

AANGETEKENDE VERZENDEN

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Commissie spoor
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

VERZONDEN

29 NOV 2022

Onderwerp

Zorgen veiligheid omwonenden spoor Zuid-Nederland;
commissiedebat spoor 15-12-2022, agendapunt "Jaarverslag basisnet 2021"

Geachte heer/mevrouw,

Inleiding

Gemeenten, veiligheidsregio's en provincies in Zuid-Nederland, onder meer vertegenwoordigd in het bestuurlijk overleg Brabantroute en de B5-gemeenten, maken zich zorgen over de toekomstige fysieke veiligheid (externe veiligheid) van hun burgers in de spoorzones rondom de Brabantroute. Net als vele bij de externe veiligheid betrokken instanties langs andere delen van de goederencorridor over het spoor, zoals de Bentheimroute, delen wij deze zorgen.

Ook wij zijn van mening dat met het voorgenomen rijksbeleid de externe veiligheid in onze spoorzones onvoldoende wordt gewaarborgd.

Zorgen

In bijgevoegd memo "Zorgen over fysieke veiligheid bewoners spoorzones basisnet" en position paper "IPO/VNG ten behoeve van het commissiedebat spoor" worden onze zorgen nader toegelicht.

Samenvattend is Zuid-Nederland van mening dat met het voorgenomen rijksbeleid gekozen wordt voor een te eenzijdige koers waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen onbeperkt kan plaatsvinden ten koste van de veiligheid van omwonenden en de bebouwde omgeving. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de externe veiligheid langs het spoor in het algemeen en de kans op een ramp met veel slachtoffers (groepsrisico) in het bijzonder.

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Datum

22 november 2022

Ons kenmerk

C2298258/5158879

Uw kenmerk

30375- 75 Brief regering d.d. 25
augustus 2022 - V.L.W.A. Heijnen,
staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat Jaarverslag basisnet
2021

Contactpersoon

G.M.P.F.H. (Gudo) Stekhuizen

Telefoon

(06) 18 30 34 47

Email

gstekhuizen@brabant.nl

Bijlage(n)

2

Eenzijds omdat de kans op een ongeval groter dreigt te worden. Dit komt door een verdere toename van de hoeveelheid vervoerde gevaarlijke stoffen over het Brabants spoor. Deze toename wordt mogelijk gemaakt door de beoogde verruiming van het wettelijke risicoplafond voor het basisveiligheidsniveau. En doordat het Rijk niet meer wil ingrijpen als de kans op een ramp langs het spoor te groot wordt: bij de wijziging van het basisnet verdwijnen de twee risicoplafonds die dienen als indicatie voor de omvang van het groepsrisico. Anderzijds omdat een potentieel ongeval meer omwonenden zal gaan raken. Gemeenten hebben immers een bouwopgave: er moet rondom stations en langs het spoor veel gebouwd worden, waardoor nog meer mensen worden blootgesteld aan de risico's in de spoorzone. En door de energietransitie kunnen die stoffen ook nog risicovoller worden: zonder sturing op de energiedragers zal er met name meer brandbaar en giftig gas vervoerd gaan worden, dat bij een ongeval grotere effecten voor de omgeving heeft dan de huidige benzine en diesel.

Datum

22 november 2022

Ons kenmerk

C2298258/5158879

Bestuurlijke verantwoordelijkheid

Gemeenten en veiligheidsregio's moeten gaan zorgen voor de beheersing van de kans op een spoorramp: ze moeten bij nieuwe bouwplannen rekening houden met de risico's van het spoortransport. Gemeenten kunnen besluiten om minder dicht op het spoor te bouwen, extra bouwmaatregelen te eisen of veiligheidsvoorzieningen te treffen. De voor die risicoafweging benodigde informatie (hoeveel en welke stoffen zullen op een bepaald traject worden vervoerd) dreigt echter ook uit het basisnet te verdwijnen. De kosten van de maatregelen zijn voor de gemeente of de toekomstige gebruikers.

Voor de al bestaande bebouwing langs het spoor zou het verdwijnen van de beide risicoplafonds voor het groepsrisico betekenen dat er door het rijk niet meer wordt ingegrepen als de risicoplafonds worden overschreden en daardoor de kans op een ramp te groot wordt.

