

Risicocommunicatie vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Een wereld te winnen voor het spoor van de toekomst



22 januari 2018

Inhoudsopgave

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen	3
1. Inleiding	5
2. Methode van onderzoek	7
2.1 Leeswijzer	7
3. Inzicht in risicocommunicatie en handelingsperspectieven (thema 1)	8
3.1 Ontwikkelingen rond goederenvervoer in de regio 's-Hertogenbosch	8
3.2 Handelingsperspectieven: wat te doen als er iets gebeurt?	9
3.3 Betrokken partijen bij risicobeheersing en -communicatie	10
3.3.1 Vooraf	10
3.3.2 Veiligheidsregio's en gemeenten	10
3.3.3 Rol- en taakverdeling tussen veiligheidsregio's en gemeenten	12
3.3.4 Overige partijen	13
3.4 Rol van perceptie in de risicocommunicatie	13
4. Communicatie met inwoners over risico's en handelingsperspectieven (thema 2)	15
4.1 De veiligheidsregio	15
4.2 De gemeente	16
4.3 Inwoners	17
5. Rol en betrokkenheid van de gemeenteraad (thema 3)	20
5.1 Informatievoorziening door het college en in stelling brengen van de raad	20
5.2 Agendabepaling door de raad	20
5.3 Verkiezingsprogramma's	20
Bijlage 1 Documenten	1
Bijlage 2 Lijst met geïnterviewde personen	1
Bijlage 3 Feiten en cijfers	2
Bijlage 4 Handelingsperspectieven	8

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

De Rekenkamercommissie heeft de risicocommunicatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor onderzocht. Gekeken is naar de communicatie richting inwoners over mogelijke risico's en de zogenaamde 'handelingsperspectieven' ("wat te doen als burger als het onverhoopt fout gaat?") van betrokken inwoners(groepen). Geanalyseerd is hoe over de risico's van het goederenvervoer wordt gecommuniceerd; en waar rollen en verantwoordelijkheden liggen. Daarnaast wordt inzicht gegeven in welk beleid, welke concrete plannen, draaiboeken, verantwoordelijkheden, en handelingsperspectieven er vastliggen.

De conclusies van het onderzoek zijn weergegeven aan de hand van drie thema's: inzicht en overzicht rond vervoer van gevaarlijke stoffen en communicatie over de risico's, communicatie met inwoners en rol en betrokkenheid gemeenteraad. Onderstaand vat de Rekenkamercommissie haar bevindingen samen en trekt zij een aantal conclusies:

Thema 1: Inzicht en overzicht rond goederenvervoer en risicocommunicatie

- Veiligheidsregio's en gemeenten zijn de instanties die wettelijk een taak hebben in risicobeheersing en –communicatie. De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft in samenwerking met de regio's Midden- en West-Brabant en Zuidoost goede stappen gezet in risicocommunicatie rond goederenvervoer, door het opstellen van een Beleidsplan Risicocommunicatie 2015-2018 (februari 2015) en een Uitvoeringsprogramma 2016-2018 (januari 2016). Daarin staat een heldere taak- en rolverdeling tussen Veiligheidsregio en gemeenten. De gemeente is de kortste lijn voor burgers wat betreft risicocommunicatie. De veiligheidsregio treedt daarbij op als adviseur.
- Het uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid van de gemeente 's-Hertogenbosch (2010) besteedt beknopt aandacht aan risicocommunicatie. In september 2017 is gestart met het ambtelijk voorbereiden van een pilot risicocommunicatie in het Paleiskwartier/Spoorzone. Het college heeft het voorstel op 18 januari 2018 formeel vastgesteld.
Conclusie 1: de verdeling van rollen en taken wat betreft risicocommunicatie komt in de praktijk onvoldoende naar voren.

Thema 2: Communicatie met inwoners over risico's en handelingsperspectieven

- Een structurele communicatie over mogelijke risico's en/of handelingsperspectieven van burgers rond het spoor ontbreekt. Er is geen huis-aan-huis berichtgeving of een nieuwsbrief per mail. Op de website van de gemeente is geen informatie te vinden over risico's en handelingsperspectieven. Zowel niet in zijn algemeenheid als specifiek voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Inwoners worden door de gemeente zodoende niet in staat gesteld op zelfredzaam op te treden bij eventuele incidenten rond het spoor. Omwonenden geven aan dat ze graag via de krant en e-mail informatie ontvangen van de gemeente over onderwerpen als er iets te melden valt, ook als het negatief is. Transparantie is voor hen heel belangrijk evenals informatie over wat er voor hen (wél) mogelijk is rond dit dossier.
Conclusie 2: Het onderwerp risicocommunicatie naar bewoners heeft binnen de gemeente weinig tot geen aandacht.
- Het onderzoek gaat over risicocommunicatie over spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Uit de gesprekken met omwonenden is echter gebleken dat juist het onderwerp 'trillingen en (geluids)overlast' de omwonenden diep raakt in de persoonlijke levenssfeer.
Conclusie 3: de communicatie met inwoners over dit onderwerp vergt meer aandacht.

Thema 3: Rol en betrokkenheid van de gemeenteraad.

- Het college houdt de gemeenteraad op de hoogte door middel van raadsinformatiebrieven. De raad heeft niet tot nauwelijks via besluitvorming kaders gesteld in dit dossier. De raad heeft wel het regionaal risicoprofiel besproken en wensen aangegeven richting Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio.
- De gemeenteraad is tot nu toe ook weinig actief in het dossier over de risicocommunicatie en heeft slechts beperkt initiatieven genomen tot agendering, het stellen van vragen, e.d.
- De aandacht van het gemeentebestuur voornamelijk uit naar de lobby richting Den Haag om de zuidwest boog bij Meteren te voorkomen.

Conclusie 4: het onderwerp risicocommunicatie staat niet op de politiek-bestuurlijke agenda.

Naar aanleiding hiervan beveelt de Rekenkamercommissie aan:

Gemeenteraad

1. Het onderwerp risicocommunicatie verdient het om op de politiek-bestuurlijke agenda te komen. Het is een gezamenlijke opgave om dit onderdeel te laten uitmaken van de agenda. Verzoek het college de gemeenteraad te betrekken en in stelling te brengen waar dat mogelijk en gewenst is, eventueel door een discussienotitie voor de raadscommissie voor te bereiden (met een agenderende functie).
2. Verzoek het college het door de Veiligheidsregio's vastgestelde uitvoeringsplan voor de risicocommunicatie van een lokaal plan van aanpak te voorzien.
3. Laat als gemeenteraad meer blijken aandacht te hebben voor de zorgen van de direct betrokken inwoners van 's-Hertogenbosch rond het goederenvervoer (trillingen en overlast) en sta ze op een actieve manier bij. Pak hier de volksvertegenwoordigende rol steviger op.

College

4. Versterk de samenwerking met de veiligheidsregio's en andere gemeenten rond risicocommunicatie en communiceer eenduidig rond de toename van goederenvervoer. Kortom, zet het pad dat de veiligheidsregio Brabant-Noord met het oppakken van het Beleidsplan en Uitvoeringsplan Risicocommunicatie is ingeslagen voort, en versterk de samenwerking hierin. Betrek de wettelijke rollen en taken van de burgemeester hierbij.
5. Maak risicocommunicatie onderdeel van het beleid rond externe veiligheid en voer uit wat in beleidsplannen en (in opeenvolgende jaren) in de Programmabegroting is opgeschreven.
6. Communiceer vanuit de gemeente in gewone taal met de inwoners en sluit zo beter aan bij de beleving van de betrokken inwoners. Betrek hierbij de trilling- en geluidsproblematiek.

1. Inleiding

In juni 2014 formuleerde het Rijk het 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer PHS Meteren – Boxtel'. In dit programma staat onder andere het voornemen van het Rijk beschreven om een deel van het goederenvervoer van de Brabantroute om te leiden via een route over de Betuwelijn met een afslag bij Meteren naar Boxtel. Met de afslag wordt de capaciteit van het spoor ten aanzien van het aantal goederentreinen aanzienlijk vergroot. Dit betekent echter ook dat een flink aantal meer goederentreinen langs het station 's-Hertogenbosch zullen komen.

De toename van het goederenvervoer is een actueel thema bij de betrokken inwoners van de gemeente 's-Hertogenbosch. De goederentreinen leveren risico's op ten aanzien van gevaarlijke stoffen en leveren geluids- en trillingoverlast op voor omwonenden. Uit gesprekken is gebleken dat vooral de geluids- en trillingoverlast de directe leefomgeving van de inwoners van de gemeente 's-Hertogenbosch raakt. Daarnaast is het voor de inwoners onbekend hoe met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen omgegaan moet worden.

De gemeente heeft een belangrijke rol in de communicatie naar de betrokken inwoners over mogelijke risico's en de veiligheidsaspecten. Om deze reden heeft de Rekenkamercommissie van de gemeente 's-Hertogenbosch besloten te onderzoeken wat er (wat betreft het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen per spoor) op de inwoners af komt, en wat er moet en kan gebeuren als er onverhoopt iets misgaat.

Dit onderzoek heeft de volgende vier doelen, namelijk:

1. Inzicht geven in de mogelijke gevolgen van de toename van het goederenvervoer per spoor, voor de inwoners, bedrijven en instellingen dichtbij of verder weg van het spoor;
2. Inzicht geven in de handelingsperspectieven van inwoners, bedrijven en instellingen in bepaalde risico-situaties;
3. Het bieden van inzicht in de huidige situatie: wat ligt er al aan beleid, plannen, rollen, verantwoordelijkheden?
4. Trekken van lessen – indien mogelijk - uit de aanpak van andere partijen die ook verantwoordelijk zijn voor risicocommunicatie.

In het onderzoek is gekeken naar de communicatie richting inwoners over mogelijke risico's en de zogenaamde 'handelingsperspectieven' ("wat te doen als burger als het onverhoopt fout gaat?") van betrokken inwoners(groepen). Er is geanalyseerd hoe over de risico's van het goederenvervoer wordt gecommuniceerd; en waar de rollen en verantwoordelijkheden liggen. Daarnaast wordt inzicht gegeven in welk beleid, welke concrete plannen, draaiboeken, verantwoordelijkheden, handelingsperspectieven er al vastliggen.

Bovenstaande doelen van het onderzoek zijn geconcretiseerd in tien onderzoeksvragen, die luiden:

1. Welke ontwikkelingen zijn er met betrekking tot het spoorvervoer in de gemeente 's-Hertogenbosch en de regio?
2. Welke mogelijke risico's, concrete handelingsperspectieven en mogelijke andere gevolgen zijn er voor (a) inwoners, (b) bedrijven en (c) instellingen die wonen en werken langs het spoor?
3. Welke overheden en instanties zijn betrokken bij de risicobeheersing en –communicatie, welke rol hebben ze en waar liggen de verantwoordelijkheden?
4. Op welke wijze heeft de gemeente zich voorbereid op de toename van het spoorvervoer, wat betreft beleid, concrete (communicatie)plannen en draaiboeken die bij calamiteiten in werking worden gezet?

