



Amendement m.b.t. statenvoorstel Actualisatie Zeeuwse Omgevingsvisie 2024

AMENDEMENT VAN DE LEDEN J. VAN DE VELDE (SGP), E.A. JONKER (PVDA-GL), G. HEIJKOOP (JA21), M. DE THEIJE (BBB), T.A.O. JANSSENS (PVDD), E.J.A. KOPPEJAN (CU), W. VERSLUIJS (D66)

Vervoer gevaarlijke stoffen Wijziging in: Deel A, hoofdstuk 4 Een duurzame en innovatieve economie, paragraaf 4.2 Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Transport en infrastructuur

[...]

De digitalisering en robotsering van mobiliteit zullen effect hebben op inrichting van weginfrastructuur en op het systeem van laadpunten. Mogelijkheden voor versterking van de transportinfra op de lijn Rotterdam – Antwerpen worden onderzocht. Er is een toenemende behoefte van transport van goederen in de vorm van vloeistof of gas.

De Rijksoverheid gaat over nieuwe richtlijnen als het gaat over het vervoer en transport van gevaarlijke stoffen. De Provincie neemt deel aan stakeholders overleggen die het Rijk houdt ten behoeve van het ontwikkelen van nieuwe richtlijnen.

Daarnaast zijn we in 2024 gestart met het uitvoeren van een omgevingsverkenning. Een omgevingsverkenning kan de veiligheidsgevolgen en de risico's die de toename van transport van gevaarlijke stoffen met zich mee brengt, in kaart brengen.

In Zeeland gaat meer dan 58% van het goederenvervoer via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak- en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen. In tijden van extreme en langdurige droogte kan de mobiliteit van de binnenvaart belemmerd worden door lage waterstanden in de rivieren in het oosten en midden van het land. Ook voor de scheepvaart via het Kanaal Gent-Terneuzen kan dit effect hebben. Het transport per spoor is nog gering van omvang (10% in 2019). Dat heeft onder andere te maken met twee knelpunten, namelijk met de ontbrekende rechtstreekse verbindingen met Antwerpen (Veza) en Gent (KGT). Er is wel een toename te verwachten van het vervoer van gevaarlijke stoffen over autowegen, spoor- en vaarwegen.

Wijziging in: Deel B, bouwsteen 21 Transport en infrastructuur, paragraaf 21.2 Huidige situatie Trends en ontwikkelingen [...]

Er zijn veel verschillende ontwikkelingen gaande binnen provincie Zeeland op het gebied van de energietransitie. Toename van op- en overslag en vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water en via het spoor) is hierdoor niet meer uit te sluiten. Transport van waterstof, ammoniak en andere

waterstofdragers zoals LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers) vragen om nieuwe richtlijnen op het gebied van veiligheid.

De Rijksoverheid gaat over nieuwe richtlijnen als het gaat over het vervoer en transport van gevaarlijke stoffen. De Provincie neemt deel aan stakeholders overleggen die het Rijk houdt ten behoeve van het ontwikkelen van nieuwe richtlijnen.

Daarnaast starten we in 2024 met het uitvoeren van een omgevingsverkenning. Een omgevingsverkenning kan de veiligheidsgevolgen en de risico's die de toename van transport van gevaarlijke stoffen met zich mee brengt, in kaart brengen.

Ook bestaat een toenemende behoefte aan alternatieve vormen voor transport van gevaarlijke vloeibare goederen (vloeistoffen/gassen) en dit vraagt om aanpassing en uitbreiding van de buisleidinginfrastructuur

Provincie Zeeland, North Sea Port en Smart Delta Resources zijn een haalbaarheidsonderzoek naar de aanleg van een ammoniakbuisleiding gestart.

Het goederenvervoer (inclusief transport gevaarlijke stoffen) door vrachtwagens neemt al jaren toe. Het parkeren van vrachtwagens dient gefaciliteerd te worden. Dit maakt deel uit van planvorming voor een 'Central Gate' voor het Sloegebied ter hoogte van Vlissingen-Oost en er komt mogelijk een locatie in Zeeuws-Vlaanderen. Meer dan 58% (in 2019) van het transport in Zeeland gaat via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak- en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen. [...]

Ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

Vervoer gevaarlijke stoffen Wijziging in: Deel A, hoofdstuk 4 Een duurzame en innovatieve economie, paragraaf 4.2 Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Transport en infrastructuur

[...]

