

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Spoorgoederenvervoer; beantwoording vragen over toename gevaarlijke stoffen over het spoor	3502903		29 november 2022

Geachte leden van de gemeenteraad,

De heer Ten Voorde heeft namens de PvdA-fractie op 25 oktober 2022 naar aanleiding van berichtgeving in de krant vragen gesteld over de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Hengelo. Het krantenbericht was gebaseerd op een informerende brief aan de Staten van Overijssel en Gelderland over actuele ontwikkelingen rond het spoorgoederenvervoer door Oost Nederland. Wij grijpen daarom de vragen aan om u wat breder te informeren en hebben de brief aan de Staten als bijlage bij deze brief gevoegd. De brief informeert ook over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar het goederenvervoer naar Noordoost Europa (GNOE), waaronder het onderzoek naar de Noordtak van de Betuweroute. Uw raad heeft in februari van dit jaar daarover een motie aangenomen. Aan het eind van deze brief, na beantwoording van de vragen, komen wij kort terug op deze motie.

Verder heeft de staatssecretaris op 7 november 2022, in antwoord op vragen, de Tweede Kamer geïnformeerd over de verwachte groei van het goederenvervoer door Oost Nederland, het aandeel gevaarlijke stoffen daarin en de gevolgen van de groei voor trillingshinder¹. Deze brief van de staatssecretaris is ook als bijlage bijgevoegd.

Beantwoording vragen

Hieronder de antwoorden op de vragen van de heer Ten Voorde.

- 1. Deelt het college de zorg van de inwoners en de PvdA-fractie met betrekking tot de geplande toename van transporten met gevaarlijke stoffen op het traject Deventer-Hengelo-Oldenzaal?*

Er is niet zozeer sprake van een geplande toename, maar vooral van een verwachte toename. Zoals wij bekend veronderstellen, wordt momenteel in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen gewerkt aan de aanleg van een derde spoor om het goederenvervoer afkomstig van de Betuweroute beter te kunnen verwerken. Vanwege deze aanleg is het bestaande spoor tussen Emmerich en Oberhausen periodiek beperkt (slechts één spoor) of niet beschikbaar. In deze periodes wordt het goederenvervoer omgeleid via de grensovergangen Venlo en Oldenzaal. Een deel van dit goederenvervoer betreft gevaarlijke stoffen. Hoeveel treinen zullen worden omgeleid via Oldenzaal is niet precies bekend. Dat is mede afhankelijk van het aanbod en de keuze van vervoerders. Het college realiseert zich dat extra goederentreinen leiden tot meer geluid, meer trillingen en meer gevaarlijke stoffen. Het extra risico blijft echter beperkt, zeker vergeleken met de situatie op de Brabantroute waarover veel meer goederen (twee derde tot driekwart) worden

¹ In het antwoord van verwijst de staatssecretaris ook naar de geluid- en trillingsmetingen die in opdracht van provincies en gemeenten in Hengelo plaatsvinden. [Het rapport van die metingen](#) is als bijlage bij de brief van de staatssecretaris gevoegd.

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074

omgeleid. Bovendien is het een tijdelijke situatie om de Betuweroute daarna beter beschikbaar te maken.

De regulering van het vervoer van gevaarlijk stoffen (het zogenoemde basisnet) en het effect daarvan op de ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor is wel een belangrijk aandachtspunt voor ons college. De huidige systematiek van het basisnet met risicoplafonds werkt niet goed. Het vervoer blijkt in de praktijk niet gebonden aan de risicoplafonds en daardoor worden risicoplafonds voortdurend overschreden. Naar het oordeel van de staatssecretaris is het niet mogelijk, ook gelet op Europese regelgeving, om op risicoplafonds te sturen. Daarom wordt een nieuwe systematiek voorgesteld waarin de risicoplafonds grotendeels zijn losgelaten. Dat betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen nauwelijks nog gelimiteerd is. Gemeenten betwijfelen of de nieuwe systematiek die het ministerie voorstelt wel voldoende evenwichtige balans weet te realiseren tussen de belangen van het vervoer, van ruimtelijke ontwikkelingen en van een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau. Wordt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid niet vooral bij gemeenten gelegd? Hierover voeren wij discussie met het ministerie, onder andere in de Stuurgroep basisnet waar wethouder Steen zitting in heeft. Momenteel wordt een drietal pilots voorbereid, waaronder één in Almelo, waarin nader wordt onderzocht of het voorgestelde systeem voor gemeenten aanvaardbaar is. Hengelo is bij de pilot in Almelo betrokken. Als er resultaten van de pilot te melden zijn, zullen wij u daarover informeren.