5. Op welke wijze wordt er over mogelijke risico's gecommuniceerd naar inwoners, bedrijven en instellingen langs het spoor?
6. Op welke wijze is dit vertaald naar mogelijke handelingsperspectieven en eventuele zelfredzaamheid voor inwoners, bedrijven en instellingen?
7. Met behulp van welke media wordt de informatie ontsloten? Zijn hierin risicocategorieën en mogelijke scenario's opgenomen?
8. Hoe is de samenwerking tussen gemeente en Veiligheidsregio op het gebied van risicocommunicatie georganiseerd?
9. Op welke wijze kan of moet de gemeenteraad betrokken zijn, gegeven de rollen en verantwoordelijkheden?
10. Hoe verhoudt de rol en verantwoordelijkheid van de raad zich tot die van andere betrokken overheden en hulpverleningsdiensten?

De antwoorden op deze vragen worden in de volgende drie hoofdstukken per thema weergegeven. De deelvragen 1 tot en met 4 hebben betrekking op het inventariseren en bieden van overzicht (thema 1). De deelvragen 5 tot en met 8 hebben betrekking op de communicatie over risico's en handelingsperspectieven (thema 2). Deelvragen 9 tot en met 10 hebben betrekking op de rol en betrokkenheid van gemeenteraad (thema 3).

Het onderzoek is in het derde en vierde kwartaal van 2017 uitgevoerd. De Rekenkamercommissie heeft zich in dit onderzoek laten bijstaan door onderzoekers van bureau Berenschot.

2. Methode van onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in de periode van september tot december 2017. Allereerst zijn relevante documenten (zie bijlage 1) geanalyseerd: beleid, concrete plannen, draaiboeken, verantwoordelijkheden en handelingsperspectieven die al vastliggen rond externe veiligheid en goederenvervoer en uitgangspunten voor risicocommunicatie. Tegelijkertijd is een vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar de risicocommunicatie rond goederenvervoer bij andere vergelijkbare partijen. Denk aan gemeenten en veiligheidsregio's die tegenover dezelfde risico's rond goederenvervoer en gevaarlijke stoffen staan. Vervolgens is tijdens individuele interviews (zie bijlage 2) dieper ingegaan op de inzichten die uit de deskresearch zijn gekomen. Tevens is tijdens een groepsinterview met inwoners inzicht opgedaan ten aanzien van de (risico)communicatie richting inwoners vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch en de behoefte daaraan van de inwoners.

2.1 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de bevindingen van het onderzoek in meer detail beschreven. In hoofdstuk twee worden de algemene ontwikkelingen rond goederenvervoer in 's-Hertogenbosch en de regio beschreven. In hoofdstuk drie schetsen wij hoe de risicocommunicatie richting de burger vanuit het bestuur, de ambtelijke organisatie en de inwoners van 's-Hertogenbosch ervaren wordt. In hoofdstuk vier beschrijven wij de rol van de gemeenteraad. Deze hoofdstukken worden gevolgd door vijf bijlagen.

3. Inzicht in risicocommunicatie en handelingsperspectieven (thema 1)

In dit hoofdstuk behandelen wij de belangrijkste ontwikkelingen die er zijn rond (de toename van) goederenvervoer in de regio en wat dit betekent voor de handelingsperspectieven voor burgers. Handelingsperspectieven bieden mensen informatie over wat ze bij een ongeval, bijvoorbeeld rond het spoor met gevaarlijke stoffen, zelf kunnen doen om de kans te vergroten dat zij een ramp overleven. Vervolgens geven wij aan wat de rollen, taken en verantwoordelijkheden zijn met betrekking tot risicocommunicatie. Als laatste gaan wij in op de rol van perceptie van risico's door betrokken inwoners, in de risicocommunicatie.

3.1 Ontwikkelingen rond goederenvervoer in de regio 's-Hertogenbosch

Er zijn twee ontwikkelingen belangrijk om te onderscheiden. De ene heeft betrekking op het Basisnet Spoor (zie voor meer uitleg bijlage 3), de andere op de ontwikkeling van de twee bogen bij Meteren.

Bogen bij Meteren en mogelijke gevolgen toename goederenvervoer

De aanleg van de Zuidwestboog bij Meteren en het openen van de Zuidoostboog zal nieuwe goederentransporten aantrekken. Om het spoor van Eindhoven naar Amsterdam aan te kunnen sluiten op de Betuweroute, wordt er een nieuwe verbinding gemaakt. Dit is de zogenaamde Zuidwestboog. Deze boog wordt straks gebouwd over de rijksweg A15 en de Betuweroute heen. Op 17 oktober 2016 is de Zuidoostboog bij Meteren in gebruik genomen. Via deze verbinding kunnen treinen uit de richting 's-Hertogenbosch bij Meteren de Betuweroute opdraaien richting Duitsland en andersom.”¹

Tussen 's-Hertogenbosch Diezebrug en 's-Hertogenbosch (station) komen drie routes samen en deels overlappen ze. Hierdoor is het moeilijk aan te geven welke route precies welke stoffen vervoerd. In bijlage 3 zijn de actuele vervoerscijfers van de twee noordelijke routes (route 64 en route 72) weergegeven als indicatie hoeveel er ongeveer vervoerd is.

Voor de Zuidwestboog wordt rekening gehouden met enkele tientallen treinen per dag² (in 2040) en voor de Zuidoostboog 8 treinen per dag³ (in 2030). Uit de interviews blijkt dat in de loop der jaren de hoeveelheden transporten zijn bijgesteld van meer dan 150 naar 40-50 goederentransporten per dag, of zoals een respondent zei: *‘Er komt steeds ‘minder meer’ vervoer, maar nog altijd meer dan in de huidige praktijk het geval is’*.

Het is op voorhand niet te voorspellen hoeveel hiervan gevaarlijke stoffen vervoeren of hoeveel wagons gevaarlijke stoffen bevatten. Dit komt a) doordat de hoeveelheden nog niet vast staan, b) omdat de Betuweroute de voorkeursroute is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en c) te verwachten is dat de risicoplafonds herijkt worden voor meer vervoer van gevaarlijke stoffen (zie Antea & Berenschot, 2017). Een inschatting maken van hoeveel gevaarlijke stoffen in de toekomst door de stad 's-Hertogenbosch vervoerd worden is daarmee op dit moment niet mogelijk.

¹ Nieuwsbrief ProRail PHS Meteren Boxtel, december 2016. http://www.phsbibliotheek.nl/files/ProRail-Nieuwsbrief-PHS-Meteren%E2%80%93Boxtel-december-2016_versie-Meteren-Nerijnen-Waardenburg.pdf
<https://www.prorail.nl/projecten/meteren/meteren-boxtel>

² <https://www.prorail.nl/projecten/meteren/nieuws/treinaantallen-voor-milieuonderzoeken>

³ <https://www.prorail.nl/nieuws/zuidoostboog-bij-meteren-open-voor-goederenvervoer>

*Basisnet Spoor*⁴

In 's-Hertogenbosch kruisen twee spoorverbindingen elkaar. In de Regeling Basisnet⁵ zijn deze aangeduid als Route 72: Den Bosch Diezebrug aansluiting – Vught en de combinatie van de routes 61 (Tilburg aansluiting – Vught) en 64 (Den Bosch Diezebrug aansluiting – Elst Betuweroute aansluiting⁶). Voor Route 72 geldt dat deze niet in de Regeling Basisnet is opgenomen (voor elke stofcategorie betekent dat formeel dat er een '0' staat). Dat betekent *niet* dat er *niets* vervoerd mag worden, maar dat er wel incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht kan worden. In een onderzoek van Antea & Berenschot (2017)⁷ werd geconstateerd dat de ontwikkelingen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor anders zijn dan geraamd en dat op meerdere plekken meer vervoerd werd in 2015 en 2016 dan verwacht. Dat geldt ook voor 's-Hertogenbosch waar de getallen voor sommige categorieën hoger zijn dan in de Regeling Basisnet genoemd zijn en ook overschrijdingen laten zien van de risicoplafonds⁸. Ook zijn er ontwikkelingen in de markt waardoor verwacht wordt dat er in de toekomst meer vervoerd zal worden (Antea & Berenschot, 2017). In dat rapport wordt dan ook aangeraden te onderzoeken of voor een aantal routes, waaronder Meteren – Boxtel, de plafonds verhoogd moeten worden. Het is op dit moment niet te zeggen of, en zo ja, hoe groot de verhoging zal zijn.

3.2 Handelingsperspectieven: wat te doen als er iets gebeurt?

Bij handelingsperspectieven rond ongevallen met gevaarlijke stoffen gelden over het algemeen enkele randvoorwaarden, zowel preventie als tijdens een incident:

- je moet als betrokkene kunnen weten dat er een ongeval is geweest;
- dat verschillende goederen verschillende gevaren met zich mee brengen;
- dat er voorzieningen zijn aangebracht ter verbetering van de zelfredzaamheid;
- en dat er mogelijkheden zijn om te schuilen.

Als complicerende factor hierbij geldt dat het kennen van het incident moeilijk is. Een goederentrein kan uit verschillende typen stoffen bestaan (een bonte trein) of uit één stof (een bloktrein). Indien een ongeval met gevaarlijke stoffen gebeurt met een bonte trein is het lek waarschijnlijk niet direct te herleiden tot één wagon of één type gevaarlijke stoffen. Bij een bloktrein geldt ook dat de inhoud onduidelijk kan zijn. Ook is het voor de zelfredzaamheid belangrijk om te weten hoe groot het incident is: komt alles geleidelijk vrij of instantaan (ineens).

Door deze randvoorwaarden is het in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen zeer moeilijk om gelijk een helder perspectief op zelfredzaamheid te kunnen bieden, ook omdat hulpdiensten de eerste minuten na een ongeval niet aanwezig zullen zijn. Mensen zijn daarom op zichzelf aangewezen om zichzelf en anderen te helpen in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. In algemene zin bieden handelingsperspectieven informatie over wat mensen in de voorbereiding op incidenten kunnen doen (bijv. 'zorg dat je een noodpakket in huis hebt'), wat mensen tijdens een incident kunnen doen ('bel 112' of 'schuil in een gebouw achter een muur' of 'vlucht bij een brand, bij voorkeur haaks op de wind'). In het geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen zijn er specifieke handelingsperspectieven die mensen zelf kunnen hanteren. In bijlage 4 is een overzicht van de handelingsperspectieven uitgewerkt.

