

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Concernstaf

Onderwerp:

Vragen ex art 46 RvO GL-Bouwen en wonen aan het spoor

Notagegevens

Bestuursorgaan	:	B-en-W 9-05-2023
Notanummer	:	2023-416
Datum	:	9-05-2023
Programma	:	05 - Ruimtelijke ontwikkeling
Portefeuillehouder	:	Wethouder Grijzen,
Bijlage(n)	:	Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-GL-Bouwen en wonen aan het spoor.docx, SV 2023 04 14 Risico's bouwen bij het spoorweg.pdf

Parafering

09-05-2023: Wethouder28-04-2023: Teammanager Beleid

Agendering

* 05-05-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

12-05-2023

B & W d.d.: 9-05-2023

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de fractie van Groen Links vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Per brief van 14 april 2023 hebben Jan-Auwke Diepenhorst, Jarno van Straaten, Tjeerd van der Meulen en Robert Jansen van de fractie van Groen Links uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over bouwen en wonen aan het spoor. Bijgaand treft u de beantwoording aan

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Risico's bouwen & wonen aan het spoor

Deventer, 14 april 2023

Geacht college,

In de raadsvergadering van 19 april 2023 wordt het bestemmingsplan Kop Handelskade vastgesteld. Het plan voorziet in woningbouw in de directe nabijheid van de spoorweg en het emplacement. Op de spoorweg dwars door Deventer worden ook goederentreinen met gevaarlijke stoffen vervoerd en op het emplacement worden rangeerhandelingen uitgevoerd. De komende jaren zijn er nog meer woningbouwprojecten binnen de invloedssfeer van het spoor gepland. GroenLinks ziet de voordelen van bouwen in de omgeving van het spoor. Enerzijds worden namelijk de binnenstedelijke voorzieningen beter benut, anderzijds kan door binnenstedelijk bouwen de impact op de groene buffers tussen stad en dorpen kan worden beperkt. Echter, meer woningen in de spoorzone betekent ook grotere gevolgen bij een calamiteit (groepsrisico). Recente calamiteiten maken duidelijk dat beoordeling van de risico's en doeltreffende maatregelen de hoogste aandacht behoeven¹. Eind 2022 hebben de burgemeesters van een aantal Brabantse spoorgemeenten over deze kwestie al een "brandbrief" gestuurd naar de verantwoordelijke Staatssecretaris² omdat woningen bouwen naast het spoor consequenties heeft voor de veiligheid en er alternatieven zijn voor het rijden door verstedelijkt gebied.

Naar aanleiding hiervan heeft de fractie de volgende vragen:

- 1- In de raadsmededeling van 3 maart 2022³ wordt gemeld dat het college in gesprek gaat met ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over wat het perspectief is van het goederenvervoer in Deventer. Wanneer heeft dit overleg plaatsgevonden en heeft dit wat opgeleverd?
- 2- Hoe zit het college zelf het toekomstperspectief van het goederenvervoer gelet op de wens om ook in de spoorzone te bouwen? Hoe kijkt het college naar de "brandbrief" van de Brabantse collega's?
- 3- Uit de zienswijzennotitie Kop Handelskade blijkt dat de plafonds voor het transport voor gevaarlijke stoffen door Deventer (Basisnet spoor) zijn overschreden.
Kan het college aangegeven in welke mate er overschrijding plaatsvindt (hoeveel transporten zijn toegestaan versus de werkelijke hoeveelheden)?
Indien er sprake is van een overschrijding: welke mogelijkheden heeft het college om daarin te sturen?
- 4- Wordt in de risicoberekeningen uitgegaan van de werkelijke (of geprognosticeerde) aantallen transporten met gevaarlijke stoffen of uitsluitend van de nu toegestane hoeveelheden? Kan een toelichting worden gegeven indien niet wordt uitgegaan van de werkelijke of geprognosticeerde aantallen. Kan het college garanderen dat er in alle gevallen sprake is van een voldoende veilige situatie?
- 5- Welke maatregelen en voorzieningen worden bij woonfuncties langs het spoor genomen (vluchtroutes, barrières (wallen), greppels e.d.) en op welke wijze wordt het advies van de veiligheidsregio IJsseland in Deventer d.d. 6 mei 2021 in de praktijk gebracht (en in het bestemmingsplan vastgelegd)⁴?
- 6- (Hoe) worden toekomstige bewoners geïnformeerd over de risico's en de beheersing daarvan zodat zij weten wat er moet gebeuren bij een calamiteit (bijv. vluchtroutes)?
- 7- Heeft de inwerkingtreding Omgevingswet gevolgen voor de beoordeling van de risico's / veiligheidszones? Zoja, welke? Wanneer wordt de raad betrokken bij het nieuwe omgevingsveiligheidsbeleid?