Hierdoor wordt de bestuurlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en veiligheidsregio's voor de fysieke veiligheid van hun bewoners in de spoorzones een nauwelijks realiseerbare opgave. Dit vertraagt de besluitvorming en zal naar verwachting leiden tot vertraging van de procedures voor en realisatie van bouwprojecten in de spoorzones.

Overigens zijn wij van mening dat de veiligheid van bewoners in de nabijheid van het basisnet mede een rijksverantwoordelijkheid is. Ten minste zou het Rijk moeten zorgen voor het gebruik van de veiligste route bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (bronaanpak). Daarnaast vragen we het Rijk grenzen te stellen aan het groepsrisico dat het vervoer over spoor bij bestaande bebouwing mag veroorzaken.

Tot slot vragen we het Rijk (ook in Europees verband) richting te geven aan gewenste energiedragers op basis van de gevaarsaspecten. Zo is ammoniak niet alleen explosief, maar ook giftig. Dit in tegenstelling tot andere (waterstofdragende) energiedragers, zoals waterstof, ethanol, mierenzuur en metaalpoeders.

Oplossingen

Gelet op onze zorgen stellen wij de volgende mogelijke oplossingsrichtingen voor:

- Rijksregie bij het zoveel mogelijk weren van het vervoer van gevaarlijke stoffen door verstedelijkte gebieden.
- Behouden, respecteren en waar mogelijk op termijn reduceren in verstedelijkte gebieden van alle drie de risicoplafonds voor het vervoer gevaarlijke stoffen uit de Wet Basisnet.
- Gemeenten, provincies en veiligheidsregio's te betrekken bij de normering, uitvoering en handhaving van het Basisnet.
- Sturing van vervoer gevaarlijke stoffen via alternatieve minder dichtbevolkte routes (waaronder de Betuweroute) en andere modaliteiten, waaronder buisleidingen (Modal Shift).

Waar dit juridisch niet afdwingbaar blijkt te zijn instrumentarium te ontwikkelen om deze sturing alsnog mogelijk te maken, waaronder het ontwikkelen van prijsprikkels.

Datum

22 november 2022

Ons kenmerk

C2298258/5158879

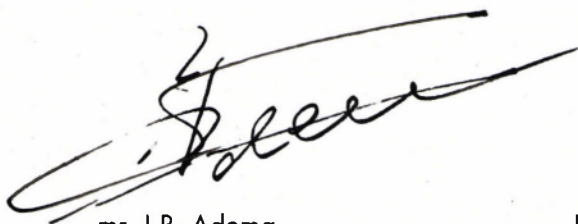
Verzoek

Als voorzitter van het bestuurlijk overleg Brabantroute en als betrokken bestuurder voor een veilig en gezond Brabant vragen wij u om onze zorgen en bedenkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en met ons te komen tot oplossingen die meer recht doen aan alle belangen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,



mr. I.R. Adema



P.J. Buijtels

Bijlagen:

- Memo "Zorgen over fysieke veiligheid bewoners spoorzones basisnet" en position paper "IPO/VNG ten behoeve van het commissiedebat spoor".
- Position paper "IPO/VNG ten behoeve van het commissiedebat spoor".