2. *Is het college over deze wijzigingen geïnformeerd? Zo ja, wanneer heeft dit plaatsgevonden?*

Het is geen nieuwe situatie. De aanleg van het derde spoor in Duitsland loopt al sinds 2016. Sindsdien zijn er voortdurend kortere en langere perioden geweest met geheel of gedeeltelijke afsluitingen in Duitsland en omleidingen diensgevolge. Er is een stuurgroep Derde Spoor waarin de omleidingen en de consequenties daarvan worden besproken. Namens Oost Nederland heeft de gedeputeerde van Gelderland zitting in deze stuurgroep. Vanuit de stuurgroep is er regelmatig terugkoppeling. In de periode van 2024 tot 2026 zijn er langdurige afsluitingen gepland en daarom ook langere periodes met omleidingen en dus langere periodes met extra goederentreinen en dus ook extra gevaarlijke stoffen. ProRail beschikt over een zogenoemd dashboard waarin de treinenloop en de effecten daarvan worden bijgehouden: <https://prestaties.prorail.nl/derdespoor>

3. *Kan het college aangeven welke gevaarlijke stoffen er getransporteerd worden? Zo niet, waarom niet?*

Per kwartaal wordt, achteraf, gerapporteerd hoeveel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De rapportages betreffen aantallen ketelwagens per gevaarsklasse. In onderstaande tabel de ketelwagenaantallen per gevaarsklasse die in 2020, 2021 en het eerste half jaar van 2022 via Oldenzaal (en dus ook Hengelo) zijn vervoerd.

	Brandbaar gas	Giftige gassen	Zeer brandbare vloeistoffen	Giftige vloeistoffen	Zeer giftige vloeistoffen
Heel 2020	1164	1	2131	2	2
Heel 2021	1737	18	2351	34	47
Eerste halfjaar 2022	1153	32	1266	16	20
<i>Aantal ketelwagens (ketelwagenequivalenten) via Oldenzaal</i>					

Vooraf is niet bekend welke gevaarlijke stoffen vervoerd gaan worden. Een vervoerder is verplicht om voor vertrek van een trein aan ProRail te melden welke gevaarlijke stoffen vervoerd worden en waar deze zich in een trein bevinden. Bij een calamiteit kunnen deze gegevens aan hulpdiensten worden verstrekt.

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

4. *Welke vorm van informatievoorziening heeft er richting de inwoners plaatsgevonden? Wie heeft deze informatievoorziening verzorgd?*

Voor zover ons bekend vindt informatievoorziening richting bewoners vooral plaats via persberichten. In de Stuurgroep Derde Spoor is dit een gespreksonderwerp. Het ministerie en ProRail zijn de aangewezen partijen om die informatievoorziening te verzorgen.

5. *Is het college op de hoogte van risico beperkende maatregelen? Zo ja, vindt het college deze maatregelen voldoende?*

Ja, het college is op de hoogte van risico beperkende maatregelen. Het Rijk heeft met vervoerders een convenant afgesloten dat ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen en brandbaar gas niet naast elkaar in een trein aanwezig zijn. Hiermee wordt het scenario voorkomen dat een plasbrand door brandbare vloeistoffen een ketelwagen met brandbaar gas verhit en doet exploderen (het zogenoemde warme Bleve²-scenario). Blijkens jaarlijkse rapportages wordt dit convenant goed nageleefd (door ca. 98% van te treinen). Daarnaast zijn wissels in doorgaande routes voorzien van een verbeterd beveiligingssysteem waardoor een trein bij het passeren van een rood sein automatisch tot stilstand wordt gebracht. Dit vermindert aanzienlijk de kans op ongevallen.

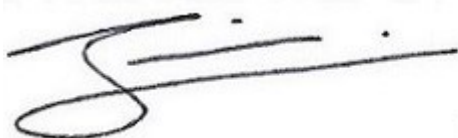
Motie Noordtak Betuweroute

In februari heeft uw raad een motie aangenomen waarin u het college opdraagt het kabinet op te roepen om te stoppen met verdere planvorming voor een Noordtak door de Achterhoek en Twente en daarover afstemming te zoeken met andere gemeentebesturen.

