

Overschrijdingen gevaarlijke stoffen over Twentelijn, Twentekanaallijn en IJssellijn.

Het Basisnet Spoor regelt voor Nederland het aantal goederenwagens dat met gevaarlijke stoffen over de diverse Nederlandse trajecten mag rijden. Daarbij worden verschillende soorten stoffen onderscheiden:

- brandbare gassen
- giftige gassen
- zeer giftige gassen
- brandbare vloeistoffen
- giftige vloeistoffen

Het is zeer aannemelijk dat hoe meer goederenwagens er met gevaarlijke stoffen over het spoor gaan de kans op een ernstig incident met die gevaarlijke stoffen groter wordt. De overheid wil dat risico kleiner maken en heeft daarom per spoortraject aangegeven hoeveel goederenwagens met een **bepaald soort gevaarlijke stof** over dat traject mogen rijden.

Daarbij wordt gelet op de hoeveelheid mensen die in een bepaald dorp of stad wonen, werken en recreëren. In een stadscentrum immers werken en winkelen de mensen, terwijl er ook veel horeca en andere uitgaansgelegenheden zijn. Dat risico is daardoor in een stad groter dan in een dorp, en natuurlijk veel groter dan op een deel van een traject waar helemaal geen mensen wonen. Het letten op die hoeveelheid mensen noemt men **het groepsrisico**. Het wordt gezien als de belangrijkste norm. Dat risico is op de Betuweroute, op die manier bekeken, veel kleiner dan in bijvoorbeeld Hengelo, Arnhem of Deventer.

Per locatie wordt vervolgens berekend hoe groot dat groepsrisico is. Dat doet men door een berekening op basis van de hoeveelheid mensen binnen een bepaalde afstand van het spoor, de soort stof en de hoeveelheid wagens met die gevaarlijke stof. En dan worden de risico's per soort stof eigenlijk nog een keer bij elkaar opgeteld. Een zeer ingewikkelde berekening.

De staatssecretaris, Sharon Dijksma, geïnspireerd door de haar omringende specialisten van het Basisnet Spoor stelt dat dit groepsrisico nog nergens is overtreden. En toch lees je regelmatig over overschrijdingen van de normen.

Men heeft bij het opstellen van het Basisnet Spoor de risiconormen ook vertaald in de hoeveelheid goederenwagens met gevaarlijke stoffen. Men praat dan over ketelwagenequivalenten. Daarbij worden wat kleinere ketels per soort stof samengeteld als 1 KWE, ketelwagenequivalent. Op die manier is men overeen gekomen dat er een norm is voor de Betuweroute met meer dan 50.000 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen en voor Hengelo maximaal 1900 per jaar. Nu stelt men dat die 1900 voor Hengelo lager is dan eigenlijk volgens de norm van het groepsrisico zou kunnen zijn. Men ging er namelijk vanuit dat er meer treinen met gevaarlijke stoffen wel over de Betuweroute zouden gaan.

In heel 2016 zijn er in Hengelo meer dan 4000 van die ketelwagenequivalenten gegaan. Die simpele norm is overschreden, maar stellen de specialisten, de norm van het groepsrisico is niet overschreden. Uiteraard letten de meeste mensen en de pers op deze norm van 1900.

Er zijn meerdere oorzaken van deze ketelwagenoverschrijdingen en slechts één willen wij hier toelichten: het overschrijden van de norm in ketelwagenequivalenten kan pas achteraf worden vastgesteld. De norm is 1900 per jaar en pas aan het eind van het jaar of tegen het eind van het jaar kun je bepalen of de norm is overschreden. En ProRail heeft niet het recht om te zeggen dat een goederentrein met gevaarlijke stoffen niet meer over een bepaald traject mag rijden.

Wat wil de staatssecretaris nu?

Zij wil de overschrijdingen verminderen. Vier maatregelen noemen we hier.

1. Met financiële prikkels vervoerders verleiden via de Betuweroute te rijden.
2. Bij ProRail een bureau instellen dat met de vervoerders telkens bekijkt wat de mogelijkheden zijn om overschrijdingen zoveel mogelijk te voorkomen.
3. De normen van ketelwagenequivalenten verhogen, zodat ze meer in de buurt van het groepsrisico komen. Dat mag niet overschreden worden.
4. Als deze **drie maatregelen onvoldoende effect** hebben, een **routeringsbesluit** nemen, waarmee al van te voren gestuurd kan worden over welke trajecten goederentreinen met gevaarlijke stoffen niet mogen rijden en waar wel.

Het routeringsbesluit dat de staatssecretaris misschien neemt.

Dat bestaat uit een verbod voor het rijden met

- brandbare gassen
- zeer giftige vloeistoffen

op de trajecten

- van route 30, Amersfoort Oost – Deventer West,
- van route 12, Eindhoven aansluiting – Venlo.

