



## Notitie

### "Is er voldoende bluswater bij een treinongeluk met gevaarlijke stoffen?"

Opsteller: Fractie Hart voor Hilversum  
Datum: 01-12-2014

## Inleiding

Op 29 augustus 2014 stelde Hart voor Hilversum artikel 41 vragen over "voldoende bluswater bij treinongelukken met gevaarlijke stoffen?" De aanleiding voor deze vragen was als volgt:

- Enige jaren terug is er ambtelijk gewerkt is aan een plan om een blusleiding langs het spoor aan te leggen vanaf de natuurlijke vijver ten noorden van Hilversum (in GNR gebied, tussen Hilversum en Bussum), zodat er voldoende bluswater beschikbaar zou zijn om incidenten met treinongelukken met gevaarlijke stoffen te bestrijden. Dit initiatief is op enig moment gestopt. Waarom was het gestart? Waarom is het gestopt?
- De spoorlijn Amersfoort-Amsterdam is aangewezen als onderdeel van het Basisnet voor het vervoer van treinen met gevaarlijke stoffen. Het Basisnet zal binnenkort van kracht worden. Is er nu voldoende bluswater aanwezig bij incidenten met treinwagons met gevaarlijke stoffen?

## Conclusies

De conclusies, die Hart voor Hilversum trekt, na het stellen van artikel 41 vragen en aanvullende vragen daarop, leggen we hieronder vast.

### **Conclusie 1: In Hilversum is niet geborgd dat er voldoende bluswater is bij treinincidenten met gevaarlijke stoffen.**

In de antwoorden op de artikel 41 vragen staat letterlijk:

**"Er is geen specifiek document dat ingaat op voldoende bluswater bij een spoorincident met gevaarlijke stoffen op de lijn Amersfoort - Weesp."**

Gemeente Hilversum en de Brandweer hebben nooit onderzocht of er voldoende bluswater aanwezig is langs de spoorlijn, afgezet tegen hoeveel er aanwezig behoort te zijn. Ze hebben geen maatregelen genomen om zeker te stellen dat er voldoende bluswater is.

### **Conclusie 2: Een aantal antwoorden op onze artikel 41 vragen zijn onjuist beantwoord**

Twee voorbeelden:

1. Vraag: **"Is er op dit moment een bluswatervoorziening operationeel die 4 uur lang 360 m3 per uur levert?"** (Dit is gelijk aan 6000 liter bluswater per minuut)

Antwoord: **"Ja."**

Het juiste antwoord blijkt te zijn: "Nee, zo'n bluswatervoorziening is er niet."

2. **"Voor de bestemmingsplannen Noord en Over 't Spoor is geen advies van de brandweer over de bluswatervoorziening aangevraagd of aangeleverd. Waarom niet?"**

Antwoord: **"De brandweer heeft adviezen gegeven."**

Het juiste antwoord blijkt te zijn, dat de brandweer geen adviezen heeft aangeleverd voor deze bestemmingsplannen.

Hoe kan de gemeenteraad haar controlerende taak uitvoeren, als er onjuiste antwoorden worden gegeven op artikel 41-vragen?

**Conclusie 3: De gemeente Hilversum startte een plan voor meer bluswater toen de uitbreiding van het bestemmingsplan Mediapark moest worden vastgesteld, maar stopte, zonder vastgelegd besluit, zodra ze ermee meende te kunnen stoppen.**

Toen de gemeente een nieuw bestemmingsplan voor het Mediapark wilde vaststellen, waarin het aantal m2 studio/bedrijfsruimte fors toenam, zou het groepsrisico overschreden worden: er zouden teveel mensen op een te korte afstand van risicovolle omgeving gaan verblijven. Het externe veiligheidsadvies gaf aan dat een uitbreiding van de bluswatervoorziening nodig was. Deze noodzaak werd bevestigd door de brandweer. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan werd aan de raad inzicht gegeven in afspraken tussen Hilversum en TCN Mediapark. In deze afspraken verplichtte de gemeente Hilversum zich om de bluswatervoorziening uit te breiden. Op basis van deze en andere afspraken zou de raad kunnen instemmen met een overschrijding van het groepsrisico. Een uitbreiding met veel m2 zou in de toekomst ook veel extra OZB opleveren, dus de extra investering in bluswater kon in dit licht gezien worden.

Men moest met de uitbreiding van het bluswater aan de slag om aan de regels van een bestemmingsplan te voldoen, maar na vaststelling van het bestemmingsplan heeft men dit gestopt, omdat met "de afschaffing van gemengde treinwagons van gevaarlijke stoffen in één trein" de noodzaak zou zijn verdwenen. Dit is echter verder niet onderzocht of vastgelegd.