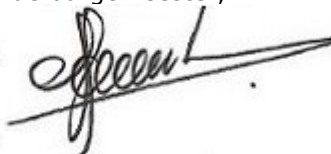
Wij zijn als Twentse gemeenten goed aangesloten bij gesprekken met provincies, andere regio's en het ministerie over het onderzoek Goederenrouting Noordoost Europa (GNOE), maar de gemeente is hierin – net als in het dossier basisnet – niet leidend. Het doel van GNOE is onderzoek naar efficiënt, betrouwbaar en duurzaam spoorgoederenvervoer naar Noordoost Europa dat zo min mogelijk omgevingshinder veroorzaakt, bijdraagt aan een duurzaam en klimaatneutraal Nederland en dat niet ten koste gaat van de capaciteit voor het personenvervoer. Vanwege klimaatdoelstellingen en de doelstellingen uit de Europese "Green Deal" heeft goederenvervoer per spoor de voorkeur boven vervoer over de weg. De verwachting is dan ook dat het spoorgoederenvervoer gaat groeien. Naar het oordeel van de regio's en provincies is echter nog onvoldoende onderbouwd wat een reële groeiverwachting is. Daarom is bij het ministerie aangedrongen op een gedegen onderzoek naar nut en noodzaak van het goederenvervoer. Bij dat onderzoek moet ook Duitsland worden betrokken. Zoals u ook in de bijgevoegde brief aan de Staten kunt lezen, heeft de staatssecretaris hier gevolg aan gegeven en besloten dat nut en noodzaak van een andere route van goederentreinen naar Noordoost Europa eerst nader uitgediept moet worden voor dat oplossingen en tracés aan de orde komen. Onderzoek naar een Noordtak is op dit moment dan ook niet aan de orde.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris,

de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G. Schelberg

² Boiling liquid expanding vapour explosion

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

Bladnummer

4

Zaaknummer **Uw kenmerk**

3502903

Bijlagen: 2

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/241894

Uw kenmerk
2022Z18367

Datum 7 november 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht
'Recordaantal goederentreinen door Overijssel'

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt uw Kamer de antwoorden op de vragen van het lid Stoffer (SGP),
ingezonden op 3 oktober 2022, over het bericht 'Recordaantal goederentreinen
door Overijssel, omwonenden willen rem op groei'.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

2022Z18367

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vragen van het lid Stoffer (SGP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het goederenvervoer langs Wierden (ingezonden 3 oktober 2022).

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/241894

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de toegenomen trillingsproblematiek bij Wierden door toegenomen goederenvervoer over het spoor (Twentelijn)?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van de problematiek. Inwoners van Wierden maken zich zorgen over de goederentreinen die door Wierden rijden. Ze ervaren overlast van trillingen en vrezes een verdere toename van het aantal goederentreinen. Ik kan mij deze zorgen goed indenken. In mijn beleid streef ik ernaar de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 2

Kunt u aangegeven hoeveel goederentreinen dagelijks Wierden passeren respectievelijk overdag, in de avond en in de nacht?

Antwoord 2

Op basis van gegevens van ProRail reden er in 2021 op jaarbasis 7.500 goederentreinen door Wierden. Van de 7.500 treinen passeerden er 3.900 overdag, 1.400 's avonds (tussen 19:00 en 23:00 uur), en 2.200 's nachts (tussen 23:00 uur en 07:00 uur). Daarmee passeerden er gemiddeld, zonder omleidingen als gevolg van de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland, ca. 30 goederentreinen per dag op werkdagen. In het geval van werkdagen met omleidingen bedraagt het aantal passerende goederentreinen ca. 35 per dag. In de avond passeerden er dagelijks ca. 5 goederentreinen en 's nachts ca. 10 goederentreinen door Wierden.

Vraag 3

Wat is de verwachte ontwikkeling van het aantal passages van goederentreinen bij Wierden in de komende jaren?