Dat is in elk geval duidelijk. En dat is al aan het begin van het jaar bekend.

Mogelijke gevolgen van dit besluit.

- Er zijn 2 routes die niet gebruikt mogen worden voor deze stoffen (tenzij dat volgt later)
- Vanuit Amersfoort kunnen er geen treinen op de Twentelijn komen. Dat waren meer dan 2500 ketelwagenequivalenten waar slechts 10 waren toegestaan.
- Die treinen kunnen ook niet via de Brabantroute (Prima, want daar gaan ze ook door steden)
- Ze lijken meer gedwongen te worden van de Betuweroute gebruik te moeten maken. (Prima!)
- Ze mogen ook over alle lijnen waar geen routeringsbesluit geldt. Dat zijn, met name lijnen om naar Duitsland te gaan,:

Winschoten – Bunde	in elk geval minder dan 2000 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen
Hengelo – Bentheim	nu nog maximaal 1900 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen
Enschede – Gronau:	geen gegevens gevonden
Kerkrade – Aachen:	nu nog maximaal 2670 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen
IJssellijn:	nu nog maximaal 1700 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen
Twentekanaallijn:	nu nog maximaal 1700 ketelwagenequivalenten met brandbare gassen

Nogmaals: met het toestaan van meer ketelwagenequivalenten worden niet gelijk de risiconormen overschreden.

Als de huidige normen voor ketelwagenequivalenten worden gehandhaafd, of worden verhoogd, dan zouden deze normen alsnog kunnen worden overschreden. De IJssellijn kent geen verbod voor brandbare gassen en zeer giftige vloeistoffen. En via die IJssellijn kunnen goederentreinen met die stoffen alsnog op de Twentelijn (en natuurlijk Twentekanaallijn) komen. En dus de norm van de ketelwagenequivalenten aldaar overschrijden.

Wanneer mogen de gesperde routes wel gebruikt worden?

Daarvoor kunnen vier redenen zijn:

1. naar locaties (bedrijven) die slechts bereikt kunnen worden via de routes die verboden zijn (logisch).
2. werkzaamheden of onderhoud aan Betuwe Route Zevenaar - Duitse grens
3. werkzaamheden of onderhoud op de omleidingsroutes
4. als de Duitse spoorwegbeheerder geen toestemming geeft voor Zevenaar – Duitse grens - Oberhausen

Wat zou u kunnen doen tegen het routeringsbesluit?

U kunt reageren tegen het routeringsbesluit. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu biedt die mogelijkheid.

Het RONA haalt daaruit:

Waarop kunt u reageren

De consultatie vindt plaats om vervoerders, verladers, decentrale overheden, **omwonenden** en andere belangstellenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op de inhoud, gevolgen en proportionaliteit van het routeringsbesluit.

Het ontwerpbesluit wordt om **twee** redenen voor consultatie voorgelegd:

1. Om eind 2017, indien mocht blijken dat het vrijwillige maatregelenpakket onvoldoende resultaat heeft, voldoende geïnformeerd te zijn over bovengenoemde aspecten om een weloverwogen beslissing over het al dan niet inzetten van het Routeringsbesluit te kunnen nemen;
2. Om een besluit te nemen dat uitvoerbaar en handhaafbaar is.

U kunt bij uw reactie het gehele besluit en de nota van toelichting betrekken. Uw reactie kunt u tot en met 14 september 2017 indienen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu bekijkt uw opmerkingen zorgvuldig en tracht hiermee waar mogelijk het besluit en/of de nota van toelichting te verbeteren.

Indien eind 2017 wordt besloten tot het inzetten van het Routeringsbesluit, is op grond van artikel 21, 2e lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Deze uniforme openbare voorbereidingsprocedure biedt de mogelijkheid om door middel van een zienswijze alsnog of opnieuw te reageren op het dan voorliggende ontwerpbesluit.

De officiële bekendmaking van deze mogelijkheid heeft als naam "[Routeringsbesluit vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor](#)".

Het voorstel voor het routeringsbesluit en de toelichting daarop is het "Concept routeringsbesluit overschrijding risicoplafonds IC, versie 21 juli 2017"

Dat kunt u vinden op het onderste deel van de officiële bekendmaking.

Daar vindt u ook nog enkele andere stukken.

In de rechterkolom staat bovenaan: **Acties**.

U klikt op "Reageren op consultatie". Via de tappen 1, 2 en 3 bekijkt u ook enkele mogelijkheden om te reageren.

In de linker kolom van de officiële bekendmaking staan reeds ingediende reacties. Door daarop te linken kunt u de reacties lezen, en zo ook zelf kiezen om een reactie in te dienen.

Dit kan tot 14 september.

Het RONA reageert zelf ook uiteraard, en zal haar reactie ook op de site www.rona-info.nl publiceren.

Henk Derks
Informatiemanager RONA,
derks.sr@chello.nl
026-4952367 en 06-19603261