**Conclusie 4: De noodzaak tot uitbreiding van de bluswatervoorziening is er nog steeds**

De redenering van de gemeente is, dat er geen noodzaak meer is voor de uitbreiding van de bluswatervoorziening, nu er geen gecombineerde treinen met LPG en diesel meer zijn. Het 'worst case' scenario was een "warme BLEVE". Een BLEVE is een boiling liquid expanding vapour explosion. LPG wordt onder druk als vloeistof vervoerd: door hitte of extra druk gaat de vloeistof met een explosie over in gas. Een warme BLEVE is een explosie door hitte: diesel lekt uit de trein, vat vlam en door de hitte daarvan explodeert de LPG-wagon. 4 uur lang fors koelen met veel bluswater kan de explosie van de LPG-wagon door hitte voorkomen.

Doordat het Rijk een convenant heeft gesloten met de vervoerders komen er sinds 2012 geen gemengde treinen meer voor. Terecht is geconstateerd door de gemeente, dat het risico op een "warme BLEVE" fors is afgenomen. Er is alleen niet onderzocht hoeveel overige risico's er overblijven.

Ook een koude BLEVE vereist veel bluswater. Dit is een BLEVE door extra druk: LPG-wagon ontspoord, knalt ergens tegenaan, scheurt en er komen enorme steekvlammen uit, die leiden tot een vuurzee. Dit risico bestaat nog steeds. Ook een andersoortig incident met een treinwagon met een giftige, bijtende, explosieve of brandbare stof vereist veel bluswater.

Hiervoor heeft Hart voor Hilversum de Handreiking Opstellen Bluswaterbeleid van Brandweer Nederland (november 2012) erop nageslagen:

"Een ander scenario betreft het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij instantaan leeglopen of bij continue uitstroom ten gevolge van lekkage. Het kan hier gaan om brandbare, oxiderende, giftige (toxische), bijtende (corrosieve), radioactieve of explosieve stoffen. Bluswater kan namelijk ingezet worden voor het aanbrengen van een schuimdeken om de vloeistofplas van gevaarlijke stoffen af te dekken. Ook kan bluswater ingezet worden ter bescherming van de omgeving. Er kunnen dan waterschermen gegenereerd worden die gevaarlijke gassen of dampen kunnen neerslaan, verdunnen, vermengen, opmengen of oplossen.", bladzijde 79 van de Handreiking.

Hieronder ziet u een tabel uit deze Handreiking. In de tabel staat hoeveel bluswater er benodigd is bij een specifiek scenario met een treinincident met gevaarlijke stoffen.

<b>Tabel 3B: Voorzieningen voor bluswatergebruik voor OGS en Transport: Spoorvervoer</b>	<b>Geanticipeerd totaal uit alle voorzieningen (l/min)</b>	<b>Primair (l/min)</b>	<b>Afstand 1ste bluswatervoorziening opstelplaats (m)</b>	<b>Secundair/ tertiair (l/min)</b>	<b>Afstand 2/3de bluswatervoorziening opstelplaats (m)</b>
Locomotiefbrand <sup>1</sup>	2.000	Inhoud TS	n.v.t.	2.000	200 of SBV/tankwagen/grootwater-transport/pendelsysteem
Ladingbrand <sup>2</sup>	2.000	0	n.v.t.	2.000	200 of SBV/tankwagen/grootwater-transport/pendelsysteem
Voorkomen BLEVE <sup>3</sup>	4.000-5.000	0	n.v.t.	4.000-5.000	200 of SBV/tankwagen/grootwater-transport/pendelsysteem
Plasbrand <sup>4,5</sup>	4.500	0	n.v.t.	4.500	200 of SBV/tankwagen/grootwater-transport/pendelsysteem
Vrijkomen gevaarlijke lading <sup>6,7</sup>	4.500	0	n.v.t.	4.500	200 of SBV/tankwagen/grootwater-transport/pendelsysteem

- 1 De inhoud van de TS volstaat voor blussing van de locomotiefbrand waarbij een secundaire bluswatervoorziening van 2000 liter per minuut nodig is voor het beschermen van de omgeving.
- 2 Voor blussing van de lading is een bluswatervoorziening van 1000-2000 liter per minuut noodzakelijk. De bluswatervoorziening volstaat ook voor het beschermen van de omgeving.
- 3 Voor blussing van een brand om een BLEVE te voorkomen is een bluswatervoorziening van 1000-2000 liter per minuut noodzakelijk; tevens kan het nodig zijn om zo snel mogelijk aan te vangen met het koelen van de ketelwagon (3000 liter per minuut). Voor onbemande blussing en koeling wordt uitgegaan van de inzet van 4 waterkanonnen (6000 liter per minuut). De bluswatervoorziening volstaat ook voor het beschermen van de omgeving.
- 4 Er is uitgegaan van een plasoppervlak van 700 m<sup>2</sup>. Voor blussing van de plasbrand is een bluswatervoorziening van 4500 liter per minuut noodzakelijk. De al geraamde bluswatercapaciteit zou moeten volstaan voor bescherming omgeving.
- 5 Tevens benodigd 4100 liter SVM (bij een plasoppervlak van 700 m<sup>2</sup>).
- 6 Er is uitgegaan van een plasoppervlak van 700 m<sup>2</sup>. Voor afdekken van de vloeistofplas is een bluswatervoorziening van 4500 liter per minuut noodzakelijk. Deze bluswatervoorziening volstaat ook voor bescherming van de omgeving.
- 7 Tevens benodigd 2050 liter SVM (bij een plasoppervlak van 700 m<sup>2</sup>).