Namens de fractie, Jan-Auwke Diepenhorst, Jarno van Straaten, Tjeerd van der Meulen, Robert Jansen.

¹ Chemicaliëntrein East-Palestine (Ohio) ontspoorde op 3 februari 2023 in een stedelijk gebied ([Train Derailment in East Palestine, Ohio: What We Know - The New York Times \(nytimes.com\)](https://www.nytimes.com/2023/02/03/us/politics/chemical-train-east-palestine-ohio/)).

² [Nieuwe brandbrief Brabantse gemeenten over spoorvervoer gevaarlijk stoffen, 'Rijk moet verantwoordelijkheid nemen' | Tilburg e.o. | bd.nl](https://www.tilburg.nl/nieuws/2022/11/nieuwe-brandbrief-brabantse-gemeenten-over-spoorvervoer-gevaarlijk-stoffen-rijk-moet-verantwoordelijkheid-nemen)

³ <https://deventer.raadsinformatie.nl/document/11265978/1/2022-03-03+194+Raadsmededeling+Spoorse+onderwerpen>

⁴ <https://deventer.raadsinformatie.nl/document/10816905/1#search=%22basisnet%20spoor%22>

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Groen Links
t.a.v.
dhr. J.A. Diepenhorst
dhr. J.B. van Straaten
dhr. T. van der Meulen
dhr. R.J.O. Jansen
Interne Post

2023-416
kenmerk

uw referentie

25 april 2023
datum

S. van der Velden
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte meneer Diepenhorst, meneer Van Straaten, meneer Van der Meulen en meneer Jansen,

In uw brief van 14 jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over bouwen en wonen aan het spoor. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

In de raadsmededeling van 3 maart 2022 wordt gemeld dat het college in gesprek gaat met ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over wat het perspectief is van het goederenvervoer in Deventer. Wanneer heeft dit overleg plaatsgevonden en heeft dit wat opgeleverd?

Antwoord

Gesprekken tussen betrokken partijen vinden al gedurende jaren plaats. Begin van dit jaar heeft de portefeuillehouder gesproken met de nieuwe regiodirecteur van ProRail. Ook met het ministerie wordt door de portefeuillehouder frequent gesproken met betrekking tot spoorgoederenvervoer (bestuurlijke tafel Basisnet, BO Goederenvervoer Oost-Nederland, Bestuurlijke Tafel spoorveiligheid). Bovendien hebben meerdere werkbezoeken plaatsgevonden. Daarin wordt getracht constructief doch kritisch de ontwikkelingen m.b.t. nieuwe wettelijke kaders voor spoorgoederenvervoer te bespreken en te volgen. Zodoende trachten we te voorkomen dat decentrale overheden verantwoordelijk worden gehouden voor veiligheidseffecten waar we maar beperkt invloed en sturingsmogelijkheden op hebben.

Vraag 2

Hoe zit het college zelf het toekomstperspectief van het goederenvervoer gelet op de wens om ook in de spoorzone te bouwen? Hoe kijkt het college naar de "brandbrief" van de Brabantse collega's?