Antwoord 3

Wierden ligt aan de Bentheimroute. Op basis van gegevens uit de IMA van 2021² wordt een toename van het aantal passages over de Bentheimroute in Nederland verwacht. Dit kan in het laagste scenario groeien naar jaarlijks ca. 13.400, en in het hoogste scenario ca. 17.000 goederentreinen in 2030. Dit betekent dat er meer passages worden verwacht in Wierden. Dit komt met name door de autonome groei van het spoorgoederenvervoer, en in beperkte mate door omleidingen als gevolg van de geplande werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland. Hierdoor wordt treinverkeer tijdelijk onder andere via de Bentheimroute afgewikkeld.³

¹ <https://www.rtvoost.nl/nieuws/2064592/recordaantal-goederentreinen-door-overijssel-omwonenden-willen-rem-op-groei> (RTV Oost, 15 februari 2022)

² Kamerstukken II 2020-2021, 31 305, nr. 328

³ Zie ook de antwoorden op vragen van het lid Minhas van 13 mei jl. (Aanhangsel Handelingen II 2021-2022, nr. 2746).

Vraag 4

Op welke wijze wordt de trillingsproblematiek lokaal gemonitord?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 4

Spoortrillingen worden in Wierden niet actief gemonitord. Wel vinden langdurige trillingsmetingen plaats in Hengelo.⁴ De metingen zijn bedoeld om de langjarige ontwikkeling van trillingen (en geluid) te volgen. Uit de metingen blijkt dat het gemiddelde trillingsniveau de afgelopen jaren niet toeneemt. Wel neemt het maximale trillingsniveau licht toe. De metingen geven geen uitsluitsel of deze toename ook in woningen in Wierden optreedt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/241894

Vraag 5

Worden maatregelen genomen om de trillingsproblematiek te beperken?

Antwoord 5

Sinds enkele jaren heeft mijn ministerie de beleidsontwikkeling op het gebied van trillingen verstevigd.⁵ Op zoek naar goede maatregelen voert ProRail in opdracht van mijn ministerie een onderzoeksprogramma uit, de innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen (IBS). Binnen de IBS vinden praktijkproeven plaats aan het spoor en aan het materieel. Als de proeven succesvol en kostenefficiënt zijn, richt ik mij op het toepassen van deze maatregelen.

Omdat de komende jaren treinen worden omgeleid vanwege de aanleg van het derde spoor in Duitsland, onder andere langs Wierden, heeft ProRail een plan van aanpak opgesteld met maatregelen om de toename van hinder te beperken.² Het plan bevat zowel maatregelen die vóór, als maatregelen die na de langdurige omleidingen worden getroffen met het oog op verdere groei van het vervoer. Een besluit over de inzet van deze maatregelen is onderdeel van de bredere afweging over de inzet van middelen die beschikbaar zijn in het Mobiliteitsfonds.

Vraag 6

Kunt u aangeven welk deel van het goederenvervoer langs Wierden het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft?

Antwoord 6

De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geteld in aantallen wagons en niet in aantallen (goederen)treinen, omdat goederentreinen regelmatig zijn samengesteld uit een combinatie van wagons mét gevaarlijke stoffen en wagons zónder gevaarlijke stoffen. Hier wordt het begrip 'ketelwagen-equivalent' (KWE) gehanteerd. Dit is een eenheid, bestaande uit een optelsom van ketelwagens en tankcontainers, met als doel de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen te kwantificeren.

In het kader van de monitoring van Basisnet worden de realisatiecijfers van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen ieder kwartaal openbaar gepubliceerd op de website van InfoMil.⁶ Dit wordt gedaan op verzoek van de gemeenten zodat iedere

⁴ Zie ook de monitoringsrapportage, die als bijlage bij deze beantwoording is gevoegd. Veruit de meeste goederentreinen door Hengelo komen ook door Wierden. De metingen vinden plaats in opdracht van het 'overleg goederenspoor Oost-Nederland' (waarin gemeenten langs het spoor in Oost-Nederland en de provincies Gelderland en Overijssel zitting hebben).

⁵ In mijn brief van 28 maart jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van deze beleidsintensivering (Kamerstukken II 2021-2022, 29984, nr. 974).

