

GEMEENTE HILVERSUM  
POSTBUS 9900  
1201 GM HILVERSUM

Aan de gemeenteraad  
Cc College van B&W  
Cc. Pers

BEZOEKADRES:  
RAADHUIS  
DUDOKPARK 1  
TELEFOONNUMMER: 14 035  
WWW.HILVERSUM.NL

DATUM 1 juli 2021  
ZAAKNUMMER 779482  
BEHANDELD DOOR B. van der Helm  
TELEFOON (035) 629 2487  
UW KENMERK 779229  
BIJLAGEN -  
BETREFT Beantwoording ex artikel 41 vragen RVO PvdA en Hart voor  
Hilversum aangaande vervoer gevaarlijke stoffen

Geachte raads- en commissieleden,

De fracties van PvdA en Hart voor Hilversum in de gemeenteraad van Hilversum hebben op 3 juni 2021 vragen gesteld aan het college aangaande vervoer gevaarlijke stoffen. Met deze collegebrief worden de vragen beantwoord.

- 1. De raad en de Hilversumse bevolking uit te leggen wat de huidige en op korte termijn te verwachten situatie is met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door onze gemeente, in termen van aantallen, frequentie, snelheid, risico's en veiligheidsmaatregelen?*

#### Aantallen en frequentie:

Spoorvervoerders moeten voor vertrek van een trein de wagenlijst van de goederentrein bij ProRail indienen, zodat ProRail ingeval van een incident deze gedetailleerde gegevens kan verstrekken aan de overheidshulpdiensten. Deze wagenlijsten worden tevens gebruikt in het kader van de monitoring van Basisnet. Met het Basisnet voor het spoor zijn afspraken gemaakt over het risico dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Deze zijn per spoortraject vastgelegd in zogenaamde risicoplafonds. Gemeenten moeten bij de ruimtelijke ordening (het bouwen langs het spoor) rekening houden met deze risicoplafonds. Als het risico hoog is, mogen er dicht bij het spoor geen woningen en andere kwetsbare bestemmingen gebouwd worden. Het Basisnet trekt zo een denkbeeldige lijn tussen het vervoer en de bebouwing.

Ieder kwartaal rapporteert ProRail de realisatiecijfers aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarbij onderscheid wordt gemaakt in de volgende stofcategorieën:

- A (Brandbare gassen);
- B2 (Toxische gassen);
- B3 (Chloor);
- C3 (Zeer brandbare vloeistoffen);
- D3 (Acrylonitril);
- D4 (Zeer giftige vloeistoffen).

Het ministerie publiceert de kwartaal- en jaarcijfers openbaar op:  
<https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/spoor/>.

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats in ketelwagens en tankcontainers met een onderling verschillende volumes. De cumulatie hiervan wordt uitgedrukt in “ketelwagenequivalenten” waarbij ketelwagens zwaarder meetellen (groter volume) dan tankcontainers (kleiner volume).

Voor een juiste beeldvorming van de situatie in Hilversum is het nuttig om een indruk te hebben van het gerealiseerde vervoer in verschillende jaren. In de onderstaande tabel is het gerealiseerde vervoer van de afgelopen vijf jaar (2016-2020) weergegeven op het traject Keverdijk-Hilversum v.v.:

Jaar	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	B3	C3	D3	D4
	Ketelwagens						Containers						Totaal (Ketelwagenequivalenten)					
2016	2428	267	0	2131	113	46	33	1	0	128	0	6	2445	267	0	2195	113	48
2017	582	129	0	1589	0	34	1	0	0	101	0	0	583	129	0	1640	0	34
2018	581	139	0	572	13	4	2	0	0	142	0	4	582	139	0	643	13	5
2019	475	116	0	1746	0	3	72	0	0	412	0	4	511	116	0	1952	0	4
2020	349	109	0	756	0	4	53	0	0	684	1	2	376	109	0	1098	0	6

Duidelijk zichtbaar is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Hilversum is afgenomen. Niet alleen 2020 ten opzichte van 2019, maar ook 2020 ten opzichte van 2016. Gemiddeld rijden er 4,4 ketelwagenequivalenten per dag door Hilversum (een gemiddelde goederentrein bestaat uit ongeveer 20 goederenwagens). Het college herkent zich dan ook niet in het beeld van de vragenstellers dat er zichtbaar sprake is van toename van dit transport. Vanwege de werkzaamheden voor het 3<sup>e</sup> spoor in Duitsland is de Betuweroute in Nederland soms niet of gedeeltelijk beschikbaar voor goederenvervoer. Treinen worden dan omgeleid via de grensovergang bij Venlo en bij Oldenzaal.