⁴ Een uitleg over gevaarlijke stoffen en het Basisnet is opgenomen in Bijlage 3.

⁵ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0035000/2016-12-01>

⁶ Voor routes 61 en 64 zijn de referentiewaarden voor de risicoplafonds uit de Regeling Basisnet opgenomen in Bijlage 3

⁷ Antea Group & Berenschot (2017): '*Robuust Basisnet: Onderzoek naar vergroten robuustheid basinet spoor*'. Projectnummer 0413856.00. Definitief revisie 5.0. 6 juni 2017

⁸ Zie Aviv (2016): Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet Versie inclusief alle realisatiecijfers Jaar: 2015

Het differentiëren tussen inwoners, bedrijven en instellingen is niet zinvol bij het creëren van handelingsperspectieven, omdat elk mens dezelfde handelingsperspectieven heeft. Bedrijven en instellingen beschikken wel over BHV organisaties, maar zij zijn veelal gericht op interne calamiteiten en niet op externe. Het zou in de communicatie zinvol kunnen zijn om zowel inwoners, als bedrijven en instellingen in de nabijheid van het spoor voor te lichten over het herkennen van ongevallen op het spoor zodat ze weten hoe daarbij te moeten handelen. Bedrijven en instellingen zouden bovendien hun BHV organisaties hiervan bewust kunnen maken en over hoe te handelen bij dergelijke ongevallen.

3.3 Betrokken partijen bij risicobeheersing en -communicatie

3.3.1 Vooraf

Informatie over de in de vorige paragraaf beschreven handelingsperspectieven rond ongevallen met gevaarlijke stoffen, maar ook informatie over andere maatregelen dient toegankelijk te zijn voor inwoners, bedrijven en/of instellingen. Er zijn verschillende partijen die een bepaalde rol of verantwoordelijkheid hebben in risicobeheersing en -communicatie. Denk naast veiligheidsregio's, ook aan gemeenten, de Provincie, (operationele) hulpdiensten, veiligheidspartners, en aan risicoveroorzakers zelf. Uit documentenonderzoek en interviews is gebleken dat de belangen van betrokken partijen bij het goederenvervoer per spoor verschillend kunnen zijn, bijvoorbeeld tussen vervoerders, inwonersgroepen en gemeenten onderling. Dit heeft een weerslag op het gezamenlijk van en communiceren door de betrokken partijen.

3.3.2 Veiligheidsregio's en gemeenten

Veiligheidsregio's

In de Wet Veiligheidsregio's staat de taak van veiligheidsregio's op het gebied risicobeheersing en -communicatie beschreven. Veiligheidsregio's coördineren als verlengd lokaal bestuur onder andere de operationele voorbereiding van de hulpdiensten op rampenbestrijding en crisisbeheersing en de intergemeentelijke afstemming op het gebied van fysieke veiligheid. De taak luidt als volgt:

Art 46: Het bestuur van de Veiligheidsregio draagt er zorg voor dat de bevolking informatie wordt verschaft over de rampen en de crises die de regio kunnen treffen, over de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding of beheersing hiervan en over de daarbij te volgen gedragslijnen.

De vraag is op wat voor wijze de wettelijke taak van veiligheidsregio's in de praktijk tot uiting komt. Dit onderzoek laat zien dat veiligheidsregio's als onderdeel van deze taak allereerst de risico's in beeld brengen die gelden voor de aan de veiligheidsregio aangesloten gemeenten. Deze worden weergegeven in het wettelijk verplichte planfiguur: het Regionaal risicoprofiel⁹, welke vierjaarlijks wordt geactualiseerd en in de betreffende gemeenteraden wordt behandeld. Vervolgens dienen veiligheidsregio's de bevolking over de in kaart gebrachte risico's te informeren. De term risicocommunicatie staat als zodanig niet in de wet.

Op de websites van meerdere veiligheidsregio's in Nederland wordt ook informatie aangeboden over wat te doen bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Er wordt informatie ontsloten over

⁹ Raadsbrief Veiligheidsregio Brabant-Noord, 9 februari 2015, Zienswijze Actualisatie Risicoprofiel 2014 Veiligheidsregio Brabant-Noord

mogelijke risico's rond het vervoer van gevaarlijke stoffen rond het spoor, maar ook worden handelingsperspectieven geboden. Voorbeelden van informatie die te vinden is op de websites van bijvoorbeeld de Veiligheidsregio [Brabant-Noord](#) en [Midden- en West-Brabant](#), zijn¹⁰:

- Hoe kunt u zich voorbereiden?;
- Wat kunt u doen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen?;
- Hoe herkent u gevaarlijke stoffen?
- Wat zijn gevaren?
- Hoe wordt u gewaarschuwd?
- Wat doet de veiligheidsregio?

Op de [website van ProRail](#) wordt ook informatie ontsloten over gevaarlijke stoffen rond het spoor. Hier worden echter geen handelingsperspectieven geboden ten aanzien van incidenten. Omdat ProRail buiten de reikwijdte van dit onderzoek ligt, wordt hier verder niet op ingegaan.

Wat betreft de gemeente 's-Hertogenbosch en de omliggende regio hebben in 2015¹¹ de besturen van de Veiligheidsregio's Midden- en West-Brabant, Brabant-Noord en Brabant Zuidoost de opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een gezamenlijk strategisch beleidsplan risicocommunicatie. Hiermee geven zij uitvoering aan de hen wettelijk opgedragen taak om de bevolking te informeren over rampen en crises die de regio kunnen treffen. Deze Brabantse krachtenbundeling, concreet uitgewerkt in het 'Risicocommunicatie Brabantbreed' Uitvoeringsprogramma 2016-2018¹², zou de kwaliteit en effectiviteit van de risicobeheersing en – communicatie in de provincie ten goede komen.

In het plan worden drie momenten onderscheiden waarop risicocommunicatie plaatsvindt. Allereerst 'proactieve communicatie': wat gaat om terugkerende thema's en risico's die via een beleidskalender gecommuniceerd worden. Als tweede 'reactieve communicatie', welke wordt opgepakt wanneer een incident of crisis zich voordoet en communicatieboodschappen voor worden voorbereid. En als laatste 'communicatie bij verandering', wat gaat om communicatie gericht op veranderingen in de omgeving die tot onrust leiden¹³. Het strategisch plan beschrijft dat bij deze laatste vorm de gemeente initiatiefnemer is en de veiligheidsregio optreedt als adviseur. In het uitvoeringsprogramma staan concrete acties voor de jaren 2016-2018. Bijvoorbeeld het onderzoeken en ontwikkelen van een gezamenlijke publiekswaarschuwing die geschikt is voor inwoners, maar bijvoorbeeld ook de uitwerking van communicatieboodschappen ten aanzien van het onderwerp ongeval gevaarlijke stoffen naar alle inwoners van de provincie.

Gemeenten

In de Wet Veiligheidsregio's staat ook de taak van de gemeente beschreven op het gebied van het informeren over risico's:

Art. 7: De burgemeester draagt er zorg voor dat de bevolking informatie wordt verschaft over de oorsprong, omvang en de gevolgen van een ramp of crisis die de gemeente bedreigt of treft, alsmede over de daarbij te volgen gedragslijn.

Tevens staat in de Wet Veiligheidsregio's het volgende beschreven:

¹⁰ Zie: <https://www.veiligheidsregiomwb.nl/Wat-te-doen-bij> en <https://www.vrnb.nl/wat-te-doen/>

¹¹ 'Een Brabantse krachtenbundeling', Beleidsplan risicocommunicatie 2015-2018

¹² Risicocommunicatie Brabantbreed, Uitvoeringsprogramma 2016-2018

¹³ Risicocommunicatie Brabantbreed Uitvoeringsprogramma 2016-2018, paragraaf 2.5

Art. 15 lid 3: Het bestuur van de veiligheidsregio stelt het risicoprofiel vast na overleg met de raden van de deelnemende gemeenten, waarbij het bestuur de raden tevens verzoekt hun wensen kenbaar te maken omtrent het in het beleidsplan op te nemen beleid.

Artikel 15 beschrijft de input die de gemeenteraad kan leveren in de beleidsvoorbereidende fase van de veiligheidsregio. Dit houdt in dat de gemeenteraad wensen over het Risicoprofiel dat veiligheidsregio's opstellen kenbaar mogen maken. De raad mag aangeven voor welke risico's, beleidsprioriteiten en veiligheidsthema's extra aandacht nodig hebben en welke risico's in het Risicoprofiel naar voren zouden moeten komen. Nadat de gemeenteraad de wensen kenbaar heeft gemaakt, zal de burgemeester de wensen van de gemeenteraad doorgeven aan de veiligheidsregio. De veiligheidsregio weegt de wensen van de gemeenteraden en verwerkt deze samen met de Actualisatie Risicoprofiel in het beleidsplan: dit plan geeft aan welke prioriteiten de veiligheidsregio in de komende periode rond risicobeheersing en -communicatie legt en wat de organisatorische gevolgen zijn. Het algemeen bestuur van de veiligheidsregio stelt de wensen en de Actualisatie van het Risicoprofiel vast.

Tevens kan de gemeente gedurende de eigen beleidsvoorbereidende fase beheersmaatregelen rond risico's nemen. Deze beheersmaatregelen liggen op het gebied van het (externe) veiligheidsbeleid. Denk aan het verzorgen van voldoende bluswater in risicovol gebied, het verzorgen van een goede bereikbaarheid van het spoor voor hulpdiensten, en het verzorgen van een verhoging van de zelfredzaamheid van burgers in risicovol gebied. Bijvoorbeeld middels een voldoende dekkend WAS (Waarschuwings- en Alarmeringssysteem) of sirenes zodat personen binnen de calamiteitzone tijdig gealarmeerd kunnen worden.

3.3.3 Rol- en taakverdeling tussen veiligheidsregio's en gemeenten

Zoals hiervoor beschreven zijn in de Wet op de Veiligheidsregio's de formele taken van de veiligheidsregio's en gemeenten rond risicobeheersing en -communicatie opgenomen. In de praktijk is er een rol- en taakverdeling tussen de veiligheidsregio's en gemeenten.