#### **Uitleg termen:**

- **Primair:** de primaire bluswatervoorziening: de standaard brandweerkranen in de wijk,
- **Secundair:** de secundaire bluswatervoorziening: minimaal 1500 liter per minuut, 4 uur lang, binnen een half uur operationeel.
- **Tertiair:** de tertiaire bluswatervoorziening: minimaal 2000 liter per minuut, onbeperkt leverbaar, binnen een uur operationeel.
- **Afstand 2/3de bluswatervoorziening opstelplaats (m):** de maximale afstand waarop de secundaire of tertiaire bluswatervoorziening opgesteld is of aangesloten kan worden, gerekend vanaf de opstelplaats voor de brandweerauto.
- **SBV:** schuimblusvoertuig.
- **SVM:** schuimvormend middel.

Uit de kolom “secundair/tertiair (liter/min)” blijkt dat het scenario “Voorkomen BLEVE” het meeste bluswater vereist: 4.000 – 5.000 liter per minuut. Vooral voor het koelen is veel water benodigd. Nu het risico op een Warme BLEVE door maatregelen in het spoorwegvervoer flink verkleind is, is dit niet meer het maatgevend scenario.

Echter, uit diezelfde kolom blijkt dat de scenario's “Plasbrand (diesel lekt uit de trein en vormt een brandende plas)” en “Vrijkomen gevaarlijke lading” (giftige, bijtende, explosieve of brandbare stoffen ontsnappen uit de treinwagon) ook veel secundair en tertiair bluswater vereisen: 4.500 liter per minuut. Uit de eerste kolom, “geanticipeerd totaal uit alle voorzieningen (l/min)”, blijkt dat als je de brandweezorg wil inrichten om om te gaan met deze scenario's, men vooraf moet voorzien in forse secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen.

Kortom: de noodzaak tot uitbreiding van de bluswatervoorziening is er nog steeds!

#### **Conclusie 5: Nu de spoorlijn aangewezen is voor vervoer van gevaarlijke stoffen moet Hilversum de bluswatervoorziening op korte termijn uitbreiden!**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per trein, dwars door Hilversum, zal de komende jaren blijven bestaan. Uit de cijfers van het ministerie blijkt dat het aantal wagons per jaar varieert. Het aantal wagons met diesel neemt af. De transporten van chloor, een zeer giftig gas, zijn teruggebracht naar enkele malen per 2 jaar. Echter, het aantal LPG-treinen neemt weer toe. En in 2013 zijn er voor het eerst wagons met een zeer giftig vloeistof langsgereden. Welke stof betreft het hier? Fluorwaterstof, een zeer bijtend zuur? Hoe bestrijden we een ongeluk met zo'n wagon? Hoeveel bluswater is daarvoor nodig?

Tijd om wakker te worden en de brandweezorg in te richten op de risico's die we lopen in Hilversum! In de raadsvergadering van 9 december 2014 zullen we hier vragen aan het college over stellen.

## Bijlage

### De artikel 41 vragen, de antwoorden en de beoordeling van de antwoorden

Tekst artikel 41 vragen:

Elke dag rijden er treinwagons met brandbare of giftige stoffen dwars door Hilversum. Het aantal chloortransporten is teruggebracht tot enkele ritten per twee jaar. Maar ook andere gevaarlijke stoffen worden per trein door onze gemeente vervoerd: brandbare gassen en vloeistoffen als LPG en benzine; giftig gas als ammoniak. Deze wagons rijden elke week.

De route Amersfoort - Hilversum - Weesp is opgenomen in het Basisnet Spoor voor gevaarlijke stoffen. De wet waarin dit is vastgelegd, is aangenomen door de Tweede en Eerste Kamer en in de brief van juni 2014 kondigt staatsecretaris Mansveld aan dat ze de regels voor dit Basisnet op korte termijn in werking zal laten treden. Treinwagons met gevaarlijke stoffen zullen dus door Hilversum blijven rijden.

Natuurlijk worden deze transporten zorgvuldig uitgevoerd en is de kans op een ongeluk zeer klein. Dat een ontsporing van een trein toch kan gebeuren bleek op 15 januari 2014: een personentrein ontspoorde vlak voor de kleine spoorbomen.