#### Snelheid:

Doorgaande goederentreinen rijden door station Hilversum met een maximumsnelheid van 40 km/uur.

#### Risico's

Sinds 1 april 2015 is in Nederland het Basisnet in werking. Hierin staan risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het is niet mogelijk om alleen met cijfers over de omvang van het vervoer (ketelwagenequivalenten) te bepalen of de risicoplafonds wel of niet zijn overschreden (vermeld in Regeling Basisnet). De omvang van het vervoer en de spreiding over de verschillende stofcategorieën zijn niet de enige variabelen die het risico bepalen. Ook van toepassing zijn:

- veiligheidsmaatregelen (Hoe veiliger het vervoer, hoe meer vervoer mogelijk is binnen de risicoplafonds);
- kenmerken van de infrastructuur (zoals de breedte van het spoor en aanwezige wissels).

Met al deze gegevens als input worden door het ministerie risicoberekeningen uitgevoerd. De berekende risico's worden daarna vergeleken met de risicoplafonds. Risicoplafonds zijn uitgedrukt in risico's per jaar. Een risicoplafond geeft aan hoe groot het gebied is (de risico-contour) waar een bepaald risico geldt (de kans op overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen). Deze risico-contouren worden uitgedrukt in een 10<sup>-6</sup>-contour (daar geldt een kans van 1x in de miljoen jaar), 10<sup>-7</sup>-contour en 10<sup>-8</sup>-contour. Het is dus geen bouwkundig element, het is een denkbeeldige grens. Het risicopatroom voor elke stof is anders (brandbaar, giftig, explosief) en ook de tanks op de ketelwagens verschillen per type in sterkte afhankelijk van de soort stof die er in vervoerd wordt.

Per kwartaalrapportage worden de risico's berekend van het vervoer in de voorgaande vier kwartalen. Bij elke nieuwe kwartaalrapportage valt er een kwartaal af en komt er een nieuw kwartaal bij.

De jaarlijkse monitoringrapportage spoor bevat de uitkomsten van de toetsing van de berekende risico's aan de risicoplafonds. Inzichtelijk is of en waar er sprake is van overschrijding van de plafonds.

In het bijzonder voor de Brabantroute en de Bentheimroute (Rotterdam-Bad Bentheim via IJssellijn of via Gooi- en Veluwelijn) is landelijk de afspraak gemaakt om elk kwartaal te toetsen of de risico's van het vervoer over deze routes binnen de risicoplafonds van het Basisnet blijven. Die afspraak is gemaakt in het kader van het project 3<sup>e</sup> spoor Duitsland.

In de gemeente Hilversum was in 2019 nog sprake van aanhoudend beperkte overschrijdingen op het traject Hilversum-Utrecht. Dit komt omdat het risicoplafond op dit traject op nul is gezet, omdat hier geen regulier goederenvervoer per spoor plaatsvindt. Door omleidingen en werkzaamheden vindt hier soms wel zeer beperkt transport van zeer brandbare vloeistoffen plaats. Ook hier is de laatste 3 jaar sprake van een dalende trend. De oorzaak van de overschrijding in 2019 was dat het vervoer is uitgevoerd met een locomotief die vanwege het aanwezige beveiligingssysteem (ERTMS Level 2) niet is toegestaan op het baanvak Utrecht–Amsterdam. Het ging in totaal om 4 treinen in geheel 2019. Over het jaar 2020 zijn nog geen cijfers beschikbaar.