Over het algemeen zijn gemeenten uiteraard verantwoordelijk voor de veiligheid van hun inwoners. Vanuit die rol hebben gemeenten sowieso de taak om hun inwoners te informeren. Daarnaast wordt ook aangenomen dat burgers eerder naar de gemeente bellen dan naar de veiligheidsregio. Doordat gemeenten op kortere afstand staan tot de eigen inwoners, zijn zij de meest geschikte afzender van boodschappen met informatie over risico's in de woonomgeving. Gemeenten hebben door de kortere afstand ook een goed inzicht in de risicoperceptie van de eigen inwoners en in de risico's die daadwerkelijk heersen binnen de gemeente. Dit betekent dat, alhoewel veiligheidsregio's misschien formeel leidend zijn in risicobeheersing en -communicatie, in de praktijk de rol van gemeenten in risicobeheersing- en communicatie essentieel en onmisbaar is. Om deze reden voorziet het plan 'Risicocommunicatie Brabantbreed' dan ook een duidelijke samenwerking tussen de Veiligheidsregio's en de gemeenten. Hierin staat dat wordt bekeken waar risicocommunicatie in gezamenlijkheid kan worden opgepakt en dat gemeenten de vrijheid hebben om informatie over te brengen aan hun doelgroep in de vorm die zij willen. Hierbij hebben zij de mogelijkheid om een eigen 'touch' aan risicocommunicatie te geven, die overeenkomt met de 'couleur locale'. Dit vraagt zodoende om een actieve houding van de gemeenten rond risicocommunicatie. De veiligheidsregio's treden daarbij op als adviseur bij het communiceren van specifieke boodschappen, bieden inhoudelijk expertise en helpen gemeenten zoveel als mogelijk bij de uitvoering. Hierbij sluiten zij ook aan bij de risicoprofielen in de regio.

3.3.4 Overige partijen

Andere partijen, die naast veiligheidsregio's en gemeenten een rol spelen in risicobeheersing en –communicatie, zijn de provincie, (operationele) hulpdiensten, andere veiligheidspartners en risico veroorzakende bedrijven zelf.

De Provincie publiceert de provinciale risicokaart en is als vergunningverlener en toezichthouder betrokken bij risicocommunicatie rond risico veroorzakende bedrijven. In de gevallen waarin de Provincie bevoegd gezag is kan deze risico veroorzakende bedrijven stimuleren tot deelname aan risicocommunicatie. De Provincie is verder niet actief betrokken bij dit dossier, anders dan dat ze partner is indien nodig.

Hulpdiensten vervullen vanuit hun specifieke expertise en ruime praktijkkennis een actieve rol bij het inventariseren van risico's en het samenstellen van eventuele handelingsperspectieven voor burgers¹⁴. Tevens worden hulpdiensten actief betrokken bij het verstrekken van deze informatie en handelingsperspectieven.

Naast hulpdiensten zijn er verschillende veiligheidspartners die een rol hebben bij risicocommunicatie. Denk bijvoorbeeld aan waterschappen of Rijkswaterstaat. De wijze waarop zij betrokken zijn is afhankelijk van het risico, de doelgroep en het doel van risicocommunicatie. Overigens hebben wij geen grote rollen voor deze partijen in de praktijk vastgesteld.

Als laatste spelen risicoveroorzakers zelf een rol in risicobeheersing en –communicatie. Dit zijn de bedrijven, organisaties en personen waarvan de werkzaamheden bepaalde risico's vormen voor de omgeving. Denk in het geval van goederenvervoer aan de vervoerders op het spoor. Verwacht wordt dat risicoveroorzakers vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en met het oog op hun reputatie zelf belang hechten aan goede communicatie. Het is daarom belangrijk om taken en verantwoordelijkheden op het gebied van risicocommunicatie met hen te delen. Zowel gemeenten als Provincie kunnen in de gevallen waarin zij bevoegd gezag zijn risicoveroorzakers op hun verantwoordelijkheid aanspreken¹⁵. In de praktijk neemt ProRail hierin het voortouw door veel bewonersbijeenkomsten te organiseren rond het traject Meteren – Boxtel en voorlichting te geven over het geluid, de trillingen en de risico's die hiermee gepaard gaan.

3.4 Rol van perceptie in de risicocommunicatie

Het verschil tussen feitelijke risico's en de perceptie over risico's bij individuele burgers is van belang voor de overheidscommunicatie over risico's. In het geval van goederenvervoer (van gevaarlijke stoffen) praten we over een kleine kans op een ramp, maar met grote gevolgen als er iets gebeurt. Individuen laten incidenten met een grote kans, maar kleine impact vaak zwaarder wegen, net als meer zichtbare of merkbare risico's (zoals trillingen en geluidsoverlast).

Betrokken inwoners benaderen risico's meer op basis van perceptie en beleving. Overheden denken bij preventie en beheersing van risico's meestal in termen van statistieken en scenario's. Een hoog objectief risiconiveau betekent niet automatisch dat inwoners het ook als een hoog risico ervaren. Omgekeerd geldt dit ook. Een voorbeeld: veel mensen hebben hun huis en inboedel onderverzekerd, omdat zij de kans klein achten dat er iets gebeurt.

Bij het communiceren over risico's speelt de perceptie van de doelgroep dus een belangrijke rol. Risicocommunicatie kan de risicoperceptie van mensen beïnvloeden. En het communiceren over risico's kan de zelfredzaamheid van burgers vergroten. Beter geïnformeerde burgers zijn zelfredzamer. In geval van een mogelijke noodsituatie kan dit misschien tot een minder grote escalatie leiden, dan in situaties waarin het vertrouwen (in de betrokken overheden) en het gevoel

¹⁴ Een Brabantse krachtenbundeling', Beleidsplan risicocommunicatie 2015-2018, pg 14.

¹⁵ Een Brabantse krachtenbundeling', Beleidsplan risicocommunicatie 2015-2018, pg 13.

van zelfredzaamheid minder is of ontbreekt. Wanneer inwoners zich bewuster zijn van mogelijke risico's, nemen zij signalen sneller serieus.

Kortom: de percepties van inwoners m.b.t. risico's zijn reëel. Het is van belang in de communicatie naar de inwoners rekening te houden met de wijze waarop zij deze risico's ervaren.

4. Communicatie met inwoners over risico's en handelingsperspectieven (thema 2)

In de risicocommunicatie met de burgers zien wij in de praktijk vier verschillende perspectieven die een rol hebben in de risicocommunicatie van de gemeentelijke boodschap, namelijk het perspectief van de veiligheidsregio, van het college (en de ambtelijke organisatie), van de raad en van de inwoners van 's-Hertogenbosch. ProRail pakt in de praktijk ook een rol als actor om te communiceren hierover, maar ze heeft geen formele rol rond risicocommunicatie en laten we hierdoor buiten beschouwing.

4.1 De veiligheidsregio

De veiligheidsregio's hebben het voortouw in het ontwikkelen van het risicocommunicatieplan. De veiligheidsregio's verwachten echter van de gemeenten dat zij uiteindelijk zelf de risicocommunicatie richting hun inwoners gaan vormgeven. De achterliggende gedachte hiervan is dat de gemeente het dichtst bij haar inwoners staat en daardoor het beste kan inspelen op de informatiebehoefte van haar inwoners.

Uit de interviews komt naar voren dat de risicocommunicatie rond het spoor inderdaad voor een groot deel door de veiligheidsregio vormgegeven gaat worden, maar dat risicocommunicatie nog onvoldoende aandacht krijgt binnen de gemeente. Uit interviews met de gemeenten Dordrecht en Vught en de veiligheidsregio Gelderland Zuid blijkt dat voor meer gemeenten geldt dat de veiligheidsregio het voortouw neemt in de risicocommunicatie rond het spoor.

Op dit moment hebben de veiligheidsregio's vanuit het oogpunt van eenduidigheid landelijk kernboodschappen geformuleerd voor alle prioritaire risico's. Mede naar aanleiding daarvan heeft de veiligheidsregio Brabant-Noord (in overleg met de regio's Midden- en West-Brabant en Brabant-Zuidoost, maar ook landelijk) de website vernieuwd en hebben de kernboodschappen daarop een centrale plek gekregen. Het afgelopen jaar heeft Universiteit Twente tevens in opdracht van de veiligheidsregio Brabant-Noord een onderzoek uitgevoerd naar risicocommunicatie rond gevaarlijke stoffen en de behoefte daaraan.

In het strategisch beleidsplan 'Risicocommunicatie Brabantbreed' staat het volgende: *'Tijdens de aanloop naar dit beleidsplan, waarbij we de samenwerking met gemeenten hebben gezocht, is ons gebleken dat de daar aanwezige belangstelling voor risicocommunicatie niet automatisch leidt tot de prioriteitstelling die wij wenselijk achten'*. In de interviews werd ook aangegeven dat er rond risicocommunicatie in de samenwerking met de gemeenten nog winst te behalen valt.

Om deze reden hebben de veiligheidsregio Brabant Zuidoost en Brabant-Noord de samenwerking met gemeenten opgezocht. De gemeente 's-Hertogenbosch is door de veiligheidsregio's Brabant Zuidoost en Brabant-Noord in dat opzicht uitgenodigd om in samenwerking met gemeenten die ook met veiligheid rond het spoor te maken hebben, een gezamenlijke risicocommunicatiestrategie op te zetten. De gemeente 's-Hertogenbosch en andere deelnemende gemeenten (vanuit Veiligheidsregio Brabant-Noord: Vught, Boxtel en Haren en vanuit Veiligheidsregio Brabant Zuidoost: Eindhoven, Helmond, Deurne en Nuenen) hebben inmiddels bijeenkomsten gehad (13 november 2017 en 18 januari 2018) om input te geven ter voorbereiding van het plan. Het proces om te komen tot een concreet plan voor risicocommunicatie dat kan worden uitgerold in de betreffende gemeenten, is op dit moment nog in gang.

Het plan hierbij is om niet meer over risico's te communiceren door middel van flyer en folders, de klassieke middelen om met inwoners te communiceren, maar door het gesprek aan te gaan met mensen, en proberen om inwoners echt (interactief) te benaderen. Dit kan bijvoorbeeld d.m.v. klankbordgroepen en het aangaan van de dialoog met de belangrijkste

doelgroepen door middel van bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten. Het doel is immers om erachter te komen wat de mensen willen weten en wat hun behoeften zijn. De precieze aanpak wat betreft de risicocommunicatie moet nog gemaakt worden, want de gemeenten en veiligheidsregio zijn nu nog met uitwerking van concrete plannen bezig.

4.2 De gemeente

Beleid rond het spoor

In 2010 heeft de gemeente bureau Oranjewoud een notitie op laten stellen (Uitvoeringskader Externe Veiligheid 's-Hertogenbosch) over de risico's rond externe veiligheid en over hoe de gemeente hier in de praktijk mee kan omgaan in haar ruimtelijke ontwikkeling, voor het beheersen van risico's en voor de voorbereiding op ongevallen. Deze notitie is destijds ter informatie naar de raad gestuurd en wordt nog steeds gehanteerd. Ruimtelijke planvorming wordt sindsdien als volgt gedaan:

- Kwetsbare functies worden op grotere afstand van het spoor geplaatst.
- Kantoren staan dicht bij het spoor dan woningen, scholen staan verder weg van het spoor dan woningen.
- De gebouwen worden dus op een bepaalde afstand geplaatst.
- Organisatorisch, binnen de gebouwen wordt ook rekening gehouden met de risico's, bijvoorbeeld door nooduitgangen van het spoor af te plaatsen.

