

Lid Gedeputeerde Staten

F.D. van Heijningen

Contact

T 070 - 441 60 74

F 070 - 441 79 92

fd.van.heijningen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Datum

Ons kenmerk

PZH-2009-110309

Uw kenmerk

Bijlagen

Met spoed behandelen

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

Aan de Minister van VROM

Onderwerp

Knelpunten vervoer gevaarlijke stoffen in Zuid-Holland

Geachte heer Eurlings en mevrouw Cramer,

De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Dordrecht en Gouda steunen het Rijk in haar streven naar een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel hebben wij zorgen over het Basisnet Spoor en met name de onduidelijkheid over het groepsrisico in relatie tot het tot stand komen van het Basisnet en de voortgang bij het zoeken naar oplossingen, die wij met u willen delen. Hierbij verwijzen wij korthedshalve naar de brief die u hierover eerder ontving van het IPO d.d. 19 februari 2009, deze onderschrijven wij; in deze brief spitsen wij toe op de knelpunten in Zuid-Holland.

Op basis van de prognoses uit 2007 voor het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in 2020 blijven er in Zuid-Holland nog **veel knelpuntsituaties** bestaan. Zo overschrijdt het groepsrisico langs het spoor in Dordrecht, Gouda en Rotterdam 10 tot 50 keer de oriëntatiewaarde. Een groot deel van de overschrijdingen wordt veroorzaakt door de forse groei van het vervoer. Voor een ander deel hangt het samen met binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen waar de gemeenten in aansluiting op de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040 invulling aan geven.

In de oplevering van het Basisnet streeft u naar een knelpuntvrije situatie voor plaatsgebonden- en groepsrisico. Vooruitlopend hierop moeten provincies en gemeenten **bij ruimtelijke plannen** gebruik maken van de vervoersprognoses uit 2007. De daarmee berekende groepsrisico's zijn hoog en het is onduidelijk hoe met deze **overschrijdingen** moet worden omgegaan gegeven de ontwikkeling van het Basisnet. Hierover hebben bestuurders en ambtelijk vertegenwoordigers van de gemeenten Gouda, Dordrecht en Rotterdam en de provincie Zuid Holland onlangs overleg gevoerd met ambtelijke vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en de VROM-inspectie. Dit heeft niet de gewenste helderheid geboden over de mate van toelaatbaarheid van bouwplannen.

Voor Zuid Holland is dit vooral van belang aangezien zij met het project Stedenbaan invulling

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18,
22, 65 stoppen dichtbij
het provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

geeft aan de Rijksambitie om meer binnenstedelijk te verdichten. Zuid Holland richt zich op **intensieve ontwikkeling van stationsomgevingen** om de doelstelling van 80% binnenstedelijke ontwikkeling te halen en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Zolang er sprake is van forse overschrijdingen van het groepsrisico belemmeren deze de ontwikkelingen of roepen daar op zijn minst onzekerheid op. Ook in het perspectief van de huidige bouwcrisis is deze onzekerheid zeer ongewenst omdat marktpartijen nog eens extra geremd worden binnenstedelijke plannen te ontwikkelen.

Het groepsrisicoprobleem speelt temeer doordat voor het Sleutelproject Rotterdam bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de hoogte van de risico's. Voor deze afspraak waren vervoersprognoses uit 2003 de basis. Echter verderop op dezelfde spoorlijn, in deelgemeente Alexander (Rotterdam), in Gouda en verder richting Gooi- en Vechtstreek, worden bouwplannen voor die Spoorzone getoetst aan de prognoses van 2007 waardoor er – afhankelijk van de berekeningssystematiek - mogelijk sprake is van een grotere overschrijding met als risico dat plannen worden afgekeurd. Wij stellen ons voor, dat bij de verantwoording van deze plannen rekening gehouden mag worden met eventuele toekomstige veiligheidswinst door BLEVE-vrij rijden of andere generieke maatregelen.

Wij zijn blij dat het Rijk de bestuurlijke afspraken over de hoogte van het groepsrisico en de ruimtelijke ontwikkeling in Dordrecht en Sleutelproject Rotterdam als randvoorwaarde meeneemt in het Basisnet. Lokale en provinciale bestuurders erkennen de verantwoordelijkheid voor het maken van lokale of regionale afwegingen, maar achten de bandbreedte van de risico's (overschrijding van 10 tot 50 keer) niet hanteerbaar of oplosbaar door lokale bestuurders. De oplossing van dergelijke knelpunten ligt in te nemen generieke maatregelen aan de bron. Het hanteren van andere vervoerscijfers voor nationale Sleutelprojecten dan de cijfers die nu gebruikt moeten worden voor soortgelijke bebouwing elders langs het spoor, leidt tot onduidelijkheid en het gevoel dat risico's in verschillende gemeenten op verschillende wijze door het Rijk beoordeeld worden. Het is aan het Rijk om hier helderheid te bieden.

Oplossing van alle knelpunten is sowieso niet mogelijk zonder generieke maatregelen van het Rijk aan de bron, zowel voor de korte als lange termijn.