⁶ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/>

gemeente op transparante wijze wordt geïnformeerd over de actuele hoeveelheid gevaarlijke stoffen die via het spoor door hun gemeente rijdt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In Wierden passeerden in 2021 in totaal 3.981 KWE's aan meldplichtige (gevaarlijke) stoffen. Gemiddeld zijn dat 8 KWE's overdag en 3 in de avond en nacht. Het aandeel KWE's als onderdeel van alle wagons op een goederentrein is gewoonlijk ca. 2%. In Wierden zal dit lager zijn, omdat transporten over de Bentheimroute een lager aandeel gevaarlijke stoffen hebben dan het landelijk gemiddelde.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/241894

Vraag 7

Om welke gevaarlijke stoffen gaat het, en hoeveel?

Antwoorden 7

Het gaat hoofdzakelijk om brandbare vloeistoffen en gassen. Ik kan geen verdere informatie verstrekken over specifieke stoffen, want dat is bedrijfsgevoelige informatie van de vervoerders. ProRail kan deze gegevens alleen delen in geval van een calamiteit of een wettelijke verplichting.

Vraag 8

Hoe wordt gezorgd voor open communicatie over vervoer van onder meer gevaarlijke stoffen richting gemeenten en omwonenden?

Antwoord 8

Gemeenten worden geïnformeerd via de website van InfoMil.⁶ Zij kunnen vervolgens op basis van de cijfers de vragen van hun inwoners beantwoorden. De communicatie met betreffende gemeenten en beheerorganisaties is een verantwoordelijkheid van de Veiligheidsregio. Zij informeren gemeenten en inwoners over risico's in de omgeving en wat te doen in geval van een incident. De Veiligheidsregio heeft hier contact over met ProRail.

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 088 118 86 71
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij

Dhr. A.K. Kinds
Telefoon 038 499 82 02
AK.Kinds@overijssel.nl

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
11.10.2022	2022/0156440	2		

Onderwerp: informatiebrief actuele ontwikkelingen goederenvervoer spoor Oost Nederland

Hierbij informeren wij u over de actuele ontwikkelingen met betrekking tot goederenvervoer over het spoor in Oost Nederland. Deze informatiebrief is een actualisatie en vervolg op de brief die PS Overijssel 16 december 2021 heeft ontvangen (2021/0256089). Omdat de provincies Gelderland en Overijssel samen optrekken in dit dossier, ontvangen Provinciale Staten van Gelderland en Overijssel nu gelijktijdig dezelfde brief.

Goederenvervoer over spoor is relatief veilig en duurzaam

Goederenvervoer over spoor is een van de veiligste en duurzaamste vormen van vervoer van goederen, al dan niet met gevaarlijke en/of brandbare stoffen. Landelijk beleid gesteund door provincie en gemeenten is om zo veel mogelijk goederenvervoer van de weg te halen en zo veel mogelijk te verplaatsen naar vervoer over water en via het spoor. Dit noemen we modal shift. Door klimatologische effecten komen goederenstromen onder druk te staan. De CO₂-uitstoot van een goederentrein is relatief beperkt en een goederentrein vervangt qua uitstoot al zo'n 56 vrachtwagens. Daarbij is het beleid voor spoor erop gericht om zo veel mogelijk vervoer van goederen over de Betuweroute te vervoeren, die daarvoor speciaal is aangelegd. Vervoerders staan echter vrij gebruik te maken van de verschillende, zogenaamde, goederenpaden. De Betuweroute ligt op de EGTC Rhine-Alpine (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking).

Niet al het vervoer vindt plaats over de Betuweroute omdat de bestemming niet in het verlengde ligt en daarmee moeilijk bereikbaar is. Dat leidt er toe dat een deel van het goederenvervoer gebruik maakt van het gemengde (personenvervoer en goederenvervoer) spoornet in Nederland. In Overijssel is dat de Bentheimroute via onder andere Deventer, Hengelo en Oldenzaal richting Duitse grens. De Bentheimroute, de route via Weesp, loopt ook langs Apeldoorn. In Gelderland vindt spoorgoederenvervoer daarnaast plaats op het gemengde spoor tussen Elst, Zutphen en Deventer, genaamd de IJssellijn.

