

Commissiedebat Spoor

Aanvulling op Position Paper **IPO en VNG** over Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Op 15 december vergadert uw Kamer met de staatssecretaris van IenW over het Spoor. Voor het debat over het Spoor dat op 9 juni plaats vond, schreven het IPO en de VNG een [gezamenlijk position paper](#) over de zorgen met betrekking tot de spoorveiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het aanstaande debat vragen wij hiervoor nogmaals aandacht. Ook de provincie Noord-Brabant stuurde mede namens het bestuurlijk overleg Brabantroute een brief naar de Kamer.

Rijk moet verantwoordelijkheid houden voor veiligheid bij vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Provincies en gemeenten maken bij de grote transitieopgaven een zorgvuldige afweging voor gebruik van de beschikbare schaarse ruimte. Daarbij wordt per gebied zoveel mogelijk gekozen voor *multi purpose* bestemmingen. Dit kan alleen als een specifieke bestemming geen negatieve gevolgen heeft voor de omgeving.

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn er risico's voor de omgeving. Daar houden gemeenten rekening mee bij hun ruimtelijke plannen: in de Regeling Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen kunnen gemeenten voor elk spoortraject opzoeken wat de benodigde risicoruimte voor het spoorvervoer is. Daarin staat welke afstand tot het spoor ze moeten aanhouden bij nieuwe ruimtelijke plannen en met welke risico's ze rekening moeten houden om de kans op een ramp te beperken. Het Rijk heeft in het Basisnet de taak om ervoor te zorgen dat het spoortransport zich binnen de vastgelegde risicoruimte afspeelt. Daarom monitort het Rijk het spoorgoederenvervoer van gevaarlijke stoffen. Met de Omgevingswet gaat de Regeling Basisnet mogelijk ingrijpend veranderen. Daardoor wordt het moeilijker om de veiligheid voor de omgeving bij vervoer over het spoor te waarborgen:

1. Er worden, ter controle van de door het spoor gebruikte risicoruimte, niet langer risicoberekeningen gemaakt, maar er gaan algemene aandachtsgebieden gelden met vaste omvang, onafhankelijk van de hoeveelheid transport. Deze aandachtsgebieden geven informatie over het maximale effect van een incident met gevaarlijke stoffen, maar niet over de *kans* waarmee zo'n incident op kan treden. Dan gaat het bijvoorbeeld om een gifwolkaandachtsgebied van 300 meter, waarbinnen je bij voorkeur geen woningen moet bouwen. Het is aan de gemeente om de kans op een ramp af te wegen als er toch binnen die afstand wordt gebouwd. Maar daarbij is geen enkele garantie dat de risico's niet nog verder zullen toenemen door meer vervoer omdat de vastgelegde maximale risicoruimtes verdwijnen. De grote woningbouwopgave waar provincies en gemeenten samen met het kabinet afspraken over hebben gemaakt, betreft veelal woningbouwlocaties bij de ov-knooppunten nabij het spoor. Een veilige leefomgeving, ook in de toekomst, is daarbij een randvoorwaarde. Door de komst van de aandachtsgebieden verdwijnt de rol van het Rijk om de kans op een ramp door het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen te beheersen.
2. Gemeenten krijgen geen informatie meer over de in de toekomst verwachte risico's langs het spoor. Dit betekent dat gemeenten bij woningbouwplannen moeten anticiperen op risico's die ze niet kennen. Zeker nu door de energietransitie de samenstelling en hoeveelheden van de transportstroom van gevaarlijke stoffen ingrijpend gaan veranderen is informatie over een maximale risicoruimte, en de handhaving daarvan, onontbeerlijk.
3. De Rijksverantwoordelijkheid om de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen op een bepaald traject te beperken tot de afgesproken waarden verdwijnt. Dat betekent dat het Rijk geen maatregelen meer hoeft te nemen als de kans op een ramp door de groei van het spoorvervoer te groot wordt. Ook hoeft het Rijk hierover niet meer aan de Kamer te rapporteren. Dat geldt voor de risico's bij nieuwe bebouwing, maar ook in bestaand stedelijk gebied. Straks zijn alleen gemeenten nog verantwoordelijk voor beheersing van de kans op een ramp bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl zij onvoldoende in staat worden

gesteld een goede risico-inschatting te maken en geen middelen hebben om in te grijpen op dat spoorvervoer zelf.

Provincies en gemeenten vinden dit niet toelaatbaar en willen dat het Rijk haar verantwoordelijkheid blijft nemen bij de beheersing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. We vragen daarom van het Rijk:

- 1. Stel voldoende informatie beschikbaar aan gemeenten, zodat zij een goede risicoafweging kunnen maken.*
- 2. Zorg ervoor dat zo weinig mogelijk gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied (zoals bijvoorbeeld het geval is langs de Brabant- en Bentheimroute) vervoerd worden (routing via bijvoorbeeld de Betuweroute). Plan ook nieuwe infrastructuur voor spoorgoederenvervoer.*
- 3. Maak beleid waarbij gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via buisleidingen of per schip vervoerd worden of waardoor het aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van andere routes (bijvoorbeeld via prijsbeleid).*
- 4. Stel grenzen aan de mate waarin het spoortransport een risico mag vormen, ook voor de kans op een ramp, en grijp in als die risico's door de groei van het transport te groot worden.*
- 5. Blijf de Kamer informeren over (dreigende) te grote risico's op het Basisnet Spoor.*