De notitie is gevolgd door de notitie 'Externe Veiligheid' (document 112298) in 2012. Dit document beschrijft (globaal) de risico's die de burgers in de spoorzone lopen vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, inclusief een beknopte uitleg over een aantal belangrijke kernbegrippen. Hierin wordt overigens ook al opgemerkt dat rekening gehouden moet worden met meer goederen door 's-Hertogenbosch als gevolg van het PHS en dat hierdoor 'Een forse toename van gevaarlijk goederenvervoer door 's-Hertogenbosch is te verwachten'.

Bij ruimtelijke plannen om een bepaald gebied te ontwikkelen is het Uitvoeringskader Externe Veiligheid 2010 leidend. In een recente Raadsinformatiebrief (7127485, 27 september 2017) over de concept ontwikkelrichtingen voor de spoorzone wordt echter in het geheel niet gesproken over spoorvervoer of veiligheid rond het spoor. Communicatie over veiligheid heeft hierin ook geen rol.

Risicocommunicatie

Wat betreft risicocommunicatie is de gemeente 's-Hertogenbosch in de afgelopen jaren bij meerdere bijeenkomsten (in ieder geval twee) voor bewonersgroepen en actiegroepen aanwezig geweest, om uitleg en duiding te geven over de ontwikkelingen rond het spoor. Communicatie vanuit de gemeente over de risico's rondom het vervoer over het spoor heeft nog weinig aandacht gekregen. Risicocommunicatie maakt geen vast onderdeel uit van het beleid rond externe veiligheid en/of ruimtelijke ordening. In de gemeentelijke begroting van 2016, 2017 en 2018 zijn identieke voornemens (met al drie jaar dezelfde teksten) opgenomen voor de risicocommunicatie. De teksten gaan over de communicatie van handelingsperspectieven en gevaren voor kwetsbare groepen. Deze voornemens zijn niet uitgevoerd. Naast aanwezigheid bij de bijeenkomst van 13 november jl. met de andere Brabantse gemeenten en drie veiligheidsregio's, waar algemene kernboodschappen zijn besproken, heeft de gemeente 's-Hertogenbosch (tot nu toe) nog geen actiepunten van het uitvoeringsprogramma opgepakt. Uit het gesprek met een aantal direct betrokken inwoners blijkt ze deze steeds wantrouwender richting de gemeente worden, omdat zij vinden dat de informatie over de toename van het aantal goederentreinen niet eenduidig is. Daarnaast geven respondenten aan dat de trillingen en geluidsoverlast vooral leiden tot gezondheidsklachten, omdat mensen

bijvoorbeeld niet kunnen doorslapen. Inwoners maken zich hierover ernstige zorgen, ondanks dat aan wettelijke normen voldaan wordt. Uit de gesprekken met betrokken inwoners van de gemeente blijkt dat zij in het geheel niet de indruk hebben dat er een uitgewerkte aanpak is hoe hiermee om te gaan op dit moment.

Pilot in het Paleiskwartier

Het college heeft op 18 januari 2018 een voorstel vastgesteld voor een communicatiecampagne "bewustwording en oefening veiligheid" in de Spoorzone/Paleiskwartier. Tijdens het schrijven van dit rapport was dit voorstel ambtelijk nog in voorbereiding en niet formeel door het college vastgesteld. Het ambtelijk concept hebben wij ontvangen en als bron gebruikt voor dit onderzoek. In het Uitvoeringskader Externe Veiligheid 2010 staat dat een pilot rond risicocommunicatie in het Paleiskwartier zou worden gestart. Het communicatieplan houdt in dat de gemeente 's-Hertogenbosch, naast het project binnen de Brabantse veiligheidsregio's, ervoor heeft gekozen om los daarvan risicocommunicatie over het vervoer via het spoor op te zetten voor de inwoners in het Paleiskwartier. Hierin wordt niet specifiek verwezen naar de Brabantbrede plannen met de veiligheidsregio's. De gemeente wil gezien de ontwikkelingen in het Paleiskwartier niet wachten tot het plan vanuit de veiligheidsregio volledig ontwikkeld was. Uit de interviews blijkt dat er wel overleg is geweest tussen de Veiligheidsregio Brabant-Noord en de gemeente 's-Hertogenbosch om een soort modelaanpak te ontwikkelen die vervolgens voor meerdere gemeenten beschikbaar zou worden. Omdat het te abstract bleek om snel naar een invulling van een modelaanpak te komen heeft de gemeente 's-Hertogenbosch besloten eerst een eigen aanpak te formuleren. De koppeling tussen het plan voor het Paleiskwartier en het Brabantbrede project moet nog opgenomen worden in de plannen van de gemeente 's-Hertogenbosch. De risicocommunicatie rond het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch en het bredere plan vanuit de veiligheidsregio verlopen zodoende losstaand van elkaar. Het project in het Paleiskwartier wordt door de veiligheidsregio's gezien als een eerste concrete 'pilot' voor het Brabantbrede project. De manier waarop het voorstel is vormgegeven sluit volgens verschillende respondenten aan op hoe de veiligheidsregio het ziet. De output van het Paleiskwartier blijkt ook waardevolle input voor de strategie te zijn rond risicocommunicatie die de veiligheidsregio gaat maken.

Lobby

Wat veel meer aandacht lijkt te krijgen binnen de gemeente 's-Hertogenbosch is de lobby richting het Rijk, om te zorgen voor een beperktere toename in het aantal goederentreinen dat door de stad rijdt. Uit de verkregen documenten blijkt dat de gemeente 's-Hertogenbosch samen met gemeenten als Zaltbommel, Neerijnen en Vught inzet op beter benutten van de Betuweroute. Uit de beschikbare documentatie is niet gebleken of een succesvolle lobby voor het beter benutten van de Betuweroute ook daadwerkelijk het door de gemeenten beoogde effect zal hebben.

4.3 Inwoners

Trillingen en geluidsoverlast

Uit gesprekken met betrokken bewoners rond het spoor komt naar voren dat de trillingen en geluidsoverlast veel meer leven dan het veiligheidsaspect. De inwoners geven unaniem aan dat zij de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor minder erg vinden, dan de overlast van trillingen en geluid. Dat is ook niet vreemd, omdat de effecten van trillingen en geluid direct merkbaar zijn zodra het goederenvervoer toeneemt. De effecten van deze overlast op de gezondheid worden tevens benadrukt door de inwoners. Hierbij wordt vooral gewezen op de

verstoring van de nachtrust. Daarnaast hebben verschillende inwoners schade aan hun woningen vanwege de trillingen¹⁶.

Trillingen en geluidsoverlast zijn voor de bewoners rond het spoor een meer tastbaar en alledaags probleem dan de risico's m.b.t. de veiligheid. Ondanks dat trillingen en buiten dit onderzoek vallen is gebleken dat dit sterk leeft onder de geïnterviewde inwoners. In de interviews kwam het gesprek steeds op het onderwerp trillingen en overlast. Dit blijkt ook uit de hierna volgende passages. Bewoners voelen zich wat dit betreft niet gehoord. Hier ligt een gezamenlijke opgave. Het veroorzaakt veel frustratie en wantrouwen bij de betrokken inwoners.

Informatievoorziening

De geïnterviewde Inwoners geven aan dat zij alleen via de media en ProRail worden geïnformeerd en kunnen zich geen directe communicatie vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch herinneren. Enkele geïnterviewde inwoners ervaren de communicatie vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch als *'onder de maat'*. In regionale kranten als het Brabants Dagblad en BN de Stem hebben wel meermaals berichten gestaan over informatiebijeenkomsten of werkzaamheden rond PHS Meteren-Boxtel. Tevens hebben de inwoners zich via de krant aan kunnen melden voor de klankbordgroep van ProRail.

Wat opvalt, is dat de gespreksdeelnemers vooral ProRail als aanspreekpunt ervaren. Vooral 'Publiekscontacten' via de website van ProRail lijkt het contactpunt te zijn voor de inwoners, waar ze vragen en klachten over spoorwerkzaamheden, trillingen en geluidsoverlast melden. De inwoners geven aan dat zij lang niet altijd reactie krijgen op deze vragen en klachten. Sommige inwoners hebben de afgelopen jaren ook de gemeente benaderd, maar werden dan steevast doorverwezen naar ProRail. Volgens de inwoners is bij de informatiebijeenkomsten met ProRail een vertegenwoordiger vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch aanwezig. De betreffende medewerker wordt gezien als een vast gezicht en aanspreekpunt binnen de gemeente. Hij wordt als deskundig en toegankelijk ervaren. *'We kunnen hem mailen en bellen'* wordt gezegd. De inwoners geven aan dat er tijdens de informatiebijeenkomsten vanuit *'twee werelden'* wordt gesproken. ProRail spreekt voornamelijk in *'technocratische taal'* die niet aansluit bij de beleving van de inwoners. De inwoners hebben telkens weer het gevoel dat zij tijdens de bijeenkomsten *'uitleg'* krijgen over de technische details waar geen beleving in zit, terwijl hun behoeften op een ander vlak liggen. De inwoners voelen zich niet gehoord door ProRail en de gemeente. *'Het is Chinees vs. Russisch'*, geeft een van de geïnterviewde inwoners aan.

Wat betreft risicocommunicatie geven de inwoners aan dat zij nooit handelingsperspectieven over wat te doen bij een incident met gevaarlijke stoffen hebben ontvangen van de gemeente of van ProRail. Ze hebben ook geen idee wat ze moeten doen bij een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor. Die behoefte is er zeker wel, inwoners geven aan dat zij graag geïnformeerd willen worden over de handelingsperspectieven die zij zelf hebben bij een incident. Aan de andere kant wordt er ook gezegd: *'beter voorkomen, dan genezen'*. De betrokken inwoners zijn ook wel realistisch als het gaat om de risicocommunicatie: als er een incident gebeurt, is het *'altijd te laat'*. In het groeps gesprek met de direct betrokken inwoners komt het beeld naar voren dat zij zich in de steek gelaten voelen door de gemeente. De inwoners geven aan dat de gemeente in hun opzicht wel meer zou moeten doen rond de informatievoorziening rond de toename van het

¹⁶ Vanuit de gemeente en ProRail is het beleid om alleen maatregelen te nemen tegen de geluidsoverlast en trillingen wanneer dit 'doelmatig' is. De doelmatigheid van maatregelen wordt bepaald door het aantal woningen dat profiteert van de maatregel te vermenigvuldigen met een vastgesteld bedrag van € 47.000. De maatregel wordt vervolgens als 'doelmatig' gezien wanneer de kosten van de maatregel niet hoger zijn dan het aantal woningen maal het vastgestelde bedrag. In de praktijk betekent dit dat maatregelen niet genomen worden als slechts enkele huishoudens hier baat bij hebben.

goederenvervoer. *'De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid van de burgers'*, aldus een van de geïnterviewde inwoners. Op dit moment kennen de inwoners echter geen enkel partijprogramma van fracties in de gemeenteraad waarin de toename van het goederenvervoer aandacht krijgt en weten ze ook geen raadsleden waartoe zij zich kunnen richten (zie ook hoofdstuk 5).