Velen maakten zich toen zorgen: de ontspoorde trein in Wetteren (Belgie) van 2 mei 2013 lag nog vers in het geheugen: daar explodeerden enkele ketelwagons met 300 ton giftige stof en vlogen in brand. De trein was te hard over een wissel gereden.

Als in Hilversum een trein met benzine of LPG zou ontsporen en zou doordenderen tegen obstakels, zou ook hier een explosie en een vuurzee het gevolg zijn. Midden in drukbevolkt gebied.

Bij een ontspoorde trein met brandbare stoffen is het van belang dat de brandweer vlug ter plekke is en over voldoende bluswater beschikt om de wagons koel te houden. Zo kan een explosie van een ontspoorde LPG-wagon mogelijk voorkomen worden. Als er toch brand ontstaat, is er veel bluswater nodig om de vuurzee te doven. Dit is wat er in het rapport "Externe veiligheid Bestemmingplan van Riebeeck/Bonairelaan" (maart 2012), hierover staat: *"Belangrijk voor een ongeval met brandbare gassen is dat de brandweer zo snel mogelijk ter plaatse van de calamiteit bij de tankwagon is, zodat deze onmiddellijk gekoeld kan worden om een <explosie met vuurzee> (BLEVE) te voorkomen. Essentieel is daarbij dat de brandweer voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit heeft."*

Hart voor Hilversum heeft in de commissie aan de burgemeester gevraagd of er voldoende bluswater is bij spoorincidenten met gevaarlijke stoffen. Het antwoord was dat de brandweer over een rapport beschikte waarin dit onderzocht was. Uiteindelijk bleek dit rapport er niet te zijn. De indruk bestond, dat er ook niet in andere beleidstukken van de brandweer concreet op dit thema wordt ingegaan. Dat is zorgelijk. Daarom stelde Hart voor Hilversum hier artikel 41 vragen over.

#### Deel 1: Gemeentelijk en/of regionaal beleid

**Vraag 1:** [Is er een beleidsdocument of calamiteitenplan voor heel Hilversum of de hele regio, waarin de maatregelen beschreven worden die Hilversum of de regio moet nemen om te zorgen voor voldoende bluswater bij een spoorincident met gevaarlijke stoffen op de lijn Amersfoort - Weesp? Zo nee, waarom niet? Zo ja, dan ontvangen we graag dit rapport.](#)

## Antwoord

Vanuit de veiligheidsregio zijn er diverse soorten planvorming relevant. Ten eerste het regionaal crisisplan dat de algemene aanpak beschrijft van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het ramptype incident op spoor wordt daarin al benoemd. Verder is er een incidentbestrijdingsplan (Coba-Cori) waarin staat beschreven hoe de incidenten op spoor en snelwegen worden aangepakt. Het incidentbestrijdingsplan is in bijlage toegevoegd. Daarnaast wordt er al een tijd gewerkt aan het incidentbestrijdingsplan "incidenten op het spoor en de weg", omdat dit ramptype geprioriteerd is binnen het Regionaal Risicoprofiel. In dat profiel staan alle risico's binnen onze regio. Dit IBP (incidentbestrijdingsplan) wordt binnenkort binnen de Veiligheidsregio geactualiseerd. **Er is geen specifiek document dat ingaat op voldoende bluswater bij een spoorincident met gevaarlijke stoffen op de lijn Amersfoort - Weesp.**

## Beoordeling van het antwoord

We hebben de bijlage, het incidentbestrijdingsplan, bestudeerd. Dit document gaat niet in op "het vooraf regelen van voldoende bluswater" voor incidenten op het spoor.

In het antwoord staat concreet dat de brandweer nergens beschreven heeft hoeveel bluswater er aanwezig is langs de spoorlijn Amersfoort-Weesp, afgezet tegen hoeveel bluswater er aanwezig zou moeten zijn. Dit is precies waar Hart voor Hilversum zich zorgen over maakt en wat aangepakt moet worden door het college!

Om een beeld te krijgen wat er geregeld zou moeten zijn, heeft Hart voor Hilversum de bestemmingplannen van de wijken langs de spoorlijn bestudeerd. Welke maatregelen en afspraken zijn er vastgelegd om de externe veiligheid in deze wijken te waarborgen?

In onderstaande vragen willen we controleren of deze maatregelen en afspraken uitgevoerd zijn.

## Deel 2: Mediapark

Het Mediapark ligt vlak langs het spoor. Hier zijn regelmatig grote aantallen bezoekers en werknemers aanwezig.