**BASISNET IN BALANS:
VEILIG EN TOEKOMSTBESTENDIG
GOEDERENSPOOR IN
ZUID-NEDERLAND**

Goederenruit en modal shift randvoorwaarden



Verstedelijking, bijna 50% groei en Duitsland

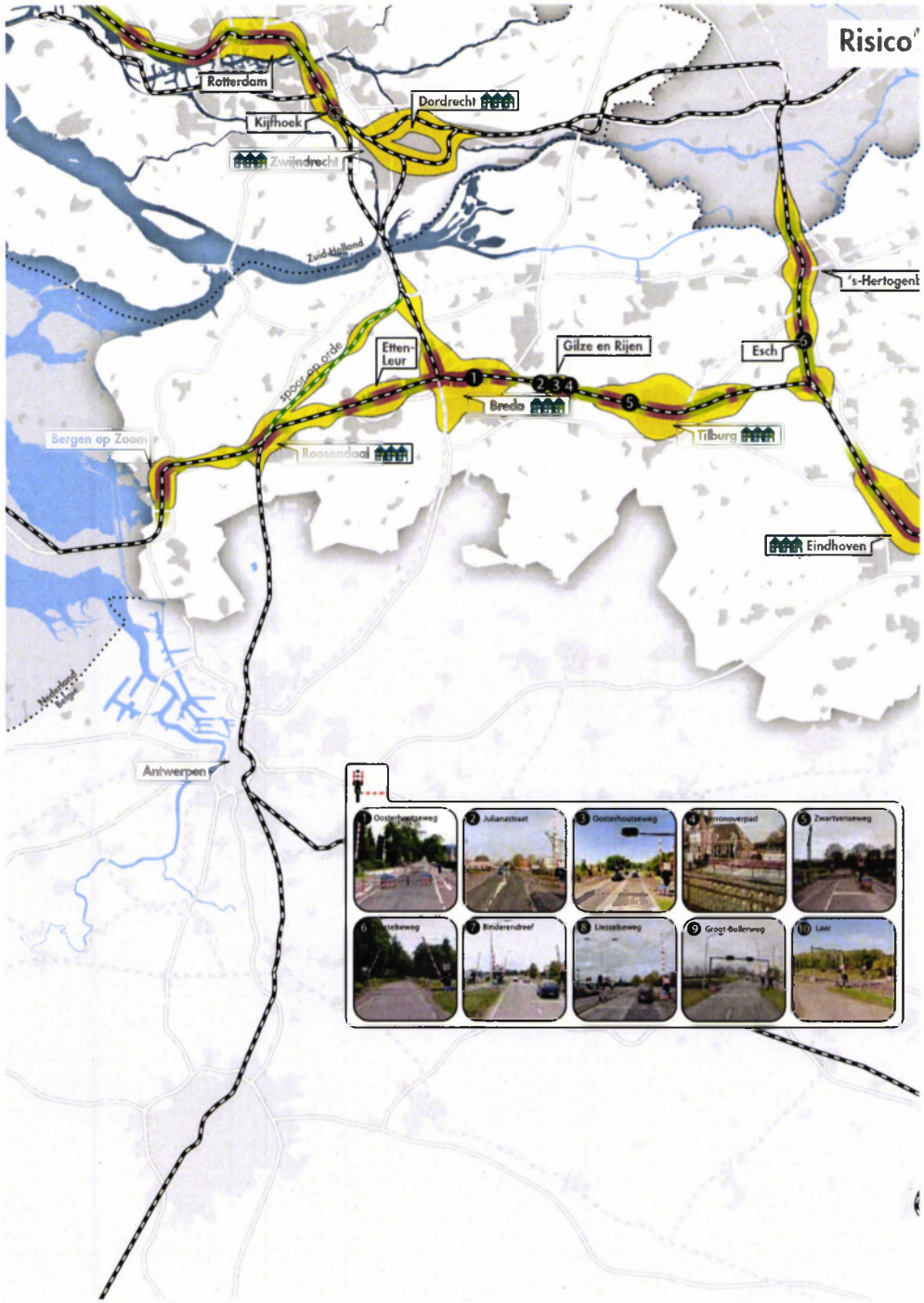
Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor onze landelijke en regionale economie, maar op de lange termijn is het aantal goederentreinen door woonkernen in Zuid-Nederland onhoudbaar. De verstedelijkingsopgave, de verwachte sterke groei van het goederenvervoer en ontbrekende railinfrastructuur hebben het komende decennium verstrekende gevolgen voor de steden en dorpen langs het spoor in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg. Tegelijkertijd onderschrijven provincies en gemeenten het belang van verantwoorde groei van deze relatief schone en veilige manier van vervoer. Al deze goederen over de weg is geen optie. Het is een gezamenlijke opgave van Rijk, vervoerders, ProRail en de regio om de groei zodanig te accommoderen, dat inwoners op een veilige en leefbare manier langs het spoor kunnen wonen, werken en verblijven. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen. Zuid-Nederland wil dan ook met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat tot een gezamenlijk maatregelenpakket komen en doet een oproep aan haar om te reageren op onderstaande voorstellen.

Nederland staat voor een grote verstedelijkingsopgave, dat geldt zeker ook voor Zuid-Nederland. Over de realisatie zijn en worden door Rijk en regio's afspraken gemaakt op basis van het ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Een groot deel van de woningbouwopgave dient gerealiseerd te worden binnen de bestaande contouren van steden en dorpen. Dit betekent dat deze in belangrijke mate in de spoorzones gerealiseerd moet worden en deels al verwezenlijkt is. Het gaat in de periode tot 2030 om vele tienduizenden extra te bouwen woningen in de steden aan de Brabantroute en de westelijke flank van de zogenoemde Goederenruit.