De digitalisering en robotsering van mobiliteit zullen effect hebben op inrichting van weginfrastructuur en op het systeem van laadpunten. Mogelijkheden voor versterking van de transportinfra op de lijn Rotterdam – Antwerpen worden onderzocht. Er is een toenemende behoefte van transport van goederen in de vorm van vloeistof of gas. Het uitgangspunt is dat vervoer van gevaarlijke stoffen zo min mogelijk over spoor door bewoonde gebieden gaat. Alternatief is via buisleidingen of over water.

De Rijksoverheid gaat over nieuwe richtlijnen als het gaat over het vervoer en transport van gevaarlijke stoffen. De Provincie neemt deel aan stakeholders overleggen die het Rijk houdt ten behoeve van het ontwikkelen van nieuwe richtlijnen. Inzet is om minder vervoer van gevaarlijke stoffen via het huidige spoor in Zeeland te hebben door dorpen en steden heen.

Daarnaast zijn we in 2024 gestart met het uitvoeren van een omgevingsverkenning. Een omgevingsverkenning kan de veiligheidsgevolgen en de risico's die de toename van transport van gevaarlijke stoffen met zich mee brengt, in kaart brengen.

In Zeeland gaat meer dan 58% van het goederenvervoer via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak- en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen. In tijden van extreme en langdurige droogte kan de mobiliteit van de binnenvaart belemmerd worden door lage waterstanden in de rivieren in het oosten en midden van het land. Ook voor de scheepvaart via het Kanaal Gent-Terneuzen kan dit effect hebben. Het transport per spoor is nog gering van omvang (10% in 2019). Dat heeft onder andere te maken met twee knelpunten, namelijk met de ontbrekende rechtstreekse verbindingen met Antwerpen (Veza) en Gent (KGT). Er is wel een toename te verwachten van het vervoer van gevaarlijke stoffen over autowegen, spoor- en vaarwegen. De toename van vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor in Zeeland is ongewenst.

Wijziging in: Deel B, bouwsteen 21 Transport en infrastructuur, paragraaf 21.2 Huidige situatie Trends en ontwikkelingen [...]

Er zijn veel verschillende ontwikkelingen gaande binnen provincie Zeeland op het gebied van de energietransitie. Toename van op- en overslag en vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water en via het spoor) is hierdoor niet meer uit te sluiten. Transport van waterstof, ammoniak en andere waterstofdragers zoals LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carriers) vragen om nieuwe richtlijnen op het gebied van veiligheid.

De Rijksoverheid gaat over nieuwe richtlijnen als het gaat over het vervoer en transport van gevaarlijke stoffen. De Provincie neemt deel aan stakeholders overleggen die het Rijk houdt ten behoeve van het ontwikkelen van nieuwe richtlijnen. Inzet is om minder vervoer van gevaarlijke stoffen via het huidige spoor in Zeeland te hebben door dorpen en steden heen. Het uitgangspunt is dat vervoer van gevaarlijke stoffen zo min mogelijk over spoor door bewoonde gebieden gaat. Alternatief is via buisleidingen of over water.

Daarnaast starten we in 2024 met het uitvoeren van een omgevingsverkenning. Een omgevingsverkenning kan de veiligheidsgevolgen en de risico's die de toename van transport van gevaarlijke stoffen met zich mee brengt, in kaart brengen.

Ook bestaat een toenemende behoefte aan alternatieve vormen voor transport van gevaarlijke vloeibare goederen (vloeistoffen/gassen) en dit vraagt om aanpassing en uitbreiding van de buisleidinginfrastructuur. Provincie Zeeland, North Sea Port en Smart Delta Resources zijn een haalbaarheidsonderzoek naar de aanleg van een ammoniakbuisleiding gestart.

Het goederenvervoer (inclusief transport gevaarlijke stoffen) door vrachtwagens neemt al jaren toe. Het parkeren van vrachtwagens dient gefaciliteerd te worden. Dit maakt deel uit van planvorming voor een 'Central Gate' voor het Sloegebied ter hoogte van Vlissingen-Oost en er komt mogelijk een locatie in Zeeuws-Vlaanderen. Meer dan 58% (in 2019) van het transport in Zeeland gaat via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak- en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen.

[...]