Antwoord

Spoorgoederenvervoer is in de basis een duurzame modaliteit voor goederenvervoer. Echter met (negatieve) effecten op de leefomgeving en ontwikkelingsmogelijkheden. De prognoses zoals ze nu ontwikkeld zijn door ProRail laten een verwachte groei van goederenvervoer zien waarvoor het in de ogen van het college, maar ook van de Regio Stedendriehoek, niet toekomstvast is om zoveel goederen over bestaand spoor door vele steden en dorpen te leiden. Vanuit de regio is dan ook met betrekking tot het traject Goederen Corridor Noord-Oost Europa (GNOE) in het kader van Toekomstbeeld OV 2040 opgeroepen tot ontwikkeling van een nieuwe verbinding voor goederenvervoer (Noordtak variant). De insteek van Deventer en de regio wordt ingebracht in contacten en overleggen met het ministerie (IenW en BZK).

Het college heeft begrip voor de standpunten van de Brabantse gemeenten in hun brief. Goederenvervoer over gemengd spoor kan woningbouwontwikkelingen langs het spoor onder druk zetten en personenvervoer verdringen. Hierbij wordt wel opgemerkt dat de situatie in Brabant wel van een andere orde is dan in onze regio. Daar is op bepaalde punten de basisveiligheid (10^{-6}) in het geding, wat in Deventer niet het geval is.

Vraag 3

Uit de zienswijzennotitie Kop Handelskade blijkt dat de plafonds voor het transport voor gevaarlijke stoffen door Deventer (Basisnet spoor) zijn overschreden. Kan het college aangegeven in welke mate er overschrijding plaatsvindt (hoeveel transporten zijn toegestaan versus de werkelijke hoeveelheden)? Indien er sprake is van een overschrijding: welke mogelijkheden heeft het college om daarin te sturen?

Antwoord

Het college heeft geen mogelijkheden om te sturen op het aantal en samenstelling van transporten dat daadwerkelijk plaatsvindt. Verladingsmogelijkheden worden zelf gekozen van welke vervoersvorm zij gebruik willen maken (vervoer over land, water of spoor) en het is aan vervoerders om te kiezen via welke route goederen, waaronder gevaarlijke stoffen, vervoerd worden. Dat recht volgt uit internationale regelgeving

Prorail houdt zich niet altijd aan de wettelijk geldende plafonds van het Basisnet. Daadwerkelijke vervoerscijfers worden pas achteraf bekend gemaakt en zijn beschikbaar op sites van de Rijksoverheid en/of Infomil.nl. Dergelijke cijfers variëren per tijdsvak en de gegevens zijn niet één op één vergelijkbaar met die van het Basisnet.

In 2022 bleek het aantal ketelwagoneenheden (KWE) met A (Brandbaar gas) met 890 (werkelijk in 2022) in plaats van 410 (plafond Basisnet) een keer zo hoog als toegestaan. Het aantal KWE met B2, D3 en D4 (respectievelijk toxisch gas, brandbare vloeistoffen en brandbare vloeistoffen) bleek met 19 (werkelijk) in plaats van 400 (plafond Basisnet), 5 in plaats van 100 en 9 in plaats van 100 vele malen lager dan was toegestaan. Voor B3 (toxisch gas, chloor) blijkt dat het plafond 0 is en dat is hier werkelijk ook niet vervoerd. Voor C3 (toxische vloeistof) ligt het plafond Basisnet op 1100 KWE en in werkelijkheid was sprake van 1055 KWE, wat hier binnen valt. Het is aan de Minister om zo nodig tijdig en handhavend op te treden in geval van overschrijding, niet aan het college. Wel attenderen wij hen hier schriftelijk op. Het ministerie geeft aan dat ondanks dat de plafonds worden overschreden de basisveiligheid niet in het geding is.

Vraag 4

Wordt in de risicoberekeningen uitgegaan van de werkelijke (of geprognosticeerde) aantallen transporten met gevaarlijke stoffen of uitsluitend van de nu toegestane hoeveelheden? Kan een toelichting worden gegeven indien niet wordt uitgegaan van de werkelijke of geprognosticeerde aantallen. Kan het college garanderen dat er in alle gevallen sprake is van een voldoende veilige situatie?