Zuid Holland en Dordrecht hebben als deelnemers aan de Taskforce Brabantroute meermalen aangedrongen op het voorkomen van gecombineerd vervoer van zeer brandbare vloeistoffen en gassen. Dit zogenaamde **BLEVE-vrij rijden**, leidt tot aanzienlijk reductie van risico's en helpt om het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen daadwerkelijk knelpuntvrij op te leveren. Wij zijn dan ook verheugd dat beide ministeries een haalbaarheidsonderzoek naar BLEVE-vrij rijden gestart zijn en sporen u graag aan om de ambitie om in juni 2009 concrete afspraken over BLEVE-vrij rijden te maken waar te maken.

Wij onderschrijven uw ambities voor het **Basisnet en een zo gunstig mogelijke herroutering**. Een betere benutting van de Betuwelijn zorgt er daarbij voor dat bv. de binnensteden van Rotterdam en Gouda ontlast kunnen worden. We benadrukken graag de toekomstbestendigheid van het Basisnet. Dit houdt in dat er een harde koppeling is met de herrouteringsstudie die wordt uitgevoerd in het kader van PHS. Hierbij wordt rekening gehouden met verdere groei van het

personen- en goederenvervoer en toekomstige plannen voor stedelijke verdichting rondom stations (spoorzone ontwikkeling). Gelet hierop maken we een uitdrukkelijk voorbehoud bij de ontkoppeling van vervoer en bouwplannen, te weten: degene (vervoerder of gemeente) die maatregelen ter beperking van het groepsrisico neemt, mag deze ook benutten (meer vervoeren resp. meer bouwen). Het is noodzakelijk bij oplevering van het Basisnet lokale afspraken op te nemen over verdeling van gebruiksruimte tussen overheden en vervoerders. Dit om te zorgen dat het groepsrisico na vaststelling van het Basisnet kan blijven afnemen en in aansluiting op het rijksbeleid binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen blijven vinden. Lokaal kunnen risico's verder verminderd worden door functionele maatregelen als aanpassing van de infrastructuur of langzamer rijden. Hiervoor zullen extra middelen moeten worden vrijgemaakt aangezien deze investeringen niet in PHS zijn voorzien. Tot slot kunnen voor de korte termijn maatregelen worden genoemd als het overal snel ter beschikking hebben van hulp en blusmiddelen.

Voor de veiligheidsknelpunten die ook na vaststelling van het Basisnet blijven bestaan vragen we om robuustere oplossingen. **Nieuwe infrastructuur** moet zorgen dat de groei van het vervoer duurzaam kan worden gefaciliteerd zodat de Rotterdamse haven zich verder kan ontwikkelen, binnensteden worden ontzien en veilige achterlandverbindingen worden gegarandeerd. Gelet op de groei van het personen- en goederenvervoer en de binnenstedelijke verdichting vragen we ook een "dedicated goederenspoor" langs de Drechtsteden als een reëel alternatief te zien. Dit vraagt uiteraard de bereidheid van het Rijk om te investeren. Deze goederenverbinding zal aan de orde komen in de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam.

Samenvattend verzoeken wij u mede namens de gemeenten Rotterdam, Dordrecht en Gouda:

1. Helderheid te geven over het groepsrisico als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingsplannen in spoorzones volgens een vaste berekeningsmethodiek. M.a.w. welke (bandbreedte voor) overschrijding van de oriëntatiewaarde vindt het Rijk een maatschappelijk acceptabel veiligheidsrisico, mede in het licht van de lokale situatie, de komst van het Basisnet en de consequenties van bestuurlijke afspraken elders?
2. Op basis van de onderzoeksresultaten voor de zomer concrete afspraken te maken met het bedrijfsleven over BLEVE-vrij rijden en hierover een convenant met het bedrijfsleven af te sluiten;
3. De oplevering van een zoveel mogelijk knelpuntenvrij en toekomstbestendig Basisnet Spoor dit najaar daadwerkelijk te realiseren met zodanige afspraken tussen overheden en vervoerders dat stedelijke verdichting rondom stations (spoorzone ontwikkeling) niet wordt belemmerd;
4. Het spoedig treffen van functionele maatregelen om de risico's verder te verlagen na herroutering van goederenvervoer. Hiervoor dient extra financiering te worden geregeld aangezien deze maatregelen niet in PHS zijn voorzien.
5. Waar knelpuntvrij opleveren niet mogelijk is, vragen wij van het Rijk de bereidheid uit te spreken om te investeren in lange termijnmaatregelen.

In verband met het AO over het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen op 19 maart a.s. wordt de brief in afschrift gezonden aan de leden van de vaste kamercommissies VROM en VenW.

Hoogachtend,

F.D. van Heijningen

Mede namens:

- mevrouw J. Baljeu, gemeente Rotterdam
wethouder Verkeer en Vervoer en Organisatie
- de heer D. van Steensel, gemeente Dordrecht
wethouder Financiën, Milieu en Onderwijs
- de heer M. Kastelein, gemeente Gouda
portefeuillehouder Externe Veiligheid

Afschrift aan:

- Leden Vaste Kamercommissie VROM en V en W