Informatiebehoefte

Wanneer gevraagd wordt naar de behoefte van de inwoners, geven de geïnterviewden verschillende lijnen aan. De informatiebehoefte ligt vooral op het terrein van het spoorvervoer, trillingen en geluidsoverlast. Allereerst hebben de inwoners behoefte aan steun vanuit de gemeente. De inwoners geven aan dat het gevoel van bezorgdheid over de overlast die zij ervaren ontbreekt vanuit de gemeente. Voor hen zou het helpen als de gemeente ten eerste meedenkt over oplossingen voor de overlast, en bovendien zou het helpen als de gemeente actie onderneemt om de gezondheid van de inwoners die rond het spoor wonen te beschermen. Daarnaast hebben de inwoners behoefte aan meer informatie over de toename van het goederenvervoer. Hiermee bedoelen ze meer informatie over het lobby-traject richting het Rijk en wat ze daarin zelf kunnen doen, maar ook over de eventuele risico's en handelingsperspectieven die daarbij horen. De technische details rond het goederenvervoer zijn voor hen minder relevant, want hiermee zijn zij al bekend en hiermee worden zij niet gehoord of geholpen, aldus de geïnterviewden.

Communicatiemiddelen

Wat betreft communicatiemiddelen voor risicocommunicatie geven de geïnterviewde inwoners aan dat ze graag via de krant en e-mail informatie ontvangen over onderwerpen als er iets te melden valt, ook als het negatief is. Transparantie is voor hen heel belangrijk. Tevens worden informatiebijeenkomsten gewaardeerd, zeker wanneer er veel vragen leven onder de inwoners. Van belang is wel dat hier dezelfde taal wordt gesproken door de gemeente en ProRail richting inwoners en dat dit niet technocratisch is. De respondenten geven ook aan dat men heel vaak te horen krijgt wat er *niet* voor hen gedaan kan worden, terwijl ze graag eens zouden horen wat er *wel* kan. Bijvoorbeeld als het gaat om het nemen van isolatiemaatregelen voor de eigen huizen.

5. Rol en betrokkenheid van de gemeenteraad (thema 3)

5.1 Informatievoorziening door het college en in stelling brengen van de raad

De geïnterviewde raadsleden geven aan dat het college de gemeenteraad niet frequent op de hoogte houdt van de ontwikkelingen die zich rond het spoor afspelen. Of zoals een geïnterviewd raadslid zegt: *'het college houdt ons een beetje op de hoogte'*. Dit gebeurt vooral door raadsinformatiebrieven en presentaties tijdens informatieavonden, waarbij ook ProRail en het Rijk betrokken zijn. De focus van de informatie die de raad krijgt, ligt vooral op de technische details van de aanpassingen van het spoor, en de lobby die de gemeente voert richting het Rijk. Wat betreft veiligheid wordt er algemene informatie gedeeld over de normen en de groepsrisico's. Daarnaast gebeurt dat op basis van Raadsinformatiebrieven. Zo is het Uitvoeringskader Externe Veiligheid ter informatie toegestuurd, terwijl dit wel de kaders stelt van ruimtelijke ontwikkelingen. De geïnterviewde raadsleden geven aan dat zij meer informatievoorziening van het college op prijs zouden stellen, maar ook weinig tijd hebben de informatie te doorgronden, waardoor de mogelijke implicaties van een dergelijke raadsinformatiebrieven niet altijd gezien worden.

De geïnterviewde raadsleden vinden zichzelf – ondanks de beperkte informatie vanuit het college - over het algemeen ook wel geïnformeerd. Voor het overige is de informatievoorziening vanuit het college vooral passief, tenzij er actief een artikel 33-vraag wordt gesteld.

5.2 Agendabepaling door de raad

De raadsleden met veiligheid rondom het spoor in hun portefeuille vinden het belangrijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen en de risico's daaromheen op de agenda blijven staan. Bij het vaststellen van het Regionaal risicoprofiel heeft de raad daarom expliciet het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor prioriteit gegeven.

De raad heeft naar aanleiding van de actualiteit vragen gesteld aan het college, bijvoorbeeld na het ongeval bij Wetteren en naar aanleiding van de overschrijdingen van het Basisnet. Voor meer fundamentele vragen is er bij de raadsleden nog weinig aandacht¹⁷.

Het regionaal risicoprofiel is vastgesteld in de gemeenteraad. Desondanks voelen de geïnterviewde raadsleden zich niet erg betrokken bij de projecten rond risicocommunicatie binnen de veiligheidsregio. De gemeenteraadsleden zijn op zoek naar meer verbinding van de gemeente met de betrokken inwoners rond het spoor. In dat kader geven ze aan dat ze graag zouden willen dat de gemeente meer communiceert met de inwoners over de risico's en handelingsperspectieven rond gevaarlijke stoffen op het spoor.

5.3 Verkiezingsprogramma's

De gemeenteraadsverkiezingen vinden in maart 2018 plaats. In het kader van dit onderzoek zijn de op moment van schrijven beschikbare verkiezingsprogramma's via een korte steekproef gescand¹⁸.

¹⁷ Gedurende de afronding van dit onderzoek werden op 6 december 2017 door Bosch Belang schriftelijke vragen ingediend. De vragen werden gesteld naar aanleiding van een bewonersbijeenkomst op 30 november en hadden de strekking zoals deze ook in dit onderzoek naar voren komen, namelijk de benutting van de Betuweroute, de overlast van geluid en trillingen door omwonenden en communicatie hiervan naar de bewoners.

Risico's van het goederenvervoer op het spoor en de risicocommunicatie daarover naar inwoners komen niet of nauwelijks terug in de (concept)verkiezingsprogramma's. Dit geldt ook voor de trillingen en geluid die concrete overlast veroorzaken door bijvoorbeeld schade aan huizen en gezondheidsproblemen (onder andere stress en slaapgebrek) bij bewoners.

Kortom, ook de nieuwe gemeenteraad zal – als gekeken wordt naar de verkiezingsprogramma's – het dossier risicocommunicatie niet 'als vanzelfsprekend' op de agenda zetten, terwijl er wel alle aanleiding voor is.

Rekenkamercommissie 's-Hertogenbosch

Dr. ir. G.B.C. Backus, voorzitter
Mevr. drs. Y.J. Bouwman-Bakker
Drs. P.W.M. de Gouw
Dr. E.A.M.J. Verkaar
Mevr. drs. W.M.G.F. van Pinxteren RA
Mevr. drs. J. Hendrickx
Mevr. J.J.M. Lensen – Van den Wildenberg
Drs. H.W.M. Wouters, secretaris

Onderzoekers Bureau Berenschot:

Dr. Vincent van der Vlies
Alexandra Schippers Msc
Judith Vlagsma Msc

Tel: 073-615 9770
Mail: rekenkamer@s-hertogenbosch.nl
Web: www.s-hertogenbosch.nl/rekenkamer

¹⁸ Op 1 december 2017 is in de verkiezingsprogramma's periode 2015-2018 van de VVD, D66, CDA, PvdA, Bossche Volkspartij geen tekst opgenomen en bij Rosmalens Belang is een zin hierover opgenomen.

Bijlage 1 Documenten

Jaar	Naam document
2006	Noord Brabant casusboek risicocommunicatie
2006	Rampenplan gemeente 's-Hertogenbosch (gemeenten regio Brabant-Noord)
2010	Coördinatieplan Spoorwegen VRBN
2010	RIB Uitvoeringskader externe veiligheid 's-Hertogenbosch
2012	B&W voorstel Notitie externe veiligheid spoorzone
2012	Brief gemeente Geldermalsen – Schade en hinder van spoortrillingen
2013	B&W voorstel Aktie t.a.v. nieuwe beleidsregel trillingshinder Spoor
2013	B&W voorstel Antwoordbrief manifest fatale treinramp van bewoners
2013	B&W voorstel rondetafelgesprek PHS gespreksonderwerpen
2013	B&W voorstel vragen art 39 trillingen nieuwe spoorwegtracé
2013	B&W voorstel vragen art 39 Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor
2014	B&W voorstel ondersteuning acties aanpak geluid trilling hinder spoor
2014	B&W voorstel Open brief aan Rombouts PHS en antwoordbrief
2014	Integraal Veiligheidsplan gemeente 's-Hertogenbosch 2015-2018
2014	Motie Vreemd Terugdringen goederentreinen door Den Bosch
2014	Veiligheidsregio Brabant-Noord – Actualisatie risicoprofiel 2014
2015	Beleidsplan Risicocommunicatie Brabant 2015-2018
2015	Brief Veiligheidsregio aan diverse gemeenteraden Zienswijze actualisatie risicoprofiel 2014
2015	Motie Risicoprofiel Ongeval tijdens vervoer over spoor
2015	Ontvangen brief van Aktiegroep Goederentreinen NEE
2016	B&W voorstel antwoorden art 33 doorbraak robuuste Brabantroute
2016	B&W voorstel art 33 vragen Veiligheid Gezondheid irt goederen spoor
2016	B&W voorstel Staatssecretaris vragen heroverwegen PHS – Meteren Boxtel