Antwoord

Zoals is beschreven in de bijlage 8 van de bestemmingsplantoelichting, gaat de rekensystematiek uit van de wettelijke plafonds uit het Basisnet. In de planvorming is dan ook worst-case gerekend met de plafonds uit het Basisnet. Daarnaast is in de verantwoording Groepsrisico (bestemmingsplantoelichting) en Reactienota zienswijzen beschreven dat in het plan van de Kop van de Handelskade de risico's relatief gering zijn (0,04 ten opzichte van toegestane 1,0) en er veelvuldig rekening is gehouden met die risico's. Daarmee is er voor dit plan duidelijk dat wordt voldaan aan de wettelijke regelgeving voor veiligheid.

Vraag 5

Welke maatregelen en voorzieningen worden bij woonfuncties langs het spoor genomen (vluchtroutes, barrières (wallen), greppels e.d.) en op welke wijze wordt het advies van de veiligheidsregio IJsselland in Deventer d.d. 6 mei 2021 in de praktijk gebracht (en in het bestemmingsplan vastgelegd)?

Antwoord

Bij nieuwe woningen nabij het spoor is dit in algemene zin per plan verschillend. Voor ieder plan wordt advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst IJsselland en de Veiligheidsregio IJsselland, zo ook voor dit plan. Maatregelen in dit plan hebben bijvoorbeeld betrekking op vluchtroutes, de toepassing van brandwerend glas, situering van glas en trappenhuisen, het niet toepassen van grinddaken, etc. Voor onderhavig plan totaal maatregelenpakket beschreven in de bestemmingsplantoelichting paragraaf 4.2.6. (verantwoording groepsrisico) en de Reactienota zienswijzen.

Vraag 6

(Hoe) worden toekomstige bewoners geïnformeerd over de risico's en de beheersing daarvan zodat zij weten wat er moet gebeuren bij een calamiteit (bijv. vluchtroutes)?

Antwoord

Dit is aan initiatiefnemer, waarbij de gemeente, ODIJ en VRIJ adviseren. Uiteraard komt dit aan de orde bij de omgevingsvergunning en de verkoop. Voor onderhavig plan zijn maatregelen beschreven in de bestemmingsplantoelichting paragraaf 4.2.6. (verantwoording groepsrisico). Bij de verkoop van de verschillende gebouwdelen worden kopers / gebruikers geïnformeerd dat de gebouwontwerpen zijn afgestemd met de gemeente, ODIJ en VRIJ en conform de geldende regelgeving zijn ontworpen met speciale aandacht voor de positie van de vluchtwegen. De belangrijkste maatregel is dat de interne vluchtroutes via trappenhuisen uit de gebouwen zo veel als mogelijk afzijdig ten aanzien van het spoor zijn gelegen en zonder glaspartijen aan de spoorzijde. Daarmee is de route beschermd tegen rondvliegend glas bij een ernstig incident op het spoor. In de luwte van het gebouw kan het pand van het spoor af worden verlaten."

Vraag 7

Heeft de inwerkingtreding Omgevingswet gevolgen voor de beoordeling van de risico's / veiligheidszones? Zoja, welke? Wanneer wordt de raad betrokken bij het nieuwe omgevingsveiligheidsbeleid?

Antwoord

Ja, onder de Omgevingswet verandert de benadering van externe veiligheid deels. In algemene zin is hierover meer te lezen op: [Externe veiligheid: dit verandert er - Informatiepunt Leefomgeving \(iplo.nl\)](https://www.iplo.nl/externerveiligheid). Beleid met betrekking tot externe veiligheid zal uiteindelijk een plek krijgen in het proces van het Omgevingsplan, waar de raad uiteraard bij betrokken is/wordt. Zoals ook uit de beantwoording van vraag 1 blijkt is er m.b.t. externe veiligheid ook nog het nodige in ontwikkeling, waarbij de inschatting is dat dit bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet nog niet allemaal uitontwikkeld is en via bv aanvullingsbesluiten zijn juridische beslag zal krijgen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König