

Ministerie Infrastructuur en Milieu  
De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw S.A.M. Dijkma  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

**Inlichtingen bij**  
dhr. A.K. Kinds  
telefoon 038 499 82 02  
AK.Kinds@overijssel.nl

KvK 51048329  
IBAN NL45RABO0397341121

Onderwerp: Spoor goederenvervoer door Oost Nederland.

Geachte mevrouw Dijkma,

**Datum**  
31.05.2016  
**Kenmerk**  
2016/0179668

**Pagina**  
1

**Uw brief**

**Uw kenmerk**

Wij vragen met deze brief uw aandacht voor onze aanhoudende zorgen over de gevolgen van het goederenvervoer over het spoor in Oost-Nederland. Deze brief ontvangt u mede namens alle betrokken besturen van overheden in Oost-Nederland. Wij vragen u om een pro-actieve houding bij mogelijke oplossingen voor alle hieronder geschetste problemen, waarvan de stijging van het aantal ketelwagens met brandbare gassen (categorie A) met ruim 1700% in 2015 ten opzichte van 2014 ons nog wel het meeste zorgen baart.

In uw brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer<sup>1</sup> zijn de besluiten vastgelegd over de Goederenroute Oost-Nederland: gekozen is voor de variant Kopmaken te Deventer en opschorten van het vervolg van het m.e.r.-onderzoek tot in ieder geval 2020. De verdere uitwerking van de Goederenrouting Oost-Nederland is daarmee opgeschort tot in ieder geval 2020.

Tussen Rijk en de overheden in Oost-Nederland is afgesproken, dat de prognoses van de verwachte goederentreinaantallen goed in de gaten worden gehouden, om bij stijging van de aantallen hoger dan eerder geprognosticeerd adaptief te kunnen reageren. Daarbij is tevens van belang dat door de aanleg van het derde spoor in Duitsland gedurende vele jaren (minimaal 7 jaar, mogelijk langer) het aantal goederentreinen over bestaande spoorlijnen in Noord-Brabant en Oost-Nederland fors toeneemt.

In uw voortgangsrapportage PHS nr. 11 uit februari 2016 geeft u het volgende aan: "Op basis van de meest actuele inzichten in de prognoses van het spoorgoederenvervoer is geconstateerd dat de verwachte goederentreinaantallen conform het middenscenario het meest plausibel zijn<sup>2</sup>. Bij dat middenscenario worden op de Twentelijn (Deventer-Hengelo-Oldenzaal/grens) rond 2030 ongeveer 10 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen verwacht. Dat is niet meer dan de huidige aantallen goederentreinen. Aanvullende geluids- of trillingmaatregelen zijn bij de ontwikkelingen volgens het middenscenario tot 2030 niet nodig. De externe veiligheid (omgevingsrisico's) langs de spoorlijnen wordt vanaf de inwerkingtreding van de wet Basisnet op 1 april 2015 beheerst en begrensd door die wet".

Hierbij maakt u gebruik van prognoses gepubliceerd in juni 2014. Uit de rapportage van ProRail "ontwikkeling spoorverkeer in Nederland" van februari 2016 komt naar voren dat in 2014, 10 tot 12 goederentreinen per dag over het traject Deventer-Oldenzaal hebben gereden en in 2015, 16 tot 20. Uit gegevens verstrekt door uw ministerie blijkt dat tijdens de omleidingsperiodes het aantal goederentreinen per/dag in 2016 en 2017 in totaal ongeveer tussen de 30 en 40 zal bedragen. Dit is 3 tot 4 maal hoger dan de prognose.

<sup>1</sup> Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.

<sup>2</sup> Zie "PHS-GON: Informatiedocument t.b.v. de besluitvorming in juni 2014", paragraaf 5.4; bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.

**Bijlagen**  
div.  
**Datum verzending**

Gezien de huidige aantallen en ontwikkeling van de economie en aantallen om te leiden goederentreinen plaatsen wij daarom sterke vraagtekens bij de aantallen in de prognose uit 2014. Wij hebben vernomen dat de studie naar nieuwe actuele prognoses voor het goederenvervoer voor 2020 en 2030 (NMCA) is gestart. Vooruitlopend op deze resultaten zien wij van u graag binnenkort een aanvullende analyse/inschatting tegemoet van de gevolgen van de aanleg derde spoor (i.c. toename van het aantal treinen op het gemengde net in de provincies Overijssel en Gelderland) in de tussenliggende periode.