In het rapport "Externe Veiligheid Mediapark" (11 september 2008), dat Arcadis in opdracht van de gemeente heeft opgesteld, lezen we het volgende (blz. 20):

*"Om een BLEVE op het spoor te voorkomen zal een bluswatervoorziening met een capaciteit van 360 m<sup>3</sup> per uur gedurende minimaal 4 uur dienen te worden aangelegd langs de Mies Boumanboulevard. Verder dienen er opstelplaatsen te worden gerealiseerd langs de spoorlijn om een optimale brandweerinzet ter voorkoming van de BLEVE <explosie> te hebben."*

De regionale brandweer geeft aan dat de waterleiding via de brandkranen slechts een fractie van de capaciteit kan leveren. Ze schrijft: *"Er is dus een aanvullende bluswatervoorziening nodig. Deze voorziening dient in de directe omgeving van het spoor beschikbaar te zijn, omdat aanvoer van bluswater over een afstand van meer dan 160 meter ten koste gaat van snelheid en capaciteit. Op dit moment is alleen de sprinklervijver (kleine vijver die zich aan de westzijde van Media Park bevindt) beschikbaar (en die hier eigenlijk niet voor bedoeld is <HvH: deze is naar wij begrijpen voor het nathouden van het gebouw van Beeld en Geluid>). Verder zijn er op dit moment geen secundaire voorzieningen, zoals geboorde putten, beschikbaar."*

Op basis van dit advies zijn de volgende afspraken vastgelegd in het bestemmingsplan Mediapark (sinds december 2010 in werking):

1. Voor het spoorbaantraject Amsterdam - Amersfoort wordt het rampenbestrijdingsplan aangepast.
2. Samen met het Gewest Gooi & Vechtstreek formuleert de gemeente een totaalvisie op de ontwikkeling en gebruiksmogelijkheden van de spoorzone. In die visie wordt mede een uitspraak gedaan over het vestigingsbeleid en de aanvaardbaar niveaus van het Groepsrisico.
3. In het noordelijke gedeelte van het plangebied wordt ruimte gereserveerd voor het aanleggen van een blusvoorziening van voldoende omvang (zie advies brandweer).
4. Er wordt gewerkt aan het creëren van opstelplaatsen voor brandweervoertuigen aan weerszijden van de spoorlijn.

**Vraag 2:** Kunt u voor deze 4 afspraken aangeven of deze zijn uitgevoerd. Zo ja, waar is dit vastgelegd? Zo nee, waarom niet?

## Antwoord

1. Het incidentbestrijdingsplan (Coba-Cori) wordt momenteel door de Veiligheidsregio herzien en meegenomen in het Incidentbestrijdingsplan "incidenten op het spoor en de weg";.
2. Is regionaal vastgesteld in het PHO milieu van het Gewest. Echter niet door de gemeente Hilversum.
3. Nee, omdat door het invoeren van het Basisnet de noodzaak niet meer aanwezig is.
4. Ja.

Navraag van het antwoord van vraag 3



## Waarom is de noodzaak niet meer aanwezig?

### Antwoord:

Het maatgevende scenario voor vervoer van LPG over het spoor is nu een koude BLEVE (onmiddellijke explosie na mechanische beschadiging van spoorketelwagon, waardoor koeling met veel bluswater door brandweer geen reële optie meer is) i.p.v. warme BLEVE, omdat er bronmaatregelen bij de vervoerders zijn genomen (alleen bloktreinen, waarbij spoorketelwagons met LPG en brandbare vloeistoffen niet naast elkaar mogen worden vervoerd).

### Navraag van het antwoord op vraag 4

HvH vroeg zich af waar deze opstelplaatsen dan zijn. Uit navraag van dit antwoord blijkt het volgende: er zijn geen aparte opstelplaatsen zijn gerealiseerd. De brandweer vindt de toegankelijkheid afdoende:

De brandweer is langs vrijwel het gehele Hilversumse spoortracé in staat om het spoor vanaf minimaal 1 zijde te benaderen via het openbare wegennet. Op de plaatsen waar dit niet mogelijk is, zal benadering plaatsvinden via enkele bedrijventerreinen.

### Beoordeling van het antwoord

1. In december 2010 is afgesproken dat het incidentenbestrijdingsplan voor "incidenten op het spoor en de weg" herzien moet worden voor het spoorbaantraject Amsterdam – Amersfoort en dat is nu, eind 2014, nog steeds niet gebeurd.
2. Het blijft onduidelijk waarom de wethouder Milieu in de regio afspraken gemaakt heeft over het vestigingsbeleid in de spoorzone en de aanvaardbare niveau's van het Groepsrisico, zonder dat dit in de gemeenteraad besproken of vastgesteld is.
3. Als een "koude BLEVE" nu maatgevend is (dit is bijvoorbeeld als een LPG-wagon uit de rails raakt, tegen de spoorbrug knalt en direct explodeert), hoeveel bluswater is daar voor nodig?
4. Heeft de brandweer geregeld, dat men bij een incident snel toegang heeft tot deze bedrijventerreinen?