Governance goederenvervoer spoor

Goederenvervoer over spoor valt primair onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van het ministerie IenW. Zij is daarbij gehouden aan de landelijke en Europese wetgeving en internationale overeenkomsten met betrekking tot het vervoer van goederen en personen. Provincies, gemeenten en veiligheidsregio's in Oost Nederland hebben zich georganiseerd met betrekking tot dit onderwerp in het Bestuurlijk Overleg Goederenvervoer Oost Nederland. Dit bestuurlijk overleg komt – afhankelijk van het aantal zaken dat speelt - een aantal malen per jaar

bijeen om samen de actualiteit te bespreken en indien nodig acties richting de staatssecretaris in gang te zetten. Het ministerie van IenW en ProRail sluiten ambtelijk aan bij deze overleggen. Het voorzitterschap van dit bestuurlijk overleg wordt jaarlijks tussen de provincies Gelderland en Overijssel afgewisseld.

Aanleg derde spoor Duitsland

Sinds 2015 wordt in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute gebouwd aan een extra spoor om meer capaciteit te creëren voor het goederenvervoer. Dit is het spoor tussen de grens bij Zevenaar/Emmerich en Oberhausen. Deze aanleg wordt het "project derde spoor" genoemd. De aanleg zal naar verwachting tot 2030 duren. Het project wordt later opgeleverd dan was gepland, omdat het verkrijgen van de benodigde vergunningen in Duitsland langer heeft geduurd. De afgelopen 2 jaar waren daarom relatief rustig qua omleidingen en bijbehorende overlast. Een deel van de vergunningen is inmiddels verleend en de komende jaren gaat de aanleg verder. De aanleg gaat buitendienststellingen, omleidingen en overlast veroorzaken.

Actuele stand van zaken aanleg derde spoor Duitsland:

De aankomende jaren zullen er meerdere periodes van buitendienststellingen plaatsvinden. De verwachting is dat in ieder geval tussen november 2024 en mei 2026 goederentreinen omgeleid gaan worden. Dit in verband met de werkzaamheden in Duitsland. Binnen die periode van anderhalf jaar zal het tracé tussen Emmerich en Oberhausen in totaal ruim twintig weken geheel gesloten zijn. Er is dan geen treinverkeer mogelijk op dit tracé. Tijdens het grootste gedeelte van de buitendienststelling van anderhalf jaar blijft treinverkeer via de Betuweroute mogelijk. Omleidingen vinden in Oost Nederland plaats via de IJssellijn tussen Elst en Deventer en de Bentheimroute via Deventer en Oldenzaal. De verwachting is dat dit de komende jaren extra overlast met geluid en trillingen gaat betekenen voor de inwoners langs het spoor en ook overschrijdingen van de bestaande risicoplafonds Basisnet.

ProRail brengt als infrabeheerder van het Nederlandse spoor in kaart wat de effecten van de buitendienststellingen en de omleidingen zullen zijn in Nederland. Om op het Nederlandse spoor de omleidingen te faciliteren wordt gekeken naar maatregelen die overlast moeten beperken. Als Oost-Nederland hebben wij maatregelen aangedragen voor het 'minder hinder pakket'. Waar mogelijk worden reeds geplande werkzaamheden om hinder te verminderen vervroegd zodat deze voor de langdurige buitendienststelling plaatsvinden. Er wordt ook gekeken naar technische aanpassingen om geluid en/of trillingen te verminderen. Het is aan het ministerie IenW om te beslissen welke maatregelen worden uitgevoerd. Naar verwachting wordt dit in het najaar van 2022 besloten.

Als partijen uit het bestuurlijk overleg goederenvervoer spoor Oost-Nederland laten we sinds een aantal jaren op een aantal plekken geluidsmetingen en tellingen goederentreinen uitvoeren. Onze metingen vinden plaats in De Steeg (GLD), Twello (GLD) en Hengelo (OV). Hiermee kunnen wij de informatie van ProRail toetsen en vergelijken en snel signaleren afgeven richting het ministerie als deze metingen daar aanleiding voor geven. Hiervoor hebben we tijdens een werkbezoek voor de zomer van Tweede Kamerleden aan het bestaande spoor samen als Oost Nederlandse gemeenten, provincies en bewoners aandacht voor gevraagd.

Aanpassing wet Basisnet gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en van de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waarover dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt in de vorm van risicoplafond grenzen aan de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen kan opleveren voor omwonenden. De risicoplafonds werken naar twee kanten:

- De risico's van het daadwerkelijke vervoer in een kalenderjaar mogen de risicoplafonds niet overschrijden;
- Gemeenten moeten bij ruimtelijk plannen rekening houden met de plafonds.