2016	Brief gemeente 's-Hertogenbosch – Spoorproject Meteren-Boxtel/PHS
2016	Brief gemeente Eindhoven – Analyse overschrijdingen Basisnet
2016	Brief gemeente Neerijnen – Overschrijdingen risicoplafonds Basisnet
2016	Brief Minister n.a.v. verzoek heroverweging Vervoer gevaarlijke stoffen op het spoor
2016	Brief van de Staatssecretaris IenM aan Tweede Kamer, voortgangsrapportage Programma hoogfrequent spoorvervoer
2016	Briefwisseling gemeente 's-Hertogenbosch Spoorproject Meteren-Boxtel
2016	Informatiebijeenkomst Spoorvervoer presentaties
2016	Ontvangen open brief Wijkraad binnenstad aan Minister I&M
2016	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voortgangsrapportage
2016	Reactie ProRail op rapporten PHS Programma
2016	Uitvoeringsprogramma risicocommunicatie Veiligheidsregio Brabant-Noord
2016	Verstuurde brief ProRail aan burger 's-Hertogenbosch
2016-2017	Antwoordbrieven College
2017	B&W voorstel lobby + herroutering goederenvervoer
2017	B&W voorstel vragen art 33 goederenvervoer spoor
2017	Brief terugkoppeling bijeenkomst raden PHS goederenvervoer
2017	Brief van bewonersradenoverleg aan Staatssecretaris I&M en Kamercommissie I&M, 29 september 2017
2017	Brief van de Staatssecretaris IenM aan Tweede Kamer, voortgangsrapportage Programma hoogfrequent spoorvervoer
2017	Memo gedeputeerde Van der Maat uitvoeringswijze PHS
2017	Ondertekende brief namens vijf gemeenten Routeringsbesluit
2017	Raadsinformatiebrief invulling lobby rondom herroutering goederenvervoer per spoor Meteren-Boxtel
2017	Uitvoeringsplan Integrale Veiligheid 2015-2018 gemeente 's-Hertogenbosch

Bijlage 2 Lijst met geïnterviewde personen

Naam	Functie, organisatie
Mevr. S. Beeren-de Leeuw	Beleidsmedewerker OOV, gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. R. Geers	Raadslid VVD, gemeente 's-Hertogenbosch
Mevr. A. van 't Hof	Projectmanager Rijksinfrastructuur, gemeente Vught
Dhr. J. Klaazen en dhr. E. Rossou	Beleidsmedewerkers, gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. R. Kooman	Strategisch adviseur, gemeente Dordrecht
Mevr. S. Kuijken	Adviseur Risicocommunicatie, Veiligheidsregio Brabant Zuidoost
Dhr. A. Loos	Communicatieadviseur, Veiligheidsregio Gelderland Zuid
Dhr. J. Mikkers	Burgemeester, gemeente 's-Hertogenbosch
Mevr. H. van Nisselrooij	Adviseur Risicocommunicatie, Veiligheidsregio Brabant-Noord
Dhr. P. Schellings	Raadslid Bossche Volkspartij, gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. J. van Son	Wethouder Verkeer en Vervoer, gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. O. Thelissen	Raadslid CDA, gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. R. Vonk	Commissielid ROB GroenLinks, gemeente 's-Hertogenbosch

Groepsinterview met inwoners
Mevr. A. Bon
Mevr. M. de Rouw
Mevr. J. Jansen
Dhr. B. van Rosendaal
Dhr. B. van de Ven

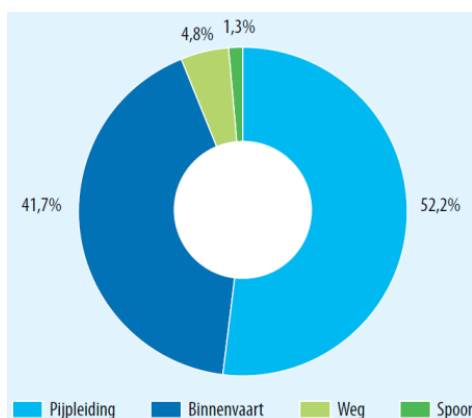
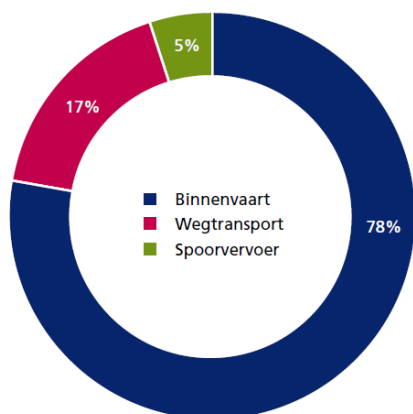
Bijlage 3 Feiten en cijfers

In dit onderzoek wordt vaak gerefereerd aan gevaarlijke stoffen, maar wat zijn eigenlijk gevaarlijke stoffen? Wanneer het over het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat, wordt vaak over 'giftreinen' gesproken. Deze term is onjuist. De indeling van gevaarlijke stoffen wordt gedaan in zogeheten stofcategorieën en die behelzen meer dan alleen giftige stoffen. De stofindeling is onder meer beschreven in het HART¹⁹ en gaat over de volgende stofcategorieën:

Stofcategorie	Type stoffen	Voorbeelden
A	Brandbare gassen	LPG, propaan, butadieen
B2	Toxische gassen	Ammoniak, zwaveldioxide
B3	Chloor	Chloor
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	Benzine, methanol, pentaan
D3	Acrylnitril	Acrylnitril
D4	Zeer toxische vloeistoffen	Acroleïne, HF

Tabel 1: Stofcategorie-indeling en voorbeeldstoffen

Gedurende dit onderzoek hebben wij het over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De aandacht voor het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is groot. Dit komt omdat het vervoer dwars door stedelijk gebied gaat en het vervoer hierdoor goed zichtbaar is. Om dit vervoer in perspectief te plaatsen: Uit Railcargo²⁰ (2016) blijkt dat van de 70-80 miljoen ton gevaarlijke stoffen die jaarlijks van, naar en binnen Nederland vervoerd worden, gaat 5% over het spoor.²¹



Figuren 1 en 2: Percentages 'modal split' in Nederland met en zonder buisleidingen

¹⁹ Handleiding Risicoanalyse Transport (Rijkswaterstaat – april 2015).

²⁰ Railcargo, 2016: 'Spoor in cijfers 2015'.

²¹ Jacobs, M. & P. Smeets (2016): 'Vervoer gevaarlijke stoffen in cijfers: steeds meer stoffen via binnenvaart'. In: *Gevaarlijke lading*. April, 2016.

Het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen wordt gereguleerd door veel verschillende (internationale) wetgeving. Het gaat te ver om op alle wetgeving afzonderlijk in te zoomen, maar in dit kader zijn ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor belangrijk om te noemen. De aandacht voor het zogeheten Basisnet spoor²² is groot geweest in 2016 en 2017, omdat de Wet Basisnet in 2015 was ingevoerd, maar na een jaar overschrijdingen liet zien van de zogeheten risicoplafonds. Voor een goed begrip van wat risicoplafonds zijn hebben wij Kader 1 toegevoegd²³.

Kader 1: Uitleg risicoplafonds

De stoffen zijn onderverdeeld in categorie A (brandbare gassen als lpg), B2 (giftige gassen als ammoniak), B3 (chloor), C3 (zeer brandbare vloeistoffen, zoals benzine), D3 (acrylnitril) en D4 (zeer toxische vloeistoffen, zoals waterstoffluoride). Het risicoplafond is het maximaal toegestane plaatsgebonden risico op een bepaalde afstand van het spoor. Langs een baanvak wordt dit in het Basisnet dus vastgelegd in een 'maximale hoeveelheid risico', en niet in een 'maximaal aantal wagens'. Simpel uitgelegd: een euro wordt gevormd door 100 centen, maar ook door 10 keer 10 cent, of 2 keer 20 cent, 10 cent en 50 cent. Hetzelfde geldt voor het risicoplafond: in verschillende configuraties kun je tot dat risicoplafond komen. Zo zou een risicoplafonds dat bestaat uit 1000 wagons categorie A en 1000 wagons C3 een lager risicoplafonds kunnen hebben dan 800 wagons categorie A en 1200 wagons C3. Een risicoplafond is vastgesteld op basis van een bepaalde veiligheidsconfiguratie van het baanvak en de technische staat van het gebruikte materieel. Dat betekent dat als het vervoer veiliger wordt door het treffen van veiligheidsmaatregelen er meer ruimte is om te vervoeren binnen het plafond. Analoog hieraan kun je dat zien dat als je een product koopt voor die ene euro, maar het product goedkoper wordt, je dus meer product voor dat geld kunt kopen.

In onderstaande voorbeelden is indicatief uitgewerkt wat dit betekent. In het linkervoorbeeld is uitgegaan van een risicoplafond dat gevormd wordt door drie wagens categorie A wat indicatief gelijk staat aan zes wagens D3. De rechter figuur geeft aan dat een maatregel (bijvoorbeeld hotbox detectie) het risicoplafond niet verandert, maar wel wat er nu binnen het plafond vervoerd kan worden.



Het vastleggen van het Basisnet heeft betrekking op het vaststellen van de risicoplafonds; hoeveel risico mag maximaal door het vervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan langs en op die infrastructuur. Deze risicoplafonds zijn vastgelegd in de 'Regeling Basisnet'. Risicoplafonds geven aan wat het risico langs infrastructuur maximaal mag zijn en worden uitgedrukt in afstanden (in meters) vanaf het midden van het spoor tot aan de PR 10^{-6} , Pr 10^{-7} en PR 10^{-8} contour (zie ook

²² Het Basisnet betreft wetgeving die een evenwicht tussen de belangen van ruimtelijke ordening, transport en veiligheid beoogt. Meer informatie vindt u hier: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gevaarlijke-stoffen/vervoer-van-gevaarlijke-stoffen-over-het-spoor/basisnet-aanvullende-eisen-vervoer-gevaarlijke-stoffen>

²³ De tekst hiervan is ontleend aan Antea & Berenschot (2016).

deelonderzoek 4). In de volgende figuur staat een weergave van de Basisnettabel waar bij 1 PR 10^{-6} , bij 2 de Pr 10^{-7} en 3 de PR 10^{-8} contour aangegeven (respectievelijk 0, 0 en 12 of 15 afhankelijk van de aan- of afwezigheid van wissels (W)). Tot slot geeft 4 één van de mogelijke vervoerspakketten die passen binnen de risicoplafonds. Deze aantallen hebben geen normatieve betekenis voor het vervoer. De functie van deze aantallen is gemeenten uit de mogelijke vervoerspakketten een vaste set vervoersgegevens te verstrekken waarmee bij bouwplannen GR-berekeningen kunnen worden gemaakt, dus 10 voor categorie A en 400 voor C3.