Voor de inwoners van de spoorlijnen van Oost-Nederland is het bij de lange periode van omleidingen door de aanleg van het derde spoor – zeven tot mogelijk negen jaar - niet relevant of het een reguliere trein betreft of een trein die er rijdt door een omleiding. De combinatie van reguliere treinen en treinen die omgeleid zijn kan samen veroorzaken, dat geluidsproductieplafonds worden overschreden en extra geluidsmaatregelen nodig zijn. De benodigde geluidsmaatregelen in Oost-Nederland in het kader van de aanleg derde spoor kosten ongeveer 1 miljoen euro. De Stuurgroep Derde spoor met daarin namens Oost-Nederland gedeputeerde Bieze heeft u gevraagd om op zoek te gaan naar middelen om deze maatregelen mogelijk te maken. Wij willen graag nogmaals namens alle betrokken overheden in Oost-Nederland aangeven dat wij deze maatregelen voor onze inwoners van groot belang vinden en vragen u deze middelen hiervoor zo spoedig mogelijk ter beschikking te stellen.

**Datum**

31.05.2016

**Kenmerk**

2016/0179668

**Pagina**

2

**Uw brief**

**Uw kenmerk**

**Gevaarlijke stoffen/Basisnet**

Uit de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen dat u op 26 mei jongstleden naar de Tweede Kamer hebt gestuurd, blijkt dat alleen al met de realisatiecijfers over het eerste half jaar van 2015 het risicoplafond op de Twentelijn wordt overschreden. Dit wordt veroorzaakt door veel meer vervoer van brandbaar gas (categorie A) dan waarop het Basisnet-risicoplafond is gebaseerd. Uit cijfers verstrekt door ProRail en uw ministerie blijkt dat het aantal ketelwagens brandbare gassen (categorie A) dat door Oost-Nederland is gegaan gestegen van 165 in 2014 naar maar liefst 3006 in 2015. Een stijging van ruim 1700%! Dit is veel meer dan het tienvoudige van het aantal ketelwagens met brandbaar gas waarop het Basisnet-risicoplafond op grote delen van de IJssellijn en de Twentelijn is gebaseerd. De overschrijding van het wettelijk Basisnet plafond zal dan ook nog aanzienlijk groter zijn dan uit uw bericht van 26 mei 2016 blijkt.

Uit de realisatiecijfers per kwartaal blijkt bovendien dat er geen verband is tussen de kwartalen dat er sprake was van omleidingen door beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute en de kwartalen waarin de Betuweroute min of meer onbeperkt beschikbaar was. Wij moeten dan ook concluderen dat de overschrijding van de wettelijke risicoplafonds niet zo zeer worden veroorzaakt door omleidingen, maar vooral door een gebrek aan sturing vooraf op risico's. Dat vinden wij zorgelijk.

De cijfers over 2016 zijn nog niet bekend, maar wij vrezen dat deze ontwikkeling zich ook in 2016 heeft voortgezet en zonder ingrijpen van uw kant zich zal voortzetten. U heeft aan de Tweede Kamer, op voordracht van de Stuurgroep Derde spoor, toegezegd, dat gevaarlijke stoffen zo maximaal mogelijk over de Betuweroute vervoerd zullen worden en dat de risicoplafonds nageleefd zullen worden. Bij de presentatie door uw ministerie van de omleidingroutes in het kader van het 3e spoor, is aangegeven dat Basisnet het uitgangspunt zou zijn. Dit wil zeggen dat gegarandeerd zou worden dat het risicoplafond zoals vastgelegd in Basisnet niet zou worden overschreden.

Wij vragen u - gezien het bovenstaande - met klem er alles aan te doen om de aantallen zo spoedig mogelijk weer terug brengen tot een niveau onder het Basisnet-risicoplafond. Overigens hebben wij al eerder gewezen op de lacune van handhavingsmogelijkheden in de wet. Wij pleiten er voor om, analoog aan de systematiek van de geluidproductieplafonds, het risico van het gevaarlijke stoffenvervoer een rol te laten spelen bij de capaciteitsverdeling op het spoor. Dat geeft een sturingsmogelijkheid vooraf.

