

Door : Ir Huub van Gorp

**CO2 onder de grond:
Is dat wel gezond.....?**

DEEL 2

Welke gevaren omringen Barendrecht reeds?

Water, De Oude Maas: Het grootste risico is natuurlijk dat er een weer overstroming plaatsvindt zoals tijdens de watersnoodramp van 1953, waarbij het water tot aan de Middeldijk stond. De geplande CO2 projecten zouden dan volledig onder water lopen.

Nu varen er dag en nacht schepen waarvan een groot aantal met gevaarlijke stoffen ten zuiden van Barendrecht. Er varen zoveel schepen dat een ongeluk bij een aanvaring denkbeeldig is. Als er gevaarlijke stoffen in het geding zijn dan kan er een grote watervervuiling optreden met alle gevolgen voor de omgeving en de land- en tuinbouw. Als er gasen vrijkomen kan bij een ongunstige wind de bewoners van Barendrecht en Heerjansdam bedreigd worden.

Leidingstraat ten westen van Barendrecht: Ten westen van Barendrecht loopt een grote leidingstraat onder de grond t.b.v de petro-chemische industrie voor vervoer van gasen en vloeistoffen, die gevaarlijk kunnen zijn voor de volksgezondheid. Het ligt in de bedoeling om ook de 18 km lange nieuwe leiding voor CO2 transport naar Barendrecht voor een groot deel in deze leidingstraat te leggen.

Verkeersaders omringen Barendrecht: De A29 dwars door Barendrecht, de A16 aan de oostkant van Barendrecht en de belangrijkste ader de A15 die de Maasvlakte en alle andere industrie met het Oosten van Europa verbindt aan de noordkant. Over deze weg(en) vinden omvangrijke transporten van gevaarlijke stoffen plaats. De gevaarlijke stoffen bestaan uit gasen en vooral allerlei soorten chemicaliën, waaronder chemicaliën die voor de bevolking zeer schadelijk kunnen zijn als deze vrijkomen bij een ongeluk.

Zoals kort geleden in het AD werd gesteld, zal de verkeerschaos vanaf 2011 voor zes jaar enorm zijn door de verbreding van de A15 om de toekomstige stromen vanuit en naar de Maasvlakte en industrie te kunnen verwerken. Dat betekent dat niet alleen de volumes toenemen maar ook de kans groot is dat het aantal ongelukken drastisch zal toenemen met alle mogelijke gevolgen van dien voor de bevolking.

Spoorvervoer, in het bijzonder goederenvervoer, rond Barendrecht: Allereerst komt de Havenspoorlijn voor het goederenvervoer per spoor langs de noordkant, kruist de zojuist besproken A15, van Barendrecht om via de spoortunnel in Barendrecht aan de oostkant aan te sluiten op de Betuweroute, het reizigersspoor (de Brabantroute), de Kijfhoek en naar het noorden op het reizigersspoor. Vervolgens ligt een speciaal lijntje (het zogenaamde olietreintje) ernaast naar de Kijfhoek. De andere zes sporen zijn voor de HSL (2), die ongelijkvloers passeert en vier sporen voor het passagiersvervoer, die gelijkvloers! passeren. In totaal dus 9 sporen naast elkaar. Het beveiligingssysteem ATB op het spoor voor, na en in de tunnel inclusief de Kijfhoek is de komende jaren niet geschikt voor snelheden onder de 40 km/uur. Denk aan het ongeluk! dat pas gebeurd is met de twee goederentreinen en de internationale passagierstrein. Barendrecht is toen aan een regelrechte ramp ontsnapt.

Op 7 oktober verscheen er een artikel van Gedeputeerde Van Heijningen in het AD onder de titel: "Eurlings treuzelt met veilig spoor". Daarbij merkt hij op: "bij Dordt is kans op explosie

50 keer groter dan toelaatbaar". Daar de goederentreinen altijd langs Barendrecht komen (ook voor de Brabantroute) geldt dat natuurlijk ook voor Barendrecht. Voorts stelt hij dat het vervoer van explosieve stoffen na 2020, waarschijnlijk zoals op de A15, nog zal verdubbelen en dat komt allemaal langs Barendrecht. Nog maar niet gesproken over de Kijfhoek, het grote rangeerterrein aan de rand van Barendrecht en Heerjansdam. Vooral daar worden de wagons met gevaarlijke stoffen gerangeerd.

CO2 bij Barendrecht onder de grond: de gevaren zouden dan nog verder substantieel toenemen, ook in Albrandswaard, door de 18 km lange pijplijn met zuiver CO2 onder 40 bar druk. Vervolgens de injectiepunten en de CO2 die in de grond gebracht (afval dumpen) met het gevaar dat de CO2 naar boven lekt en CO2 is dodelijk bij een concentratie van 3%! Dat gevaar strekt zich zeker over 30 jaar uit; zo niet langer. Er wordt een monitoring systeem opgezet, maar wie zegt dat het afdoende is. Het gevaar voor lekkage is dan voortdurend aanwezig. Dit alles in de grond onder een bevolking van 45.000 zielen.

Conclusie: Het ziet er niet gezond uit voor Barendrecht, zo niet zeer bedreigend. De veiligheidsrisico's stapelen zich op. De andere besproken gevaren zijn niet meer af te wenden; het zal een hele toer worden om die te beheersen. De risico's worden nog met een factor vergroot doordat het water-, weg- en spoorvervoer bewegende objecten zijn, waarvan je nooit weet waar zij zich bevinden.

Het gevaar van CO2 onder de grond brengen in een proefproject is wel af te wenden. Het zal onze economie niet schaden. Het zal geen of nauwelijks een bijdrage leveren aan de vermindering van de CO2 uitstoot, waar Rome hartstochtelijk om vraagt (nog erger 100 ton CO2 onder grond betekent een extra productie van 35 ton CO2!) en de gevaren voor de bevolking van Barendrecht worden niet nog groter. Dat laatste is van het allergrootste belang. Het zou zinvoller zijn om de investering in CO2 die de € 30 mln te boven gaat niet te verspillen aan CO2 onder de grond, maar aan een grotere veiligheid vooral op de A15 en een betere beheersing van de veiligheid op het spoor rond Barendrecht. Daar wordt Barendrecht echt gezonder van.

Ir Huub van Gorp
Barendrecht, november 2009