Figuur 3: Screenshot van de tabel uit de regeling Basisnet

155600 : 464517	207590 : 474798	Route 30, Amersfoort Oost – Deventer West	1	2	3	Nee	10	0	0	400	0	0	0	0	0	Soesterberg
155600 : 464517	155751 : 464660	EK: Amersfoort Oost – Barneveld aansl.	0	0	15										0-24	W
155751 : 464660	166056 : 463827	EL:	0	0	12										0-24	
166056 : 463827	168168 : 463803	EM:	0	0	12										0-24	
168168 : 463803	170172 : 463946	EN:	0	0	15										0-24	W

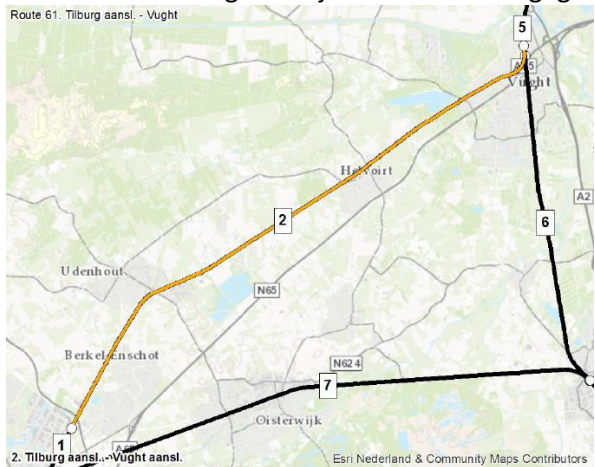
Voor de routes 61 en 64 staan de volgende referentiewaarden in de Regeling Basisnet:

Categorie	A	B2	B3	C3	D3	D4
Hoeveelheden	700	200	0	1050	50	50

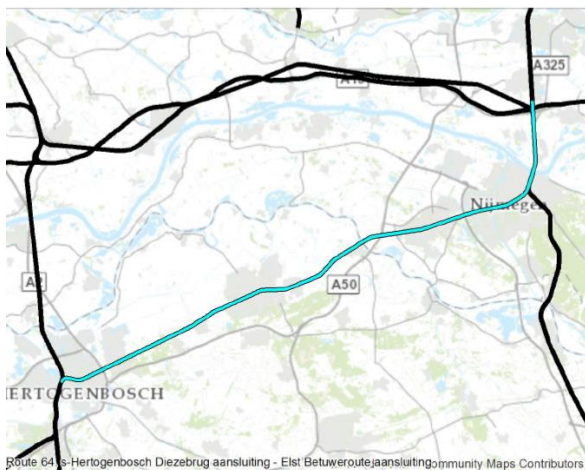
Tabel 2: Referentiewaarden voor routes 61 en 64 die door 's-Hertogenbosch gaan

In dit onderzoek zijn drie routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van belang. Enerzijds is dat Route 72: 's Hertogenbosch Diezebrug aansluiting – Vught (de noord-zuid route) en de combinatie van de routes 61 (Tilburg aansluiting – Vught) en 64 ('s Hertogenbosch Diezebrug aansluiting – Elst Betuweroute aansluiting, de route van zuid-west naar het oosten).

In onderstaande figuren zijn de routes weergegeven op een kaart²⁴



Figuur 4: Route 61 uit het Basisnet



Figuur 5: Route 64 uit het Basisnet

²⁴ Screenshots zijn afkomstig uit AVIV (2015): Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor Historisch overzicht realisatiecijfers 2003 - 2014



Figuur 6: Route 72 uit het Basisnet

Tussen 's-Hertogenbosch Diezebrug en 's-Hertogenbosch (station) komen de routes samen en overlappen deze. Hierdoor is het moeilijk aan te geven welke route precies welke stoffen vervoert. In onderstaande tabellen zijn daarom voor het gemak de vervoerscijfers van de twee noordelijke routes (route 64 en route 72) weergegeven als indicatie hoeveel er ongeveer vervoerd is. Deze cijfers zijn niet één op één te vertalen naar andere roudedelen en geven ook niet per definitie aan of de vervoersplafonds overschreden zijn (zie kader 1).

Voor de route 64 gelden de volgende referentiewaarden in de Regeling Basisnet:

Categorie	A	B2	B3	C3	D3	D4
Hoeveelheden uit regeling Basisnet	700	200	0	1050	50	50
Realisatie 2016	2520	99	0	399	43	8
Realisatie Q1-Q3 2017	16	3	0	117	0	0

Tabel 2: Referentiewaarden en realisatiecijfers voor route 64 ('s Hertogenbosch Diezebrug Aansluiting – Oss) uit de Regeling Basisnet afgezet tegen realisatiecijfers van 2016 en de eerste drie kwartalen van 2017

Voor Route 72 geldt dat deze niet in de Regeling Basisnet is opgenomen (voor elke stofcategorie betekent dat formeel dat er een '0' staat). Dat betekent *niet* dat er *niets* vervoerd mag worden, maar dat er wel incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht kan worden. In 2016 en de eerste drie kwartalen²⁵ van 2017 waren de volgende hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd:

²⁵ Ten tijde van het schrijven van dit rapport was er nog geen compleet overzicht van 2017 beschikbaar op de site www.infomil.nl

Categorie	A	B2	B3	C3	D3	D4
Hoeveelheden uit regeling Basisnet	0	0	0	0	0	0
Realisatie 2016	932	93	0	746	70	60
Realisatie Q1-Q3 2017	1372	59	0	639	196	27

Tabel 3: Referentiewaarden voor route 72 uit de Regeling Basisnet afgezet tegen realisatiecijfers van 2016 en de eerste drie kwartalen van 2017 ('s Hertogenbosch Diezebrug Aansluiting – Meteren Betuweroute Aansluiting Zuid)

Bijlage 4 Handelingsperspectieven

De volgende handelingsperspectieven heeft men voor en tijdens een incident²⁶:

Fase	Handelingsperspectief
Vorbereiding	<ul style="list-style-type: none"> •Zorg dat je altijd genoeg spullen en een noodpakket in huis hebt. •Zorg dat je weet hoe je het gas, de elektriciteit en de ventilatie kunt uitschakelen. •Weet hoe je gevaarlijke en giftige stoffen herkent. •Weet wat je moet doen als de sirene gaat. •Stel je op de hoogte van waarschuwingssystemen in je gemeente of regio. •Wees alert op signalen die wijzen op gevaarlijke stoffen: gevaarborden op vrachtwagens, nood sirenes van bedrijven, afzettingen met tekens die naar giftige stoffen verwijzen. Kijk ook om naar familie, vrienden of burens die zich minder goed kunnen redden. Heb je zelf een beperking of ben je hulpbehoevend? Vraag of familie, vrienden of burens je willen helpen.
Tijdens een incident	<ul style="list-style-type: none"> •Bel 112 om de hulpdiensten te alarmeren als dit nog niet is gebeurd. •Volg de instructies van de hulpdiensten op. •Stem af op de calamiteitenzender, volg de berichtgeving en volg aanwijzingen op. •Denk altijd aan je burens of andere mensen in je omgeving. Vooral als deze personen ouder, slechthorend of om een andere reden hulpbehoevend zijn. •Kinderen die op school, in de crèche of bij de kinderopvang zijn, worden daar opgevangen. De medewerkers zijn hiervoor opgeleid. Vertrouw op hun deskundigheid. •Als de sirene stopt, betekent het niet dat het gevaar is geweken. Ga pas naar buiten als je van de overheid, de hulpdiensten ter plaatse of via de calamiteitenzender hoort dat de situatie veilig is.

Tabel 3 Handelingsperspectieven voor en tijdens een incident

Wanneer een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zijn de volgende verschillende incidenten en bijbehorende handelingsperspectieven mogelijk:

Type incident	Handelingsperspectief
Ketelwagen benzine – Plasbrand	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw achter een muur •Vluchten uit het zicht van de brand onder dekking van constructies zoals muren
Ketelwagen LPG – Fakkelbrand	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw achter een muur •Vluchten uit het zicht van de brand onder dekking van constructies zoals muren
Ketelwagen LPG – Koude BLEVE (explosie)	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw achter een muur •Vluchten uit het zicht van de brand onder dekking van constructies zoals muren
Ketelwagen LPG – Warme BLEVE (explosie)	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw achter een muur •Vluchten uit het zicht van de brand onder dekking van constructies zoals muren
Ketelwagen LPG – Wolkbrand / Gaswolkexplosie	<p>Snel reageren is noodzakelijk: binnen enkele minuten ontsteekt de wolk.</p> <p>Handelingsperspectief buiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Handelingsperspectief voor mensen buiten: vluchten, bij voorkeur haaks op de wind •Vluchten (ruim) buiten de zichtbare wolk <p>Handelingsperspectief binnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw achter een muur •Ramen en deuren sluiten kan soms helpen (dichtbij de bron) •Ramen en deuren wijd open zetten is zeer onverstandig 
Ketelwagen Ammoniak –	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw dat voldoende bescherming biedt

²⁶ Deze en de volgende tabellen zijn gebaseerd op de scenario's uit het Scenarioboek Externe Veiligheid, zie: <http://www.scenarioboek.nl/> en informatie van de brandweer Midden- en West-Brabant en Brabant-Noord.

Giftige wolk	<ul style="list-style-type: none"> •Vluchten dwars op de wind met een (natte) doek voor de mond en neus als bescherming
Ketelwagen Chloor – Giftige wolk	<ul style="list-style-type: none"> •Schuilen in een gebouw dat voldoende bescherming biedt •Vluchten dwars op de wind

Tabel 4: Incidenttypen met daarbij horende handelingsperspectieven

Tot slot zijn er nog enkele aanvullende mogelijkheden tijdens een incident bij het beperken van de persoonlijke effecten:

Aanvullend	Handelingsperspectief
Als je binnen bent	<ul style="list-style-type: none"> •Blijf binnen en sluit ramen en deuren. •Doof open vuur. •Sluit alle ventilatieroosters en zet ventilatiesystemen uit; afzuigkap, ontluchtingssystemen en -kokers, muur- en toiletroosters. •Ga naar een kamer waar het niet tocht, liefst middenin in het huis of gebouw. •Als er geëvacueerd moet worden, hoor je dat via Omroep Brabant, NL-Alert of een geluidswagen van politie of brandweer. •Volg altijd de aanwijzingen op van professionele hulpverleners.
Als je in aanraking bent geweest met giftige stoffen	Trek zo snel mogelijk je kleren uit en bewaar ze in een afgesloten zak. Neem contact op met een huisarts of ziekenhuis. De meeste stoffen kun je afspoelen met lauw water, bijvoorbeeld door een douche. Bezoek daarna wel een arts of ziekenhuis.
Als er brand of explosiegevaar dreigt	<ul style="list-style-type: none"> •Neem zo snel mogelijk afstand van de plek van het ongeval. Houd ten minste 500 meter afstand en schuil ergens binnen. •Ben je in een gebouw dat binnen 500 meter van de bron staat, maak dan gebruik van het ontruimingsplan. •Als je wegloopt of wegrijdt, doe dat dan dwars op de wind. •Volg de instructies van de hulpdiensten op. •Rook niet.

Tabel 5: Aanvullende handelingsperspectieven voor personen om effecten te beperken.