



provincie **HOLLAND**
ZUID

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Staatssecretaris
Mevrouw S.A.M. Dijkema
Postbus 201801
2500 EX DEN HAAG

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Mobiliteit en Milieu
Contact
mw drs. A.M.A.C. Wetzer
T 070 - 441 66 46
amac.wetzer@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl
DOS-2007-0008457
Datum
14 september 2017
Ons kenmerk
PZH-2017-613142522
Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp

Internetconsultatie: Routeringsbesluit Basisnet vervoer
gevaarlijke stoffen over het spoor.

Geachte mevrouw Dijkema,

Op 21 juni 2017 heeft uw ministerie het concept van het routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen over spoor voor consultatie vrijgegeven. Graag willen wij gebruik maken van de mogelijkheid tot het geven van een reactie.

De provincie Zuid-Holland is intensief betrokken geweest bij het tot stand komen van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Juist in onze provincie komen de belangen van de bedrijven in de Rotterdamse haven, van gemeenten langs de achterlandverbindingen en van de bevolking langs die routes samen. Het Basisnet en de aanvullende maatregelen van het bedrijfsleven, gemeenten en uw ministerie hebben gezamenlijk geleid tot een toekomstperspectief waarin het geprognostiseerde transport van gevaarlijke stoffen mogelijk is, zonder dat daardoor de externe veiligheidsrisico's te groot worden.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

En dan gaat het vooral om het terugdringen van toekomstige groepsrisicoknelpunten, met name bij het spoorvervoer: door het steeds groeiende transport zou zonder Basisnet in 2020 op 225 km langs het spoor het groepsrisico hoger zijn dan de oriëntatiewaarde, waarvan 41 km een overschrijding groter dan een factor 10. Met het Basisnet zouden hier nog 41 km overschrijdingen van het groepsrisico van overblijven, waarvan 2 km groter dan een factor 10. Veel van die resterende groepsrisico overschrijdingen zitten in Zuid-Holland, met name in Dordrecht, Zwijndrecht en Rotterdam.

Veel Zuid-Hollandse gemeenten hebben een grote binnenstedelijke verdichtings- en ontwikkelingsopgave. Het Basisnet geeft die gemeenten duidelijkheid over de maximale toekomstige risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen zal veroorzaken en waarmee ze in hun ruimtelijke ontwikkelingen rekening moeten houden. Daarbij toetst de provincie Zuid-Holland



of in die ruimtelijke plannen voldoende aandacht aan (beheersing en afweging van) het groepsrisico is besteed.

Aan de vervoerskant zijn de risico's gebonden aan PR- en GR-plafonds uit de Regeling Basisnet. Maar uit de vervoersrapportages van afgelopen twee jaar blijkt dat over veel spoortrajecten meer gevaarlijke stoffen zijn getransporteerd dan waarvoor de vervoersplafonds uit het Basisnet ruimte boden. Gemeenten worden hierdoor geconfronteerd met grotere (groeps)risico's dan waarmee ze in hun ruimtelijk beleid rekening moesten houden. Vooral op trajecten waar de risico's al groot waren leidt dat tot (grotere) overschrijdingen van de oriënterende waarde. De risico's zijn ook groter dan bestuurlijk is afgesproken bij de ontwikkeling van stationsgebieden (NSP) in o.a. Rotterdam en Breda.

Meer aandacht voor het groepsrisico

In uw brief van 15 juni 2017, waarin u het verslag Basisnet over 2016 aanbiedt, concludeert u bij de overschrijdingen van de risicoplafonds in het Basisnet Spoor dat 'de rapporten (laten) zien dat, ook met de huidige vervoerspatronen, de veiligheid overal is gewaarborgd'. Gezien het bovenstaande zijn wij het niet met uw stelling eens: de conclusie geldt het plaatsgebonden risico maar gaat volledig voorbij aan de actuele situatie met het groepsrisico. Beheersing van het groepsrisico is een hoofddoelstelling van het Basisnet. Wij vragen u dan ook om meer aandacht voor dit aspect.

Om zicht te krijgen op de omvang van het probleem verzoeken wij u om het groepsrisico te berekenen op de locaties waar (ernstige) overschrijdingen van de vervoersplafonds zich voordoen en waar veel bevolking aanwezig is. Uiteraard kunnen daarbij de bestaande bevolkingsgegevens gebruikt worden waarmee destijds de Basisnet berekeningen zijn uitgevoerd (nieuwe RO hoeft niet te worden meegenomen).

Maatregelen om het vervoer beter te sturen: een spoor specifiek systeem

Wij waarderen het dat u ernaar streeft om een robuust Basisnet te ontwikkelen en dat u Berenschot en Antea daar onderzoek naar heeft laten doen. We verzoeken u dan ook om de eerste prioriteit uit het onderzoek, en wat ons betreft ook belangrijkste aanbeveling, over te nemen: de opzet van een spoor specifiek systeem. Zoals de onderzoekers concluderen hebben de belangrijkste betrokkenen in het systeem Basisnet (IenM, ProRail, vervoerders en verladers) tot nu toe hun verantwoordelijkheden en rol onvoldoende opgepakt. Het ontbreekt ook aan sturingsinstrumenten. Met een spoor specifiek systeem kunnen zaken gestructureerd worden zodat er een betere verwachting vooraf is over hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat verlopen en ProRail betere sturing kan geven aan de afhandeling van die stromen (zie ook blz. 38 en 39 van het Berenschot/Antea rapport). De inrichting van een vervoersloket zoals u in uw brief van 15 juni 2017 voorstelt, is daarbij een eerste stap.