Binnen de harde wettelijk grens, de basisnetafstand, mag niet worden gebouwd. De basisnetafstand is de afstand met overlijdenskans van 1 op 1 miljoen per jaar. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de kans dat een groep mensen wordt getroffen door een calamiteit, het zogenoemde groepsrisico. Bij het groepsrisico is van belang het aantal mensen dat dicht bij het spoor verblijft. Hiervoor geldt geen wettelijke norm, maar een zogenoemde oriëntatiewaarde. Een gemeente moet bij ruimtelijke ontwikkelingen dit groepsrisico in de afwegingen betrekken en motiveren of, en zo ja welke maatregelen nodig zijn om het groepsrisico te beperken. Bij de verstedelijkingsopgaven is dit een belangrijk aandachtspunt.

Sinds de invoering van het Basisnet in 2015 worden op langs de Brabantroute en de Bentheimroute risicoplafonds overschreden. Deels komt dit omdat er vanwege de omleidingen door de aanleg van het derde spoor extra treinen met gevaarlijke stoffen over bestaand spoor rijden. Maar belangrijker is dat de routing van het gevaarlijke stoffenvervoer in de praktijk vaak anders verloopt dan in het Basisnet is verondersteld en dat het lastig blijkt om te sturen op de risicoplafonds. Enkele risicoplafonds, waaronder langs het tracé Amersfoort–Deventer, zijn bewust laag gehouden om vervoer via de Betuweroute te stimuleren. Vervoerders staan echter vrij te kiezen voor een goederenpad. De staatssecretaris heeft als wettelijk sturingsinstrument de mogelijkheid om een bepaalde route voor gevaarlijke stoffen te sluiten (routeringsbesluit). Maar omdat dit voor het vervoer ingrijpend is, wordt hier geen gebruik van gemaakt. Bovendien wordt betwijfeld of deze vorm van sturing wel mag op grond van Europese regelgeving (vrij verkeer van personen en goederen).

Ondanks de overschrijdingen van de plafonds is de veiligheid volgens het ministerie van IenW niet in het geding. Dit omdat de basisnetafstand (de staatssecretaris noemt dit de basisveiligheidscontour) niet is overschreden. Hiervoor hebben we tijdens een werkbezoek van Tweede Kamerleden aan het bestaande spoor samen als Oost Nederlandse gemeenten, provincies en bewoners aandacht voor gevraagd.

Omwonenden ervaren, naast de kaders uit het basisnet, het gevoel van onveiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen, en wordt -buiten de risicoplafonds om- overlast ervaren van geluid en trillingen. Vooral omdat de normen voor geluid worden bepaald aan de hand van gemiddelden in geluid, terwijl juist het geluid van een passerende trein overlast met zich meebrengt, met name in de nacht.

Actuele stand van zaken aanpassing wet Basisnet gevaarlijke stoffen:

Het aantal treinen met gevaarlijke stoffen via de Brabantroute en de Bentheimroute zal in de komende jaren naar verwachting stijgen. Voor het traject Elst–Deventer is dit waarschijnlijk niet het geval. Door het ministerie van IenW wordt in overleg met alle partijen gewerkt aan aanpassing van de wet Basisnet (programma Robuust Basisnet). Het doel is dat het risico op een begrijpelijke en monitorbare manier in de wet wordt opgenomen. De staatssecretaris informeert de Tweede Kamer hier binnenkort over.

Via het IPO en de VNG lijn is voor de zomer geconstateerd dat er gezamenlijke zorgen zijn over de ontwikkelingen omtrent de voorgenomen aanpassing van het Basisnet. Deze zorgen liggen vooral op de vraag wie verantwoordelijk is voor de risico's; de gemeenten of de Rijksoverheid. De zorg daarbij is dat het loslaten van de risicoplafonds zullen leiden tot verdere groei van vervoer en daarmee een verhoging van het risico – ondanks dat spoorgoederenvervoer relatief veilig is. Daarnaast ligt er een grote bouwopgave; hiervoor zoeken veel gemeenten ook ruimte voor flinke aantallen extra woningen in spoorzones. De consequentie hiervan kan zijn dat er geen vergunningen voor woningbouw of bedrijvigheid in spoorzones kunnen worden verleend.