Op 15 december 2010 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanpassing van het bestemmingsplan Mediapark, waardoor meer bebouwing mogelijk werd op het Mediapark, dichtbij de spoorlijn. Onderdeel van het raadsbesluit was het volgende beslispunt:

*"te besluiten de verantwoordelijkheid te nemen voor de toename en/of overschrijding van het groepsrisico in verband met de externe veiligheid (spoorzone);"*

Om verantwoord om te gaan met de toename van het risico werd er een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met Media Park Enterprise BV, de NOS en de NPO, waarin de gemeente de verplichting op zich nam om een nieuwe bluswatervoorziening te realiseren bij het Mediapark, naast de spoorlijn. Hierover staat het volgende in de overeenkomst:

### *"Artikel 5 Externe veiligheid/Bluswatervoorziening"*

#### *5.1*

*Aangezien de waterleiding in geval van calamiteiten op het naastgelegen spoor slechts een fractie van de benodigde capaciteit bluswater kan leveren, is er een aanvullende bluswatervoorziening in de directe omgeving van het spoor nodig. Hierbij wordt gedacht aan een tweetal geboorde putten (één aan de kant van het Media Park en één aan de overzijde van het spoor) met een ringleiding en de nodige brandhydranten. MPE en de Gemeente Hilversum hebben in samenspraak met de brandweer van Hilversum een voorkeursvariant voor de toekomst uitgewerkt. De Gemeente zal in afstemming met MPE in overleg treden met bevoegde instanties, zoals bijvoorbeeld Prorail en Ministeries, over de te nemen maatregelen. Deze maatregelen dienen te worden afgewogen tegen de algemeen geldende richtlijnen voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor."*

### Vraag 3: Zijn deze 2 geboorde putten gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord

*"Nee, omdat door het invoeren van het Basisnet de noodzaak niet meer aanwezig is."*

**Vraag 4:** Is er op dit moment een bluswatervoorziening operationeel die 4 uur lang 360 m3 per uur levert?

Antwoord

Ja.

Navraag van het antwoord

Een bluswatervoorziening die 360 m3 per uur levert is fors. Dat staat gelijk aan 6.000 liter per minuut. En dat is dan 4 uur lang achter elkaar nodig.

(Ter vergelijking: een brandkraan levert maximaal 1.000 liter per minuut en bij gebruik van meerdere brandkranen, die op hetzelfde waterleidingnet zijn aangesloten, vindt er capaciteitsverlies plaats. Dus met brandkranen allen red je het niet.)

Hart voor Hilversum vroeg zich af waar deze bluswatervoorziening van 6.000 liter per minuut is.

**Het nieuwe antwoord blijkt te zijn, dat deze bluswatervoorziening er niet is!**

**Vraag 5:** Bent u ervan op de hoogte dat er ambtelijk een voorstel is uitgewerkt voor een blusleiding vanaf de vijver bij het voormalige zwembad in het noorden langs de hele Mies Boumanboulevard? Deze blusleiding zou voorzien in direct voldoende bluswater bij spoorincidenten tegen een redelijke investering. Wordt dit voorstel alsnog uitgevoerd? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, omdat door het invoeren van het Basisnet de noodzaak niet meer aanwezig is.

### **Deel 3: Van Riebeeckwijk**

In het "Onderzoek Externe Veiligheid Van Riebeeck/Bonairelaan" (maart 2012) dat adviesbureau Oranjewoud voor de gemeente heeft opgesteld is hetvolgende te lezen:

"Met name in de noordwest-hoek van het bestemmingsplan, rondom VSH, is niet voldoende bluswater aanwezig. Daarbij wil de brandweer graag dat de vijver aan de Compagnieweg wordt aangewezen als blusvijver voor de brandweer. Dit kan in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt."

**Vraag 6:** Is de vijver aan de Compagnieweg aangewezen als blusvijver? Kan de brandweer op dit moment deze vijver inzetten voor het oppompen van bluswater?

Antwoord

1. Nee.
2. Ja.

### **Deel 4: Wijken Noord en Over 't Spoor**

De treinwagons met brandbare of giftige stoffen rijden langs deze wijken. In de rapporten over de externe veiligheid wordt gesteld dat het groepsrisico hier boven de oriëntatiewaarde ligt, dus dat een extra beschouwing en verantwoording nodig is.

**Vraag 7:** Voor beide bestemmingsplannen is geen advies van de brandweer over de bluswatervoorziening aangevraagd of aangeleverd. Waarom niet?

Antwoord

1. Bij Bestemmingsplan Noord heeft de brandweer in het vooroverleg haar adviezen gegeven.
2. Ook bij het bestemmingsplan Over 't Spoor heeft de brandweer haar advies gegeven.

Navraag van het antwoord

HvH heeft geconstateerd dat de adviezen van de brandweer niet bij deze (ontwerp) bestemmingsplannen staan. Er staat meerdere keren: "het advies van de brandweer moet nog aangeleverd worden."

We vroegen na hoe het antwoord bedoeld was.

