

Jan Meissen

HTS Dordrecht Chemische Techniek;
 Ontwerper en oud voorzitter redactie Chemiekaarten;
 Vanaf 1999 betrokken bij de ontwikkeling regelgeving externe veiligheid;
 Vanaf 2004 direct betrokken bij de Handleiding Verantwoordingsplicht Groepsrisico;
 Op persoonlijke titel lid van de landelijke Adviesgroep Groepsrisico;
 Voorzitter Afdeling Risico Beheer en Techniek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) in samenwerking met het lectoraat RBT i.o. van de Hogeschool Drechtsteden;
 Inwoner van Dordrecht.

Deze notitie is op persoonlijke titel!**Opmerkelijk:**

- Ondanks of dankzij de uitvoerige tekst in het concept berstemmingsplan Reeland over Externe Veiligheid/Groepsrisico is er vanuit de bewoners niet gereageerd.
- Ook niet waar letterlijk een realistische kans op slachtoffers wordt genoemd.
- In het voorontwerp wordt geen indicatie van het niveau van de GR overschrijding aangegeven.
- Dat is wel gebeurd in de latere notitie aan de gemeenteraad van 17 september 2013.
- De bijlage van de Veiligheidsregio is het lezen waard.

Scenario Groepsrisico en spoorlijn met gevaarlijke stoffen:

Stel op een traject zonder wissels e.d. buiten de bebouwing vindt door een technische of menselijke fout een ontsporing plaats waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

De absolute kans op een bepaalde plaats is gerelateerd aan het aantal treinen dat langs komt.

Er komen gevaarlijke stoffen (brandbaar, explosief of toxisch) vrij in een zone rondom het ongeval.

Van een dicht bijstaande boerderij in de risicozone valt een slachtoffer door het effect van de gevaarlijke stof.

Per saldo is de kans op ontsporing op zo een simpel traject erg klein en de kans dat net een individu in de gevarezone is ook klein.

Dat is een zeer klein risico van samenvallen dat we in onze moderne maatschappij als "restrisiko" moeten accepteren: "Op het verkeerde moment op de verkeerde plaats."

Echter wordt de kans op een ontsporing door een technische of menselijke fout groter bij complexe railsystemen (veel wissels en seinen enz.)

Anders wordt het als het incident plaats kan vinden in een omgeving waar een hoge bevolkingsdichtheid is en dus veel slachtoffers kunnen vallen.

Het probleem wordt nog groter als een deel van de bevolking "minder zelfredzaam" is.

Deze combinatie doet zich in Dordrecht voor waar Reeland grenst aan de spoorlijn Dordrecht – Lage Zwaluwe.

De gemeente onderkent dit en heeft een regeling ingevoerd waarbij objecten met minder zelfredzame bewoners op afstand moeten blijven.

Daarnaast zijn er door de Veiligheidsregio maatregelen getroffen om bij een calamiteit de nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken.

Door Prorail zijn of worden technische maatregelen getroffen om de kans van een treinongeval met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te verkleinen.

Maar alles heeft zijn (technische en menselijke) grens en in feite resteert een situatie met een te hoog risico door spoorongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken in een aanzienlijke zone langs de spoorlijn.

Hoe hier op een rationele wijze mee om te gaan?

Bestemmingsplan Reeland: visie op de passages over Groepsrisico:

Het belangrijkste knelpunt wat betreft groepsrisico in de Dordtse wijk Reeland is het grensvlak met de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe.

Opvallend was dat in de basistekst van het voorontwerp wel uitvoerig en meer algemeen over het Groepsrisicoprobleem werd gesproken en zelfs een passage voorkwam: "bij een incident op het spoor zullen er in het effectgebied slachtoffers vallen" zonder kwantitatief het risiconiveau te benoemen.

Uiteindelijk is in de notitie aan de gemeenteraad van 17 september wel een groepsrisico overschrijdingsniveau genoemd: een factor 5 tot 6 hoger dan wat volgens de landelijke standaard gewenst is.

Een niveau wat voor Nederland hoog is.

In het kader van de verantwoordingsplicht Groepsrisico moet de acceptatie van de overschrijding door het lokale bestuur verantwoord worden.

Dat op is gebeurd op basis van de nodige preventieve maatregelen en gemotiveerd als maatschappelijk verantwoord.

Wat speelt er nu?

- de vraag is wat het directe maatschappelijke belang van de omwonenden en Dordrecht als geheel is;
- ondanks alle goede voornemens en technische risico beperkende maatregelen is het zeer wel denkbaar dat het vervoer gevaarlijke stoffen zodanig zal toenemen dat de huidige GR overschrijding factor kan stijgen;
- daar spelen mogelijk ook zaken als vrijkomende rail capaciteit door omleiding intercity's via de HSL een rol;
- de optimale oplossing is de aanleg van de ROBEL ; een kostbaar en langdurend proces.

Conclusie:

- alle energie steken in de realisatie van een omleiding om Zwijndrecht en Dordrecht van het railvervoer van goederen / gevaarlijke stoffen (ROBEL) of een alternatief vervoerssysteem;
- tussentijds lijkt het zinvol om ook hier (evenals langs de N3) een zo ruim mogelijke zone (200 meter?) vanuit het hart van de spoorlijn vrij te maken van bewoning; komt de ROBEL er dan kan de ruimte weer worden ingevuld;
- ook met een ruimere vrije zone dan is er geen garantie dat er ondanks alle inzet bij calamiteiten geen slachtoffers zullen vallen maar aan te nemen is dat ernst dan minder is.

Een en ander is overigens een zaak die een structuurplan kan worden opgenomen. Maar gezien de situatie en de urgentie lijkt het ondanks "de pijn die het doet" wel reëel deze kanttekening met passende maatregelen in het bestemmingsplan Reeland op te nemen.

Overigens ben ik bereid mij op basis van duidelijke afspraken ook op dit terrein voor Dordrecht/Drechtsteden in te zetten. Een en ander in combinatie met mijn in de aanhef genoemde functies.