Naast de toename van het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen op bestaand spoor zijn voor emplacementgemeenten ook de gerealiseerde handelingen met gevaarlijke stoffen op de emplacementen relevant. Er is een directe relatie tussen het Basisnet-plafond voor doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen en de vergunde risicoruimte in de vergunning voor het emplacement Deventer. De aangegeven handelingen (kopmaken doorgaand verkeer) vertegenwoordigen voor het emplacement Deventer voor 100% de stroom doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen. Uit bijgevoegd overzicht van ProRail over 2015 volgt dat (ook) de risicoruimte (oriënterende waarde groepsrisico) volgens de omgevingsvergunning van het emplacement Deventer Goederen mogelijk wordt overschreden.

In uw brief van 26 mei 2016 aan de Tweede Kamer stelt u vast dat "de naleving van de wettelijke verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen over het geheel genomen ver onder de maat is. Dat is onacceptabel". Dit zijn wij volledig met u eens, onmiddellijke actie is ook wat ons betreft nodig om deze onacceptabele en zeer gevaarlijke gang van zaken een halt toe te roepen. Aanvullend hierop vragen wij aandacht voor de naleving van het Bleve-vrij rijden convenant. Dit convenant regelt de samenstelling van treinen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Wij hebben op locatie kunnen constateren dat treinen niet altijd volgens dit convenant worden samengesteld. Dit brengt extra risico's met zich mee. Wij vragen u ons zo spoedig mogelijk te informeren over de stappen die u samen met de branche gaat zetten om de uitvoering van dit convenant na te leven.

Datum

31.05.2016

Kenmerk

2016/0179668

Pagina

3

Uw brief

Uw kenmerk

Bij de uitoefening van hun bevoegdheid op het gebied van de externe veiligheid baseren de colleges van Burgemeester en Wethouders zich onder meer op de toegestane hoeveelheden gevaarlijke stoffen uit het Basisnet en de afspraken uit het Bleve-vrij rijden convenant. De gemeenten worden nu niet goed geïnformeerd of en in welke mate deze regels worden nageleefd en daardoor kunnen de colleges niet voldoen aan hun wettelijke verantwoordelijkheden voor (externe) veiligheid. Deze situatie vinden wij uiterst onwenselijk. Wij gaan ervan uit dat alle aanliggende gemeenten voortaan per kwartaal vanuit uw ministerie geïnformeerd worden over aantallen als het gaat over vervoer gevaarlijke stoffen en de effecten hiervan op de Basisnet plafonds.

### **Geluidmetingen Oost-Nederland**

De overheden in Oost-Nederland hebben in 2014 besloten om gezamenlijk langs alle bestaande spoorlijnen in Oost-Nederland geluidsmetingen te verrichten om een beeld te krijgen van de feitelijke geluidsniveaus langs het spoor. Tussen medio 2014 en medio 2015 is op zes locaties langs het spoor in Gelderland en Overijssel continu geluid gemeten, waarbij door treinherkenning tevens onderscheid gemaakt kon worden tussen personen- en goederentreinen. Op het meetpunt langs de Twentelijn (tussen Hengelo en Oldenzaal) zijn ook trillingen gemeten. Op deze meetlocatie, waar alle goederentreinen van- en naar de grensovergang Oldenzaal passeren wordt vijf jaar lang (vanaf 2014) gemeten om de ontwikkelingen in kaart te kunnen brengen. Ook in De Steeg (gemeente Rheden) zijn de metingen gecontinueerd. Met deze brief sturen wij u graag de rapportages die ook in conceptvorm al eerder zijn gedeeld met uw ministerie en met ProRail. In de bijlage is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste resultaten van de rapportages.

Eén van de meest verontrustende resultaten is dat er een hoog piekgeluid bij passages van goederentreinen wordt gemeten, op woningniveau zelfs tot waarden boven de 100 dB(A). Dit veroorzaakt veel hinder. Als dit piekgeluid ook in de nacht plaats vindt leidt dit tot slaapverstoring en mogelijk ernstige gezondheidsproblemen. Wij hebben "in het veld" waargenomen dat het geluid per wagon flink kan verschillen, mogelijk als gevolg van achterstallig onderhoud. Wij vragen u daarom wat u gaat doen om (het toezicht op) de onderhoudsstaat van het materieel te verhogen. Wij zijn bekend met de stimuleringsregeling waar het gaat om stil materieel. Graag ontvangen wij van u inzicht in het percentage goederenlocs (en wagons) die als "stil" kunnen worden beschouwd. Dit mede gezien de aanname bij de uitrol van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, dat in 2020 er 80% stiller materieel zal rijden. Bestrijding van de bron van geluid kan volgens ons goedkoper uitvallen dan bestrijding achteraf met geluidsmaatregelen aan het spoor.

In dat verband horen wij graag of u in plaats van een stimuleringsregeling ook denkt aan een wettelijke regeling zoals ook in ons omringende landen gangbaar is.

Ook constateren wij met onze metingen dat goederentreinen op trajecten (o.a. in Borne en bij Bathmen) soms hard rijden tot wel 100 km/uur. Dit kwam ook bij eerdere metingen in de gemeente Borne naar voren. Dit is hoger dan waarvan in het geluidsregister wordt uitgegaan en zeker in de nachtelijke uren kan een verlaging van snelheid veel ernstige hinder bij inwoners voorkomen. De geconstateerde geluidshinder is met name belastend in de nacht en de randen van de nacht, wanneer er weinig achtergrondgeluid is. Wij vragen u daarom om extra aandacht voor de rijtijden van het goederenvervoer en dit waar mogelijk zoveel mogelijk overdag in te passen.

Er is tevens een indicatieve berekening gemaakt op basis van het Geluidregister Spoor, zodat bekeken kan worden hoe onze metingen zich met de gegevens uit het register verhouden. Omdat in het Geluidregister Spoor niet wordt gerekend met treinaantallen, maar met "rekeeneenheden" conform het RMV 2012, is het niet goed mogelijk direct eenduidige conclusies te trekken. Wij vragen u daarom ons de werkelijk gereden intensiteiten te verstrekken voor nadere analyse.

In ieder geval is wel duidelijk dat daar waar metingen en berekeningen niet veel verschillen en goederentreinen maatgevend zijn, een toename van het aantal goederentreinen door de aanleg van het derde spoor of als gevolg van een volumetoename mogelijk een overschrijding kan geven van de GPP's en maatregelen noodzakelijk worden.

#### **Metingen trillingen Oost-Nederland**

Zoals hierboven beschreven worden bij het geluidsmmeetpunt tussen Hengelo en Oldenzaal naast geluid ook trillingen gemeten. Zoals aangegeven in uw brief aan de Tweede Kamer van 29 februari 2016 met betrekking tot Trillingen spoor en recent in uw antwoord aan de Provincie Gelderland is uw conclusie dat het meten, voorspellen en verminderen van trillingshinder complex is. U verwijst in uw brief tevens naar de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) en de daaraan verbonden meet- en analysmethode (memo Level Acoustics). De trillingsmetingen bij Hengelo zijn gebruikt om de aan het Bts verbonden meet- en analysmethode te toetsen in een praktijksituatie. Wij verzoeken u dan ook versneld in te zetten op de wettelijke borging van bestaande meet- en onderzoeksmethodes ten aanzien van het aspect trillingen en verder onderzoek te doen naar kosten/baten en effecten van maatregelen, zodat voor de inwoners langs het spoor hierover duidelijkheid wordt geboden. Om constructief mee te werken zijn onze langjarige meetgegevens voor uw ministerie beschikbaar voor analyse.

#### Samengevat vragen wij u binnen uw huidige mogelijkheden de door ons gevraagde acties in gang te willen zetten:

- Vooruitlopend op de resultaten van de te starten NMCA ons binnenkort een aanvullende analyse/inschatting te sturen van de gevolgen van de aanleg derde spoor (i.c. toename van het aantal treinen op het gemengde net in de provincies Overijssel en Gelderland) in de periode tussen nu, einde werkzaamheden derde spoor en 2030 volgens de nieuwe prognose.
- Middelen beschikbaar te stellen voor geluidsmaatregelen in Oost-Nederland, die mede gezien de langjarige omleidingen door de aanleg derde spoor Duitsland noodzakelijk zijn.

- Uit de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen dat u op 26 mei 2016 naar de Tweede Kamer hebt gestuurd, blijkt dat alleen al met de realisatiecijfers over het eerste half jaar van 2015 het risicoplafond op de Twentelijn wordt overschreden. Dit wordt veroorzaakt door veel meer vervoer van brandbaar gas (categorie A) dan waarop het Basisnet-risicoplafond is gebaseerd. Wij vragen u gezien het bovenstaande met klem er alles aan te doen om de aantallen zo spoedig mogelijk weer terug te brengen tot een niveau onder het Basisnet-risicoplafond.
- U heeft op 26 mei 2016 geconstateerd dat de naleving van de wettelijke verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen over het geheel genomen ver onder de maat is. Wij vragen u om onmiddellijke actie om deze onacceptabele en zeer gevaarlijke gang van zaken een halt toe te roepen. Aanvullend hierop vragen wij aandacht voor de naleving van het Bleve-vrij rijden convenant. Wij vragen u ons zo spoedig mogelijk te informeren over de stappen die u samen met de branche gaat zetten om de uitvoering van dit convenant na te leven.
- Bij de uitoefening van hun bevoegdheid op het gebied van de externe veiligheid baseren de colleges van Burgemeester en Wethouders zich onder meer op de toegestane hoeveelheden gevaarlijke stoffen uit het Basisnet en de afspraken uit het Bleve-vrij rijden convenant. Wij gaan ervan uit dat alle aanliggende gemeenten voortaan per kwartaal vanuit uw ministerie geïnformeerd worden over aantallen als het gaat over vervoer gevaarlijke stoffen en de effecten hiervan op de Basisnet plafonds.
- Onze geluidsmetingen geven een indicatie dat GPP's overschreden kunnen zijn. Wij verzoeken u op korte termijn dit te verifiëren aan de GPP's. Indien GPP's overschreden zijn vragen wij u om versneld in te zetten op extra geluidsmaatregelen, waarbij wij aandacht vragen voor de vervangingsopgave van verouderd materieel.
- Onze geluidsmetingen tonen aan dat door goederentreinen harder gereden wordt op bepaalde spoortrajecten dan opgenomen in het geluidsregister. Gezien het feit dat toetsing aan GPP's hier op gebaseerd wordt, ligt er een opgave voor het ministerie om op het punt van rijsnelheid een adequate handhavings-strategie te ontwikkelen. Graag vernemen wij welke strategie het ministerie gaat ontwikkelen op dit punt.
- Wij vragen u planningsmaatregelen te nemen zodat goederentreinen uit de randen van de nacht geweerd worden, om slaapverstoring te minimaliseren.

De door het ministerie gehanteerde prognose uit 2014 kan het beeld geven dat er nu, en tot in de verre toekomst in Oost-Nederland niets aan de hand is en er geen maatregelen nodig zijn. Wij zijn van mening dat blijvende aandacht voor de problematiek van goederentreinen vanuit het ministerie nodig is. De meetrappartages vanuit Oost-Nederland kunnen hierbij zeer behulpzaam zijn doordat veel waardevolle data verkregen is met de metingen.

**Datum**  
31.05.2016

**Kenmerk**  
2016/0179668

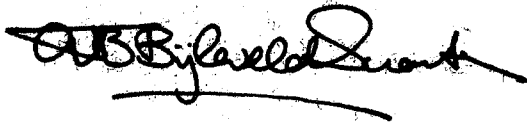
**Pagina**  
5

**Uw brief**

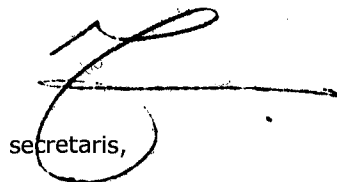
**Uw kenmerk**

Mede namens de provincie Gelderland, de Regio Stedendriehoek en de bij het spoogoederenvervoer betrokken gemeenten en de veiligheidsregio's langs de IJssellijn en Twentelijn in Oost Nederland,

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter,



secretaris,

**Datum**

31.05.2016

**Kenmerk**

2016/0179668

**Pagina**

6

**Uw brief**

**Uw kenmerk**

**Bijlagen:**

- Dashboard overzicht ProRail gevaarlijke stoffen.
- Handelingen met gevaarlijke stoffen op emplacementen van 2015/Prorail.
- Zes Rapportages metingen geluid/trillingen periode 1e meetjaar 2015-2016 op 6 locaties.
- Resultaten geluidmetingen spoor 2014-2015 Oost Nederland.

**Brief in afschrift verzonden aan:**

- Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu Tweede Kamer der Staten Generaal;
- Provinciale Staten van Gelderland en Overijssel.