

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer Ch.A. Jansen, staatssecretaris
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		R&L 11794/2024	5 september 2024
onderwerp			
Basisnet 95%			

Geachte heer Jansen,

Namens de gezamenlijke provincies, gemeenten en veiligheidsregio's sturen wij u deze brief, omdat wij ons zorgen maken over de plannen van uw ministerie voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, weg en water (basisnet). De Kamerbrief van 24 juni jl. van uw ambtsvoorganger, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, heeft de zorgen van de decentrale overheden over de plannen voor een robuust basisnet niet weggenomen. De in de brief geschetste opties voor een (robuust) basisnet leiden ons inziens niet tot een acceptabele balans tussen vervoer(shoeveelheden), ruimtelijke ordening en omgevingsveiligheid. Daarmee compliceert het de uitoefening van de aan de decentrale overheden toebedeelde verantwoordelijkheden op het gebied van omgevingsveiligheid en de realisatie van de woningbouwopgaven. Deze Kamerbrief staat op 12 september op de agenda van het Commissiedebat Spoor.

In het eerste deel van de brief wordt de monitoring en verkenning op het vervoer van gevaarlijke stoffen toegelicht, waarbij wordt gekeken op welke trajecten en welke modaliteiten de bestaande risicoplafonds worden overschreden. In 2023 zijn er voor water er geen overschrijdingen van de risicoplafonds, voor weg zijn er op acht wegvakken overschrijdingen en voor spoor is er op 33 trajecten een overschrijding ten opzichte van 27 trajecten in 2022. Oftewel: het beoogde veiligheidsniveau is op deze plekken niet op het gewenste niveau en niet op het niveau waarmee in ruimtelijke plannen rekening kan worden gehouden. De overschrijdingen zijn het directe gevolg van een groter aantal vervoersbewegingen en onafhankelijk van nieuwbouw in de omgeving van het spoor.

Wij kunnen ons niet vinden in de geschetste opties die in de Kamerbrief worden aangedragen. Beide opties hebben niet tot overeenstemming geleid in de Stuurgroep Basisnet. Het voorschrijven van vaste aandachtsgebieden, ongeacht het risico, heeft tot gevolg dat de ruimtelijke ontwikkelingen langs het basisnet altijd binnen een aandachtsgebied (gif/explosie) plaatsvinden.

Inlichtingen bij : Lars Hopman
Email : lhopman@ipo.nl
Bijlagen : x

Met het stoppen van het berekenen van de risico's creëert het Rijk een vrijbrief om ongelimiteerd giftige en explosieve stoffen door dichtbevolkte gebieden te transporteren. De toekomstvoorspelling maakt duidelijk dat door de energietransitie het aandeel vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals ammoniak als drager van waterstof, tot een factor vier zou kunnen toenemen. Mede door de verschuiving in de aard van vervoerde stoffen van brandbaar en explosief, zoals benzine, naar giftige stoffen, zoals ammoniak, zal het risico en daarmee de veiligheidssituatie in stedelijk gebied drastisch veranderen. De verantwoordelijkheid hoe dat te beoordelen schuift het Rijk af op decentrale overheden, terwijl de handvatten voor die beoordeling komen te vervallen.

De decentrale overheden constateren de volgende problemen:

1. Ten eerste wordt de veiligheid niet verbeterd. Het is niet meer inzichtelijk waar en hoe de normen worden overschreden, met alle gevolgen van dien. Zo moeten hulpverleningsdiensten zich kunnen voorbereiden op realistische scenario's mocht het onverhoopt toch misgaan. Het systeem negeert de in de monitor geconstateerde veiligheidsproblematiek rond bestaande bebouwing. Decentrale overheden moeten alleen bij nieuwbouw rekening houden met generieke aandachtsgebieden en gebouwgebonden maatregelen.
2. Ten tweede zijn decentrale overheden verantwoordelijk voor veilig bouwen, maar moeten dat doen zonder een duidelijk beeld van wat er wordt vervoerd en hoeveel, wat goede maatregelen zijn en wat een gemeenschappelijk toetsingskader is voor een acceptabel veiligheidsniveau. Dit belemmert het nemen van zinvolle maatregelen en leidt mogelijk tot desinvesteringen. Bijvoorbeeld: hoe nuttig is het om nog rekening te houden met een explosiescenario (toepassen van scherfwerend glas) als de verwachting is dat vooral het vervoer van giftig gas (ammoniak) gaat groeien? Oftewel; er zal in alle gevallen, ook in de voorbereiding op de bestrijding van incidenten, rekening gehouden moeten worden met het worst case scenario. En dat terwijl het Rijk stelt dat het vervoer veilig is en overige Europese landen geen additionele ruimtelijke of gebouwgebonden maatregelen voorschrijven. De kosten van nieuwbouw gaan door deze aanpak oplopen, terwijl de woningbouwopgave urgent is en het Rijk binnenstedelijke ontwikkeling nabij stationslocaties propageert.
3. Daarnaast wordt nog een extra probleem gecreëerd langs de routes waar niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Langs deze routes zullen immers dezelfde maatregelen moeten worden genomen als bij de intensieve routes. Dit terwijl er (daar?) geen knelpunten zijn en deze hoogstwaarschijnlijk ook nooit zullen ontstaan. Zo zijn er met de ministeriële regeling van 1 april jl. aandachtsgebieden langs water ingesteld. Dit terwijl de bestaande risicoplafonds, welke de oever van de vaarweg niet raakten, nooit werden overschreden. Met name bij de bouw van (zeer) kwetsbare gebouwen als scholen en ziekenhuizen zullen daardoor extra kostbare veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden voor verwaarloosbare risico's.

Als het de wens is van het nieuwe kabinet en van de Tweede Kamer om haast te maken met de woningbouwopgaven, de energietransitie veilig vorm te geven en de veiligheid en de gezondheid van onze burgers te verbeteren, zal ingezet moeten worden op:

- Promotie en inzet op de veiligste modaliteiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (buis en water, bijvoorbeeld door de aanleg van de Delta Rhine Corridor, met buisleidingen voor ammoniak, waterstof en LPG naar Duitsland);
- Routing van het spoorvervoer over de veiligste routes, zoveel mogelijk buiten dicht bevolkt stedelijk gebied;
- Begrenzing van de risico's op dichtbevolkte trajecten en het transport van ammoniak en chloor door binnensteden blijven beperken;
- Afschaffing van aandachtsgebieden met verplichte voorschriftengebieden langs trajecten waar niet of nauwelijks transport van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden of die hoogstens als omrijdroute worden gebruikt;
- Een toekomstbestendige visie. Toedeling Spoor is maar een klein onderdeel van het geheel. Ook het voorontwerp Nota Ruimte kondigt aan meer gebruik te willen gaan maken van buisleidingen.

Wij gaan graag met u in gesprek om onze zorgen nader toe te lichten en als gezamenlijke overheden te komen tot uitvoerbaar integraal beleid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en de gemeenschappelijke verantwoordelijkheden op het gebied van omgevingsveiligheid, energietransitie en de realisatie van de woningbouwopgaven.

Hoogachtend,



Huib van Essen
IPO Portefeuillehouder
Vervoer gevaarlijke stoffen



Hein van der Loo
Voorzitter Veiligheidsberaad



Jan Martin van Rees
Voorzitter VNG Commissie
Ruimte, Wonen en Mobiliteit

