken naar de inhoud en wijze waarop de presentatie plaatsvindt. Mogelijk dat deze vorm van risicocommunicatie een breder vervolg krijgt binnen de Oost5 regio's.

Navraag bij de ILT leert dat er frequent wordt gecontroleerd op de juiste informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op het emplacement in Oldenzaal. Er zijn geen tekortkomingen geconstateerd.

Ontwikkelingen

Geconstateerd wordt dat we een toename zien in ontwikkelingen in de spoorzones. Plannen variëren van functiewijzigingen van panden tot nieuwe woongebieden. Veiligheidsregio Twente is als (wettelijk) adviseur in veel gevallen betrokken en benadrukt de noodzaak van het vroegtijdig laten plaatsvinden van een (voor)overleg. Door vroegtijdige betrokkenheid worden knelpunten (vervoer vs ontwikkeling) in het ruimtelijk domein zichtbaar. De vastgestelde risicoplafonds zijn daarbij meer dan alleen een rekenkundige exercitie. De aspecten zelfredzaamheid, beheersbaarheid en bestrijdbaarheid worden in de afwegingen meegenomen. Extra inspanningen in het kader van het vergroten van de zelfredzaamheid onder de burgers blijft een belangrijk aspect.

De gemeenten zijn in het kader van ruimtelijke veiligheid voorzien van 'Bouwstenen' met daarin de kernwaarden voor het ontwerpen van een veilige leefomgeving.

Bijlage(n)

- Overzicht realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen, modaliteit spoor

Enschede, 26 januari 2022

Het dagelijks bestuur

Secretaris,
H. Meuleman

Vice Voorzitter,
S.W.J.G. Schelberg

Aldus vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 17 februari 2022

Secretaris,
H. Meuleman

Vice Voorzitter,
R.W. Bleker