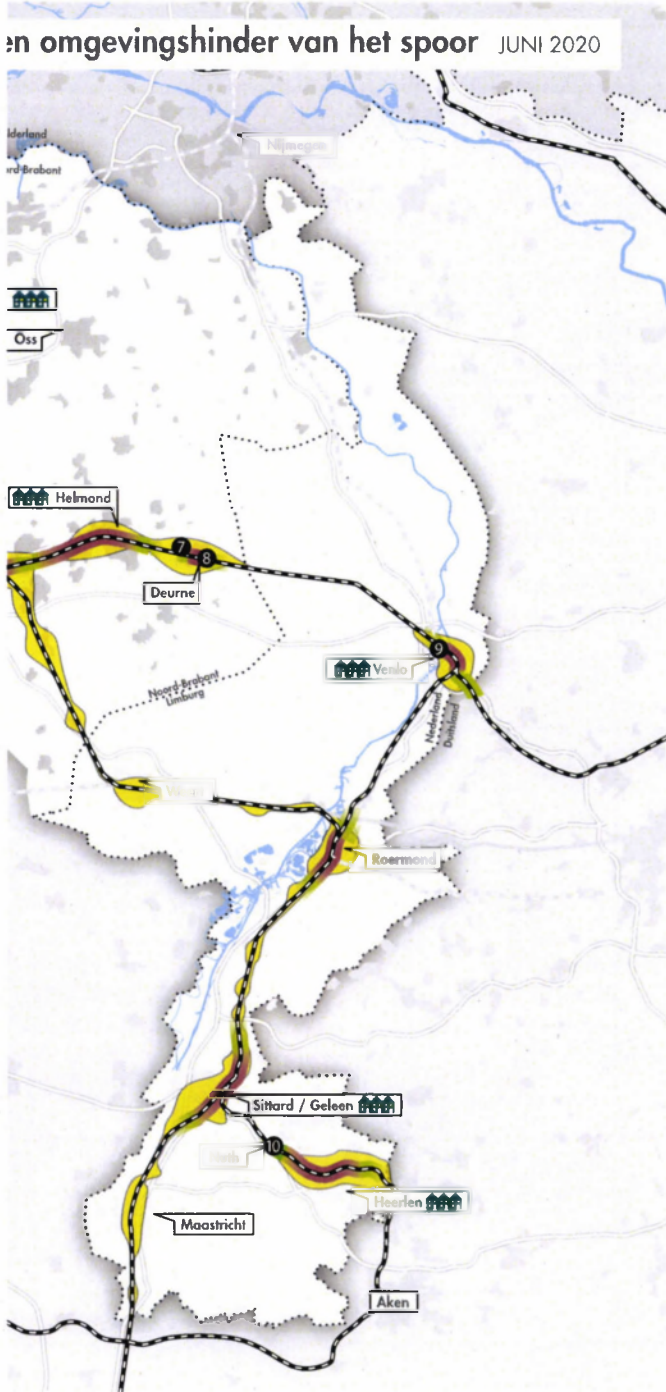
De grote verstedelijkingsopgave leidt de komende jaren – naast de autonome groei – tot grote toename van de vraag naar personenvervoer per spoor. Door de hoge bezetting van het spoor in Zuid-Nederland door goederentreinen is een substantiële uitbreiding van personenvervoer over het (bestaand) spoor vrijwel uitgesloten. Daarmee staat ook de personenmobiliteit per spoor onder



Risico



en omgevingshinder van het spoor JUNI 2020



TRILLINGEN EN GELUID

WEG WEG VEEL WEG

Trillingen en geluid veroorzaken overlast in de omgeving van het spoor.



VERSTEDELIJKINGSOPGAVEN

Grootschalige woningbouw



EXTERNE VEILIGHEID



Risico van ongevallen met gevaarlijke stoffen



OVERWEGEN:

Gelijkvloerse kruisingen veroorzaken risico's op ongevallen en zorgen voor capaciteitsbeperking op weg en spoor.

Toekomstbeeld OV2040 geduldig, maar urgentie nu in 2020

grote druk, terwijl wij deze duurzame manier van mobiliteit juist willen stimuleren.