#### Veiligheidsmaatregelen:

Goederentreinen (en dus ook gevaarlijke stoffen), gaan zo veel mogelijk via de Betuweroute. Dé route speciaal voor goederenvervoer. Wel is dit afhankelijk van de herkomst en bestemming van de treinen. Een deel van het goederenvervoer per spoor gaat vanuit Rotterdam over de Bentheimroute via Hilversum en Deventer naar Bad Bentheim.

Goederenvervoer per spoor is vaak grensoverschrijdend en er bestaan in Nederland en in Europa verschillende treinbeveiligingssystemen. Goederentreinen zijn voorzien van apparatuur die met deze verschillende systemen kan communiceren. Het nieuwe Europese systeem ERTMS gaat op termijn zorgen voor meer uniformiteit.

Goederentreinen worden bestuurd door geaccrediteerde machinisten mét wegbekendheid die bovendien de Nederlandse taal spreken. Het aangehaalde binnenvaartincident in Groningen is daarom absoluut niet representatief voor de hoge veiligheidseisen van het spoorgoederenvervoer.

Vervoerders moeten zich houden aan nationale en Europese wetgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Inspectie Leefomgeving en Transport is verantwoordelijk voor de handhaving van deze wetgeving. Soms worden er zelfs bovenwettelijke afspraken gemaakt, zoals bijvoorbeeld het convenant, waarin is afgesproken dat de vervoerders zich maximaal inspannen om ketelwagens met brandbare vloeistoffen en brandbare gassen niet direct aan elkaar te koppelen in de samenstelling van de totale trein. Er zit dan altijd een andere wagon tussen. Dit convenant is door 25 partijen (verladers, terminaloperators en spoorgoederenvervoerders) op 14 mei 2012 ondertekend en is met jaarlijkse prestaties van 98% of hoger een groot succes.

Voor Hilversum gelden voorschriften voor de bouw rondom de spoorlijnen. Woningen, scholen en kantoren moeten op een veilige afstand staan. Verder is op het emplacement Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) aangelegd. Dit systeem is ter voorkoming van roodseinpassages door treinen (ongeacht de snelheid) en voorkomt bijvoorbeeld een botsing tussen een goederentrein en een stilstaande reizigerstrein.

2. *De raad te informeren over al dan niet door u ondernomen dan wel voorgenomen actie richting de rijksoverheid en overige betrokken/verantwoordelijke partijen (vervoerders, spoorbeheerder etc.) om duidelijkheid te krijgen over de genomen maatregelen, c.q. nog te nemen maatregelen om optimale veiligheid van dit vervoer te garanderen,?*

Wij hebben met de beantwoording van vraag 1 duidelijk in beeld gebracht welke maatregelen landelijk en in Hilversum zijn genomen om de kans op een ongeval met een goederentrein te verkleinen. Mocht zich toch een calamiteit voordoen, dan is er genoeg capaciteit in Hilversum om de calamiteit te bestrijden.

Gelet op de landelijke richtlijnen en maatregelen voor vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en de daling van het aantal ketelwagenequivalenten in Hilversum zien wij geen aanleiding om verdere actie te ondernemen richting rijksoverheid, vervoerders, spoorbeheerder ProRail, etc.

3. *De raad te informeren over de stand van zaken m.b.t. het tegengaan van trillingen en geluidsoverlast van met name goederenvervoer over het spoor?*

Voor het antwoord op de aanpak geluidsoverlast verwijzen wij u naar de raadsinformatiebrief "[2021-11](#)" van 4 februari 2021.

Wat betreft trillingen zijn geen wettelijke normen voor trillingen door treinverkeer, zoals bij geluid. Wel is er de Beleidsregel voor Trillinghinder Spoor. Daarin staan onder meer de streefwaarden voor trillingen en de manier waarop de maximale sterkte van trillingen bij Tracébesluit moet worden berekend. De Beleidsregel geeft voor die situatie aan welke gevallen maatregelen nodig zijn om toename van trillinghinder te voorkomen. Voor bestaande woningen zijn er geen regels of wettelijke normen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,  
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

W. Groot, ls.

Ch. B. Aptroot, wnd.