Lange termijn oplossingen goederenvervoer spoor Oost/ GNOE (Goederen vervoer Noordoost Europa)

In het kader van Toekomstbeeld OV 2040 wordt momenteel een aantal studies uitgevoerd. Personenvervoer en goederenvervoer worden daarbij in samenhang bekeken. Dit is nodig, want het spoor in Nederland is vol en dreigt door alle ambities (zowel in personen als goederenvervoer) in de toekomst overvol te raken. Het goederenvervoer Oost Nederland (GON) wordt onderzocht in het kader van de studie GNOE (Goederen vervoer Noordoost Europa). In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV is geconstateerd dat een (andere) keuze voor goederenroutering van het westen naar het oosten van Nederland (en verder Duitsland in) een randvoorwaarde is voor "het oplossen van meerdere vervoersknelpunten en het faciliteren van goederenvervoer richting 2040, een bijdrage van OV aan de maatschappelijke opgaven en een schaa sprong naar de toekomst".

Actuele stand van zaken oplossingen goederenvervoer Oost/ GNOE:

Om een goed (én gedeeld) inzicht te krijgen in de problematiek, de nut en noodzaak en de stakeholderomgeving is gestart met een definitiefase die geresulteerd heeft in een OAO notitie GNOE (omgeving, afbakening en opgave voor de goederencorridor Noordoost Europa). Deze is in de Landelijke OV en Spoortafel van 16 juni 2022 vastgesteld. Op nadrukkelijk verzoek van Oost Nederland, gesteund door andere overheden heeft de staatssecretaris toegezegd dat in het najaar een apart bestuurlijk overleg zal worden gehouden. Vanuit Oost Nederland zullen daaraan de beide provincies en de regio's (Twente, Arnhem-Nijmegen, CleanTech en Achterhoek) deelnemen. De staatssecretaris heeft de rapportage met begeleidende brief op 24 juni naar de Tweede Kamer gestuurd (IENW/BSK-2022/149598). Het BO goederenvervoer Oost en de OV en Spoortafel Oost Nederland hebben een gezamenlijke reactie op de OAO notitie gestuurd naar de staatssecretaris. De Regio Achterhoek heeft aanvullend daarop een eigen reactie gestuurd. Deze reacties zijn als bijlage bij deze brief gevoegd.

In 2021 is een motie in de Tweede Kamer aangenomen die de minister IenW vraagt om een studie te doen naar een Noordelijke aftakking. In haar brief van 24 juni jl. geeft de staatssecretaris aan dat deze studie naar sec een Noordtak nu niet aan de orde is. Dit is in lijn met de reactie en insteek van Oost Nederland, die kortgezegd er op neerkomt dat wij eerst willen dat nut en noodzaak beter wordt onderbouwd en dat -indien deze is aangetoond- 5 varianten onderzocht moeten worden en niet alleen specifiek naar een Noordtak door de Achterhoek.

De staatssecretaris van IenW heeft in haar kamerbrief van 12 september (IENW/BSK-2022/194432) aangegeven bezig te zijn met een toekomstbeeld spoorgoederen. Daarin geeft zij aan de Tweede Kamer daarover via een voortgangsbrief in het najaar te zullen informeren. Daarnaast heeft de staatssecretaris in de beantwoording op Tweede Kamervragen op 23 september (2022D37411) aangegeven dat nut en noodzaak van een andere route van goederentreinen naar Noordoost-Europa nader uitgediept moet worden, alvorens over oplossingen en tracés aan de orde komen. Daarbij heeft de staatssecretaris herhaald dat de motie De Groot uit november 2021 (35925-XII-24), over een onderzoek naar de realisatie van de Noordtak van de Betuweroute, nu niet aan de orde is aangezien nut en noodzaak nog niet zijn aangetoond en een onderzoek naar oplossingen en tracés nu niet aan de orde is. De motie van De Groot was de aanleiding voor veel commotie in met name de Achterhoek eerder dit jaar.

Het goederenvervoer spoor dossier is volop in beweging. Wij zullen u eind van dit jaar opnieuw informeren over de actuele stand van zaken als Gelderland en Overijssel gezamenlijk.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg