

De Bentheimroute.

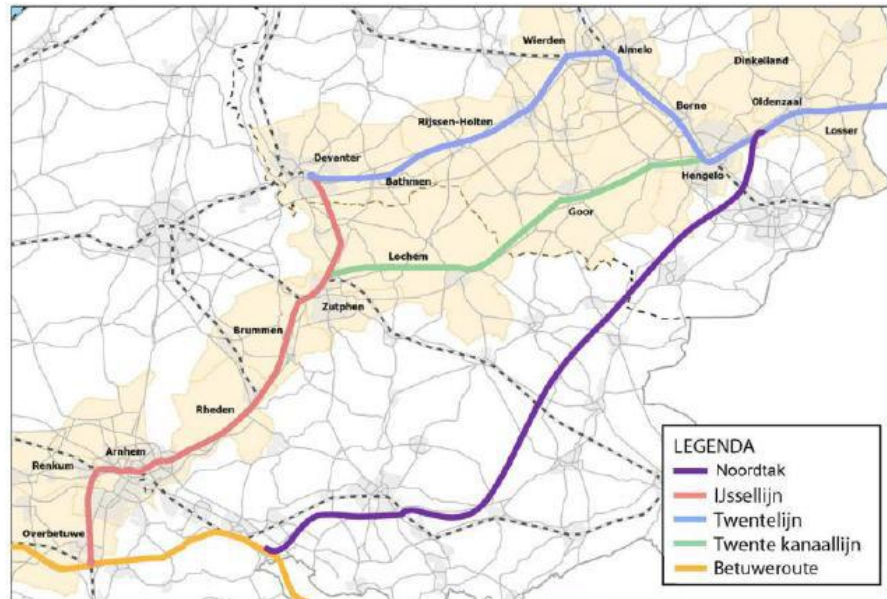
Waar die route ligt.

Misschien komt die route u wat minder bekend voor. Maar pakweg anderhalf jaar terug kwamen er stukken afkomstig van het ministerie met de naam Bentheimroute.

Die naam vindt u niet op het kaartje hiernaast. Men bedoelt er hoogstwaarschijnlijk mee de route vanaf de Betuweroute linksonder bij de gemeente Overbetuwe via uiteindelijk Oldenzaal rechtsboven zo naar Bentheim in Duitsland.

En of men nu gaat via IJssellijn en Twentelijn, of via de IJssellijn en de Twentekanaallijn of vanaf de Betuweroute via de “Noordtak”,

de naam kan behouden blijven. En nog steeds geldt de motie van de Tweede Kamer uit 2014, dat men in 2020 opnieuw moet gaan bekijken welke route het uiteindelijk wordt.



Die Bentheimroute is de laatste tijd aardig in het nieuws.

In kranten als [De Stentor](#) en [Tubantia](#) verschenen berichten over het overschrijden van de risiconormen op met name de Twentelijn vanaf Apeldoorn tot en met de Duitse grens. RTV Oost besteedde aandacht aan de [geluidsoverlast van het spoor in Deventer](#). Die reportage vanaf minuut 5,55 tot ongeveer minuut 9.

De risiconormen van de gevaarlijke stoffen.

De risiconormen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is geregeld in het Basisnet Spoor. Langs het spoor liggen (virtuele) lijnen welke risicoplafonds genoemd worden. Hoe groter het risico des te dichter plafond langs het spoor ligt. Dat plafond mag niet overschreden worden. Deze plafonds worden genoemd: Plaatsgebonden risico's, afgekort tot PR.

Er zijn 3 risiconormen welke niet overschreden mogen worden. Het gaat telkens om de kans dat mensen overlijden als gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof in een periode van 1 jaar. De 3 normen zijn:

- PR10-6: 1 persoon op de 1.000.000 mensen
- PR10-7: 1 persoon op de 10.000.000 mensen
- PR10-8: 1 persoon op de 100.000.000 mensen

Het kaartje op de volgende bladzijde geeft aan welke risiconorm en waar die norm is overschreden. 10-6 enkel vlak bij Tilburg in Brabant, de beide andere normen langs de IJssellijn en de Twentelijn. Op de Twentekanaallijn rijden maar heel weinig treinen met gevaarlijke stoffen.

Er is ook nog een groepsrisico. Op basis van bebouwing, hoeveelheid mensen, chemische bedrijven, alsmede aanwezige spoor- en autowegen berekent met het risico op de kans op een calamiteit. Hoe meer van deze zaken aanwezig, des te groter het risico uiteraard. Het groepsrisico kent een zachtere grens dan de plaatsgebonden risico's: de oriëntatiewaarde. Deze waarde mag overschreden worden bij goede argumenten.

Het RONA kent deze berekeningen niet. Het RONA is wel beducht voor de argumenten om de oriëntatiewaarde te mogen overschrijden: het veiligheidsbelang tegenover het risicobelang.

In de voorbije jaren is het groepsrisico in de gemeente Hengelo overschreden, doordat er veel meer wagons langs kwamen dan officieel was aangegeven in aantallen.

De reactie van de staatssecretaris op de onlangs in de pers aangegeven overschrijdingen.

In haar brief van 13 februari j.l. schrijft de huidige staatssecretaris:

“Deze plafonds (afstanden) zijn het resultaat van een afweging van drie elementen:

- de aanwezige (lokale) veiligheidsmaatregelen,
- het vervoer over het spoor en
- de bebouwing.”

De laatste twee punten lijken helder, bij het eerste punt is er nog wel de vraag wat met die lokale veiligheidsmaatregelen bedoeld wordt: zijn dat maatregelen aan het spoor zelf, zoals geleiderails langs het spoor om een uit de rails gelopen trein op het spoor te houden of zijn het maatregelen met betrekking tot hulpverlening bij een calamiteit aan het spoor.

In dezelfde brief staat geschreven:

“In een poging om vervoerders te stimuleren het vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal via de Betuweroute af te wikkelen is op sommige andere trajecten, zoals de Brabantroute en de Benteimroute, de PR 10-6 contour kunstmatig dicht op het spoor gelegd door het risicoplafond lager te leggen dan vanuit oogpunt van veiligheid nodig is. Daardoor ontstaat bij extra vervoer snel een overschrijding van de risicoplafonds terwijl de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet wordt overschreden.”

Wanneer je dit leest kun je stellen dat de plannen bij het basisnet spoor niet zorgvuldig zijn gemaakt.

Voor omwonenden is een norm de uiterste grens. Zij beschouwen die grens als de meest veilige in hun situatie. Is die lager gesteld om iets na te streven en wordt die norm bij mislukken dan maar opgerekt dan wekt de overheid de indruk niet betrouwbaar te zijn. Overigens dateren deze overschrijdingen al duidelijk vanaf 2016. In 2017 was het wat minder en voor 2018 is het nog niet helder.

Men is bezig het basisnet aan te passen en hoogstwaarschijnlijk zullen de normen en dus de aantallen ketelwagons toenemen.



Figuur 1: toetsing van het gerealiseerde transport in 2017 aan de risicoruimte Basisnet Spoor

Hieronder nog een citaat uit de brief van de staatssecretaris:

“Berenschot en Antea concludeerden in «het robuustheidsonderzoek basisnet» in 2017 dat het basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren, zoals

- de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland,
- ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als
- de markt voor het goederenvervoer (bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 66).

Als gevolg hiervan is er op een aantal trajecten overschrijdingen ontstaan. Dit is in de Tweede Kamerbrief d.d. 15 juni 2017 geduid als «het systeem zat bij aanvang als het ware in een te krap jasje» ([Kamerstuk 30 373, nr. 66](#)).”