Dit komt bovenop de verwachte forse groei van het spoorgoederenvervoer: van 41 miljoen ton nu naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. De urgentie om tot een duurzame oplossing te komen is dan ook groot. Te meer omdat de druk op de Brabantroute groot is vanwege het feit dat er nog lange tijd omleidingen via deze route zullen blijven door de bouw van een derde spoor Betuweroute in Duitsland. En zelfs na gereed komen van het spoor in Duitsland zullen veel treinen naar Midden- en Zuid-Duitsland, Zwitserland en Italië via de grensovergang Venlo worden afgewikkeld.



Wij onderstrepen daarom de volgende ambities zoals geformuleerd in het Toekomstbeeld OV2040 als een goede stap op weg naar een duurzame oplossing:

- “Richting 2040 streven we naar verdere ontlasting van het binnenstedelijk gebied door maximaal sturen van het goederenvervoer via de Betuweroute. We kijken breed naar de alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via water en buisleidingen. Daarmee bieden we meer ruimte voor binnenstedelijke woningbouw en optimale benutting van het spoornetwerk.
- Bij de voorziene groei in het OV en op het spoor willen we de impact op de omgeving minimaal gelijk houden en waar mogelijk verder verminderen. Ook het veiligheidsniveau willen we minimaal gelijk houden, waarbij het gaat om alle soorten veiligheid: spoor-, transfer-, verkeers-, externe en sociale veiligheid en cybersecurity.
- We werken aan een robuust systeem (Basisnet) voor het spoor waarbij veiligheid van omwonenden, het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkeling in balans zijn.”

Korte termijn: inzet op vier thema's

Daarbij moet één belangrijke aantekening worden gemaakt: de ambities in het Toekomstbeeld OV2040 zijn geduldig, maar de urgentie speelt nu, in 2020. De inwoners van Zuid-Nederland kunnen geen twintig jaar wachten om tot een oplossing te komen. Provincies en gemeenten waarderen dan ook de bereidheid van de staatssecretaris om gezamenlijk de puzzel te leggen en verder te spreken over de specifieke knelpunten op de spoorroutes. Wij pakken de handschoen op om samen te komen tot een integraal maatregelenpakket waarin de verschillende opgaven zoals het binnenstedelijk bouwen en de ambities van het spoorgoederenvervoer worden ondersteund. Daarbij wordt rekening gehouden met het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, zoals dat is afgesproken tussen het ministerie en de spoorsector.

Daarbij nemen ook wij zelf nadrukkelijk onze verantwoordelijkheid.

Voor de korte termijn zien wij inzet op de volgende vier thema's als noodzakelijk:

- De basis op orde krijgen. Hieronder verstaan wij de kwaliteit van het bestaande netwerk verbeteren, en het uitvoeren van bestaande afspraken.
- Het slim routeren van de belangrijkste stromen met gevaarlijke stoffen en het continueren van het ammoniakconvenant Chemelot om de risico's verantwoord te houden. Zo wordt ook de Betuweroute maximaal benut.
- Maatregelen die de leefbaarheid in de breedte ondersteunen zoals het beperken van spoorse doorsnijdingen, trillingen, geluid en het bevorderen van zelfredzaamheid van omwonenden bij incidenten.
- Slimme inzet van ERTMS en ruimtelijke maatregelen. Onderzoek naar innovatieve mogelijkheden voor het verbeteren van de infrastructuur.



De oplossingen voor de korte termijn zijn niet voldoende voor een duurzaam evenwicht. De ontwikkelingen zijn daarvoor te omvangrijk. Verdergaande ruimtelijke en economische groei gaan leiden tot verstoring van het evenwicht. Het is daarom van belang dat de stedelijke ontwikkeling en het goederenvervoer meer worden ontkoppeld en dat productie en gebruik van grondstoffen dichterbij elkaar worden gebracht. Op de lange termijn is de hoeveelheid goederentreinen door woonkernen onhoudbaar en daarom het voorstel voor de volgende inzet:

Wij zien een goederenruit in Zuid-Nederland, onderdeel van het Europese TEN-T-netwerk van multimodale goederencorridors, als een duurzame oplossing voor de langere termijn. Deze bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-België, een zuidtak van de Betuweroute en een spoorverbinding Antwerpen-zuidelijk Ruhrgebied.