Het juiste antwoord blijkt te zijn: **"Uit stukken blijkt dat brandweer geen advies heeft gegeven."**

**Vraag 8: Zijn er knelpunten met de bluswatervoorziening in deze wijken?**

**Antwoord**

Nee, de primaire bluswatervoorziening is op orde. Er zijn twee geboorde putten gerealiseerd en tevens kan gebruik gemaakt worden van de Berlagevijver voor grootschalige incidentbestrijding.

**Beoordeling van het antwoord**

Er wordt gezegd dat de primaire bluswatervoorziening op orde is: dat zijn de standaard brandwaterkranen. Er wordt niet gezegd dat de secundaire bluswatervoorziening op orde is: dat is nu juist het extra bluswater dat nodig is bij grotere branden of rampen. De twee geboorde putten blijken op het Stationsplein en bij de VSH geslagen te zijn. De Berlagevijver ligt zover weg van het spoor, dat er geen brandweerslang (lengte 160 meter) direct in kan. Het kan meer dan een uur duren voordat het water uit deze vijver voorhanden is bij branden in de wijk is. Dat betekent dat er in delen van de dichtbevolkte wijken langs het spoor, zoals de Geuzenbuurt en Noord geen extra bluswatervoorziening voorhanden is.

**Vraag 9: Bent u het met ons eens, dat als u een extra bluswatervoorziening aanlegt bij de Mies Boumanboulevard, zoals u van plan was voor het Mediapark, ook in deze wijken het bluswater beter en sneller voor handen is bij een spoorincident met gevaarlijke stoffen?**

**Antwoord**

Ja.

**Deel 5: Basisnet Spoor**

Er is in de afgelopen jaren door het Rijk gewerkt aan betere afspraken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Zo is er in 2012 een convenant gesloten, waardoor er nu geen treinen meer rijden waarbij wagons met brandbaar gas (LPG) en met brandbare vloeistof (diesel/benzine) gecombineerd worden. Dit vergroot de veiligheid.

In de brief van de gemeente van begin december met informatie over de chloortransporten, meldt u dat in 2012 de volgende transporten hebben plaatsgevonden:

Gerealiseerd vervoer 2012 Prorail	Aantal wagons
Categorie A (brandbare gassen, bijv. LPG)	30
Categorie B2 (giftige gassen, bijv. ammoniak)	310
Categorie B3 (zeer giftige gassen, bijv. chloor)	0
Categorie C3 (zeer brandbare stoffen, diesel/benzine)	990
Categorie D3 (giftige vloeistoffen, bijv. acrylnitril)	0
Categorie D4 (zeer giftige vloeistoffen, fluorwaterstof)	0

In het Basisnet Spoor, dat binnenkort van kracht wordt, worden routes en grenzen vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de recente ruimtelijke onderbouwing voor het Perceel Groest 16-18 schrijft u (blz. 23): "In de nabije toekomst zullen de uitgangspunten van het Basisnet Spoor in de wetgeving geïmplementeerd worden. Dit betekent dat het groepsrisico af zal nemen voor de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort, aangezien de transportintensiteiten op dit traject omlaag gaan."

Het valt ons echter op dat de aantallen wagons met LPG, benzine en ammoniak die in het Basisnet Spoor worden vastgelegd zo'n 3 tot bijna 50 keer hoger zijn dan de aantallen in de tabel voor 2012 hierboven.



In het Basisnet Spoor worden de volgende aantallen per jaar genoemd voor het traject Hilversum-Weesp:

Basisnet Spoor	Ketelwagenequivalenten
Categorie A (brandbare gassen, bijv. LPG)	1440
Categorie B2 (giftige gassen, bijv. ammoniak)	910
Categorie B3 (zeer giftige gassen, bijv. chloor)	0
Categorie C3 (zeer brandbare stoffen, diesel/benzine)	6020
Categorie D3 (giftige vloeistoffen, bijv. acrylnitril)	1110
Categorie D4 (zeer giftige vloeistoffen, fluorwaterstof)	180

**Vraag 10:** *Wat betekenen de aantallen die voor Hilversum genoemd worden in het Basisnet Spoor?*

Antwoord

Referentie aantallen genoemd in Basisnet Spoor (prognose 2020). Hiermee wordt in de externe veiligheidsonderzoeken het groepsrisico uitgerekend. De eerste tabel geeft aan wat daadwerkelijk in 2012 over het spoor gereden heeft. Bij de berekeningen wordt dus uitgegaan van een zogenaamd 'worst case scenario'.