Dit geeft te denken. De werkzaamheden aan het derde spoor zijn (pas) voorbij vanaf 2024. In 2021 is de route vanaf de Nederlandse Betuweroute via het zgn. derde spoor via Emmerich naar het Ruhrgebied en verder een half jaar gesloten. Er worden steeds meer goederen vervoerd, juist ook via de weg. De minister van I&W besteedt weer 400 miljoen euro voor verbreding van de A1 vanwege het toenemende internationale vrachtvervoer. Wat voor invloed heeft de vrachtwagenheffing op een mogelijke verschuiving van wegtransport naar spoortransport of scheepstransport? Er zijn meer gedachten in de trant van dat goederenvervoer meer over het spoor moet. Kost minder energie, geen batterijen nodig, minder CO2. Wat zijn de invloeden van het klimaatveranderingen op de waterstanden en dus het vervoer van goederen? En vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor is veiliger dan dat vervoer over de weg. Althans met het spoor is de kans kleiner op een calamiteit. Maar zijn de effecten in een woonwijk of dorp dan ook kleiner? Wat nu????

Beheersing van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor of beperkingspogingen?

Vervoerders hebben de vrijheid zelf hun spoorroutes te kiezen net zoals in het wegverkeer. Er is slechts de beperking van het geluid. Mochten de geluidsnormen vlg. ProRail overschreden worden dan kan ProRail een traject verbieden voor een vervoerder. Maar dat kan niet bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Die overschrijding kan pas worden vastgesteld na afloop van een jaar. Pas dan kunnen er echte maatregelen genomen worden. Maar welke?

De vorige staatssecretaris nam twee maatregelen:

- Het instellen van een loket waar ProRail en vervoerders kunnen overleggen over een geschikte route zodat er minder overschrijdingen zouden komen. De effecten van dat overleg kennen we niet.
- Kwartaalrapportages i.p.v. een jaarrapportage over de hoeveelheden ketelwagenequivalenten die in die periode over een traject gereden hebben. Dan weet je iets meer, maar je stuurt nog steeds niet.

De Brabantroute.

IJssellijn en Twentelijn hebben in elk geval problemen met het goederenvervoer de Twentekanaallijn gelukkig minder, al zijn er bedreigingen, In Brabant is het nog erger dan bij ons. Met name de omwonenden van de zgn., A2 corridor spoor van Meteren (vanaf de Betuweroute) naar Den Bosch en zo verder naar Venlo hebben heel veel overlast. Zij hebben momenteel een petitie actie. Die willen zij op 2 april aanbieden aan de commissie I&W van de Tweede kamer. Zij doen het verzoek deze petitie te ondertekenen. De ondertekening kan op onderstaande link. De petitie kan worden ondertekend tot 21 april.

[Ondertekening petitie hier.](#)

Het RONA beveelt deze petitie van harte aan. Ook voor ons zelf. Samen zijn we sterker.

Het RONA wil graag wat medewerkers erbij.

Het RONA heeft een bestuur, een lobbycommissie en een expertisegroep. De lobbycommissie bestaat voornamelijk uit 2 personen. AO Spoor en Leefomgeving en ze zitten erbij in Den Haag. Spreken daar rondom het overleg met deze Kamerleden of hebben afspraken met hen. Ook met provincies wordt gesproken en eigenlijk moeten we ook dat ook met Brabant. Maar we hebben maar weinig mensen. De expertisecommissie komt elke maand bij elkaar voor geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen. Een aparte groep houdt zich bezig met toekomstmogelijkheden en steekt daar veel tijd in. Er is ook lol. Maar we hebben graag meer mensen erbij. Voelt u zich geroepen, neemt contact met ons op.

Volgende keer: ontwikkelingen geluidsoverlast.

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

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA).

Ingeschreven bij KvK te Enschede, nr. 40104732.

Rabobank rekeningnummer: NL32RABO 0155 682.636 t.n.v. RONA. Email ronaspoor@gmail.com

Website: www.rona-info.nl