Deze ruit ontlast niet alleen de woongebieden, maar biedt ook mogelijkheden voor het optimaliseren van overslagpunten.



Modal shift



Wanneer het doorgaande vervoer van de ruit gebruikmaakt, ontstaat er binnen de ruit meer vervoersruimte voor personen- en goederenvervoer van en naar Zuid-Nederland.

Buisleidingen en binnenvaart bieden een duurzame wijze van transport. We dienen te anticiperen op deze en andere mogelijkheden om de modal shift (verandering van vervoerwijze) te beïnvloeden. Wij voelen ons hierin gesteund door de Goederenvervoeragenda van de staatssecretaris, waarin de ambitie wordt verwoord om de vervoersnetwerken in onderlinge samenhang te ontwikkelen.

Op deze manier creëren we ruimte om meer personenvervoer per spoor te accommoderen, terwijl de economische doelstellingen op een duurzame manier worden geborgd. Zo blijft het tevens goed wonen, werken en recreëren voor de inwoners van Zuid-Nederland, niet alleen in 2020, maar ook in 2040.



Commissiedebat Spoor

Position Paper IPO en VNG



Op 9 juni vergadert uw Kamer met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS. Vanuit de gemeenten en provincies geven wij graag de volgende punten en zorgen mee voor het debat.

Houden we nog rekening met spoorrampen?

De combinatie van de woningbouwopgave, autonome groei van vervoer en de energietransitie zorgt ervoor dat de kans op een spoorramp toe zal nemen: er worden meer gevaarlijke stoffen vervoerd, de te transporteren stoffen hebben bij een incident grotere effecten en er wonen meer mensen nabij het spoor / de risicobron. De Wet Basisnet moet ervoor zorgen dat er een evenwicht is tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bouwopgave en veiligheid. De normen en richtwaarden van deze wet worden echter al jaren structureel overschreden. Er worden veel meer gevaarlijke stoffen door de steden vervoerd dan vastgelegd in de wet en de staatssecretaris grijpt daarbij als toezichthouder niet in. Als het Rijk niet handhaaft, komen de risico's van vervoerstoename bij gemeenten te liggen die verantwoordelijk worden voor een risicoafweging terwijl ze deze risico's niet kennen en niet kunnen beheersen. De veiligheid van burgers in de buurt van het spoor komt hiermee verder in het geding.

- *De Kamer heeft in 2020 een motie van de leden Schonis, Ziengs en Amhaouch aangenomen (24 november 2020 (Kamerstuk 2020–2021, 35 570 XII, nr. 62)) die oproept om te komen tot een integrale visie op het spoorgoederenvervoer. Hoe wordt deze uitgevoerd?*
- *Welke maatregelen gaat de staatssecretaris inzetten om transport van gevaarlijke stoffen via veilige routes te leiden in plaats van door de steden, met name voor ammoniaktransport (dat naar verwachting sterk zal toenemen als drager van waterstof).*
- *Hoe gaat het Rijk onder de Omgevingswet de kans op een ramp in toom houden, ook bij bestaande bebouwing? En wanneer vindt de staatssecretaris dat door de groei van het transport de kans op een ramp te groot wordt? Welke acties onderneemt de staatssecretaris dan?*

EU en Rijk zetten in op meer vervoer per spoor en water

Transport en logistiek hebben een belangrijke functie voor de Nederlandse economie. Jaarlijks worden honderdduizenden tonnen gevaarlijke stoffen door Nederland vervoerd, van chemicaliën tot vuurwerk. Veel van het goederenvervoer gebeurt nu nog via de weg, maar als overheden zetten we ons al jaren in voor een *modal shift* van weg naar spoor of water. Zo zet de Europese Unie in op een verdubbeling van het totale goederenvervoer per spoor en verwacht ProRail een (autonome) groei van het transport van gevaarlijke stoffen van 40% in 2040. Dit, in combinatie met de woningbouwopgave en de ambitie om die woningen bij voorkeur te realiseren langs hoogwaardig openbaar vervoer, brengt risico's met zich mee.

