

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.