**Vraag 11:** *Graag ontvangen we de tabellen met "aantallen wagons gevaarlijke stoffen" over de jaren 2010, 2011 en 2013.*

Antwoord

De gevraagde gegevens zijn niet in bezit van de gemeente Hilversum. De gemeente heeft bij ProRail de gevraagde informatie opgevraagd. ProRail rapporteert de realisatiegegevens van het gevaarlijke stoffen transport jaarlijks aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail is niet vrij om deze realisatiegegevens over het transport van gevaarlijke stoffen aan derden te verstrekken, tenzij die verplichting is vastgelegd in een wettelijke regeling. De achtergrond hierbij is dat deze transportgegevens, bedrijfsinformatie betreft van de vervoerders. In de Algemene Voorwaarden tussen ProRail en spoorwegondernemingen is vastgelegd dat ProRail deze gegevens alleen mag verstrekken aan derden, als de spoorwegondernemingen daarvoor toestemming hebben gegeven. Vanwege de artikel 41 vragen aan het college van de gemeente Hilversum, zal ProRail aan de vervoerders toestemming vragen om de realisatiecijfers van de jaren 2010, 2011 en 2013 aan de gemeente Hilversum te mogen verstrekken.

Navraag van het antwoord

Het was niet mogelijk om rechtstreeks van ProRail de gegevens te krijgen. Via het ministerie Infrastructuur en milieu hebben wij alsnog gegevens over de jaren 2010 t/m 2013 mogen ontvangen.

**Spoorvervoer gevaarlijke stoffen door Hilversum**

	A	B2	B3	C3	D3	D4
2010	150	300	0	1300	0	0
2011	0	300	50	1050	0	0
2012	30	310	0	990	0	0
2013	99	247	16	827	0	23

A = brandbaar gas

B2 = toxisch gas

B3 = zeer toxisch gas

C3 = brandbare vloeistof

D3 = toxische vloeistof

D4 = zeer toxische vloeistof

Aantallen over 2010 t/m 2012 zijn afgerond.

**Vraag 12:** *Is er voor de komende jaren een groei of krimp te verwachten van de aantallen wagons met LPG, benzine/diesel en ammoniak, die door Hilversum rijden?*

Antwoord

Dat is niet aan te geven omdat het bedrijfsgevoelige gegevens betreft van de vervoerders over het spoor. Het risico mag niet hoger zijn dan in het Basisnet Spoor beschreven staat. Het Ministerie Infrastructuur en Milieu gaat hierop controleren .

**Vraag 13:** *Moeten Hilversum en de regio de brandveiligheidszorg zo inrichten dat de aantallen die in het Basisnet Spoor genoemd worden realiteit kunnen worden?*

Antwoord

Nee, in het kader van de invoering van de Wet basisnet spoor zijn er een aantal bronmaatregelen doorgevoerd waardoor de kans op incidenten is afgenomen terwijl het vervoer wel kan toenemen. Verder wordt met de komst van de Hanzelijn een gedeelte van het vervoer omgeleid via Flevoland. Er wordt wel met een incidentbestrijdingsplan rekening gehouden met mogelijke incidenten op het spoor en de bestrijding daarvan. De brandweer is hierop uitgerust.

Beoordeling antwoord

De Hanzelijn (spoor vanaf Lelystad naar Zwolle) is in 2012 opgeleverd en op 9 december 2012 in de NS-dienstregeling opgenomen. In de vervoerscijfers van 2013 is een eventueel effect hiervan reeds te zien. Er is een daling te zien in wagons met diesel en ammoniak, maar een stijging van wagons met LPG en zeer giftig vloeistof. In het incidentbestrijdingsplan staat niets over de beschikbaarheid van bluswater.

**Vraag 14:** *Welke andere consequenties heeft de inwerkingtreding van het Basisnet Spoor voor Hilversum? Bijv. voor de locatie van nieuwe zorginstellingen en scholen.*

Antwoord

Geen gevolgen. Er wordt nu al rekening gehouden met de invoering van het Basisnet. In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (BWBR0016249) wordt aan de gemeente verzocht om in het kader van ruimtelijke procedures met de invoering van het Basisnet Spoor al rekening te houden.

Aanvullend antwoord

Het is nog steeds niet duidelijk wanneer de Wet basisnet van kracht wordt. De verwachting is dat de regelgeving (Besluit externe veiligheid transportroutes en Regeling basisnet) pas per 1 januari 2015 van kracht zal zijn.

Zoals eerder geantwoord heeft de inwerkingtreding van het Basisnet geen negatieve gevolgen voor bestaande en nieuwe kwetsbare groepen.

**Deel 6: Vermindering brandkranen**

In de jaarrekening 2013 van de Veiligheidsregio lezen we dat de regionale brandweer van plan is om een deel van de brandkranen af te sluiten om zo te bezuinigen.

**Vraag 15:** *Bent u van plan om brandkranen af te sluiten die op minder dan 300 meter van de spoorlijn liggen en die gebruikt zouden kunnen worden om de gevolgen van een spoorincident te bestrijden?*

Antwoord

De regionale brandweer komt in het eerste kwartaal 2015 met een voorstel voor de gemeente Hilversum en die zullen wij adequaat beoordelen.

Alvast bedankt voor de antwoorden.

Met vriendelijke groet,

Fractie van Hart voor Hilversum.