Bij deze ontwikkelingen is het belangrijk om aandacht te houden voor de kans op een ramp. Wat kunnen we doen om de veiligheid te bevorderen? Wanneer worden de risico's te groot en wegen de voordelen van goed bereikbare woningbouw niet meer op tegen de onveiligheid door het transport van gevaarlijke stoffen? En hoe beschermen we de bestaande bebouwing in de steden? Dit is bij uitstek een taak voor het Rijk, in haar rol als bevoegd gezag voor de uitvoering van de Wet Basisnet. We hebben het hier over kleine kansen: het spoor is een relatief veilige

vervoersmodaliteit en er gebeuren weinig incidenten. Maar helaas gaat het meeste spoorvervoer dwars door stedelijk gebied, zoals door de Drechtsteden, de Brabantse stedenrij en de steden langs de route naar de grens bij Oldenzaal. Dus als het mis gaat, dan zijn de gevolgen niet te overzien.

Rijk legt met Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen de verantwoordelijkheid voor veiligheid bij lokale overheden

Sinds 1 april 2015 is de Wet Basisnet in werking. Het hoofddoel van die wet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen veiligheid voor omwonenden, mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling en (groei)ruimte voor het transport van gevaarlijke stoffen. Er zijn per spoortraject afspraken gemaakt over de hoeveelheid risico die het vervoer in de toekomst mag veroorzaken. Wordt het risico groter, dan moet het kabinet maatregelen nemen of verantwoorden waarom de veiligheidssituatie toelaatbaar is. Gemeenten moeten bij nieuwbouwplannen rekening houden met de toekomstige risico's van het transport terwijl ondertussen langs spoor- en OV-knooppunten de woningbouwopgave is gesitueerd. Jaarlijks wordt de Kamer geïnformeerd over geconstateerde overschrijdingen.

De praktijk blijkt echter weerbarstig: het gevaarlijke stoffen vervoer rijdt niet zoals het moet bij voorkeur over de Betuweroute, maar neemt de kortste weg, dwars door de steden. En de staatssecretaris geeft aan geen mogelijkheden te hebben om dat transport te reguleren. Gemeenten gaan uit van de afgesproken maximale risico's uit het Basisnet en verantwoorden daarmee hun nieuwbouwplannen, ook al blijken die risico's in de praktijk veel groter omdat het transport niet over de Betuweroute maar door de steden rijdt. En de Kamer wordt geïnformeerd dat overal aan het 'basisveiligheidsniveau' wordt voldaan. Maar niet over het feit dat door de overschrijding van de plafonds de kans op een ramp groter dan de afgesproken maximale risico's is.

Omgevingswet en Robuust Basisnet

Met de Omgevingswet treedt een nieuwe methode in werking om bij nieuwbouwplannen rekening te houden met de kans op een ramp. Groepsrisico's worden dan niet meer berekend, maar de maximale effectgebieden van incidenten worden met aandachtsgebieden aangegeven. Op basis daarvan moet een gemeente afwegen of bij nieuwbouw de kans op een ramp nog aanvaardbaar is.

Vanwege de voortdurende overschrijdingen van de risicoplafonds en de komst van de omgevingswet wordt nu een 'Robuust Basisnet' ontwikkeld. Bij de huidige ontwikkeling van dit 'Robuust Basisnet' wordt op die nieuwe systematiek geanticipeerd: overal langs het spoor komen dezelfde aandachtsgebieden voor brand, explosies en gifwolken, zonder rekening te houden met wat er daadwerkelijk over het spoor rijdt. Omdat er geen grip is op de het vervoer is het onmogelijk om te anticiperen op de risico's, voor gemeenten wordt het dan sturen "in het duister". De voorgestelde aanpak zal de volgende effecten hebben:

- Er is voor het Rijk geen drempel meer om in te grijpen als door toenemend transport de kans op een ramp te groot wordt. Hiermee verdwijnt de verantwoordelijkheid en elke prikkel voor het Rijk om over die kans te rapporteren en om maatregelen te treffen om de kans op een ramp te beheersen.
- De toenemende risico's bij bestaande én nieuwe bebouwing worden daarmee genegeerd.
- Gemeenten worden verantwoordelijk gemaakt voor een risico afweging terwijl ze de risico's niet kennen en niet kunnen beheersen.
- Het principe van de "vervuiler betaalt" wordt ook losgelaten. De vervuiler kan min of meer onbeperkt zijn gang gaan. De kosten zijn voor gemeenten en ontwikkelaars.

Bovenstaande ontwikkelingen baren ons grote zorgen.