Optimalisatie gebruik Betuweroute vs. waterbed Drechtsteden

Optimalisatie van de benutting van de Betuweroute en de prioritering van het transport van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute is naar onze mening een centrale doelstelling van de Wet Basisnet. Wanneer u door het nemen van een routeringsbesluit het vervoer van brandbaar gas en zeer giftige vloeistoffen tussen Eindhoven en Venlo verbiedt, leidt dat naar verwachting tot betere benutting van de Betuweroute. Maar het leidt ook tot een sterke toename van dit transport door de Drechtsteden. Met name het brandbaar gas uit het Sloegebied (ruim 7600 wagens) zal

dan voor een groot deel via de Drechtsteden naar de Betuweroute gaan rijden. Als gevolg hiervan nemen de risico's in de Drechtsteden verder toe. En dat in een stedelijk gebied waar nu al meer transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt dan over de Betuweroute. Nu nog liggen de vervoershoeveelheden binnen de Basisnetplafonds, maar met de beoogde omleiding zal de risicoruimte voor Zwijndrecht en Dordrecht snel opgevuld worden. Dit is temeer ernstig omdat het in het Basisnet vastgelegde en geaccepteerde (groeps)risiconiveau in deze beide steden het hoogste in Nederland is.

Wij vragen u daarom om de gevolgen van het routeringsbesluit voor de Drechtsteden nauwgezet te monitoren. Daarnaast pleiten we ervoor om het besluit na een jaar te laten vervallen en een mogelijkheid tot verlenging in te bouwen. Hierdoor wordt tussentijds bijsturen mogelijk.

Routeringsbesluit Amersfoort-Apeldoorn is niet voldoende

Ook met het voorgenomen routeringsbesluit voor brandbaar gas en zeer giftige vloeistoffen op het traject Amersfoort-Apeldoorn beoogt u het gebruik van de Betuweroute te stimuleren. Op het traject Barendrecht-Breukelen (via Rotterdam en Gouda)-Amersfoort-Deventer vindt immers veel meer transport van brandbaar gas plaats dan in de vervoersplafonds in Basisnet is vastgelegd. De groepsrisicoplafonds (10^{-7} en 10^{-8} PR-plafonds) uit het Basisnet (en mogelijk ook de NSP-cijfers voor Rotterdam) worden daardoor overschreden. In uw rapportage over de vervoerscijfers in 2016 ontbreekt overigens de overschrijding vanaf Barendrecht tot Breukelen in het overzichtskaartje voor Nederland.

Een routeringsbesluit voor het traject Amersfoort-Apeldoorn dwingt het transport echter niet richting de Betuweroute. In plaats van de huidige route kan het vervoer immers gebruik gaan maken van de route Rotterdam-Gouda-Amsterdam-Flevoland-Zwolle-Deventer-grens. Daarmee verbetert de veiligheidssituatie in Rotterdam en Gouda niet.

Als u een routeringsbesluit mocht nemen, verzoeken wij u om ook op die alternatieve route het transport van brandbaar gas te verbieden door een aanvullend routeringsbesluit voor het traject tussen Zwolle-Oost en Deventer-West.

Vrijstellingen, naleving en handhaving van het routeringsbesluit

Op basis van artikel 3 lid c en d kan vrijstelling van het door het routeringsbesluit verboden spoorwegvervoer worden verleend als het baanvak Zevenaar-Duitse grens door werkzaamheden of onderhoud niet kan worden gebruikt of bereikt. Ook mogen deze baanvakken bij andere werkzaamheden als meest gunstige omleidingsroute gebruikt worden.

Graag zien we een nadere invulling van deze voorwaarden: hoever omrijden is nog redelijk als er alternatieve routes mogelijk zijn? En hoe krijgt het toezicht op de naleving vorm? Worden vrijstellingen geregistreerd en zijn er sancties mogelijk bij overtreding?

Conclusie

Zoals u al in uw brieven aan de Kamer aangaf is het nemen van een routeringsbesluit een uiterste maatregel. Goede afwikkelingsmogelijkheden voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn noodzakelijk op de achterlandverbindingen van onze industriële centra in het algemeen en de Rotterdamse haven in het bijzonder. Hierbij moet optimaal gebruik gemaakt worden van de Betuweroute, zonder dat daarbij de rest van de spoorinfrastructuur volledig op slot gaat. Randvoorwaarde is dat de risico's in stedelijke gebieden (ook het groepsrisico)

niet te groot worden. Wij vinden de ontwikkeling van een spoor specifiek systeem waarmee ProRail het transport kan afstemmen en sturen daarom onontbeerlijk. Vóórdat ingegrepen wordt op de afspraken uit het Basisnet zou eerst het bestaande systeem geoptimaliseerd moeten worden. Het door u getroffen maatregelenpakket is daarbij een goede eerste aanzet.

Wij zijn graag bereid het voorgaande nader toe te lichten en blijven graag met u in gesprek over een robuuste oplossing voor deze problematiek.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

drs. J.H. de Baas
secretaris

deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.