

Ministerie Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de heer J.P. Hondebrink
Afdelingshoofd Veiligheid en Goederen
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Betreft: reactie RailGood internetconsultatie voorgenomen Routeringsbesluit Spoor dat de overschrijdingen van de risicoplafonds Basisnet op de Bentheim- en Brabantroute moet wegnemen

Maarn, 31 augustus 2017

Geachte heer Hondebrink,

Hierbij ontvangt u van RailGood namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, Rail Force One, TX Logistik, Rail Transport Services, Shunter Tractie en DistriRail de reactie op de internetconsultatie van het voorgenomen Routeringsbesluit Spoor dat de overschrijdingen van de risicoplafonds Basisnet op de Bentheim- en Brabantroute moet wegnemen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bereidt een Routeringsbesluit vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor. In 2016 zijn op een aantal spoorlijnen de geldende risicoplafonds overschreden. RailGood merkt hierbij op dat uit onafhankelijk en gerenommeerd onderzoek (o.a. het onderzoek naar het vergroten van de robuustheid van het basisnet spoor van Berenschot/Antea van 6 juni 2017) blijkt dat de veiligheid overal is gewaarborgd, ook met de omleiding van goederentreinen over het gemengde net door de bouw van het derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen. Nergens wordt de bebouwing geraakt met de huidige vervoersvolumes en routing van de vervoersstromen.

De demissionair Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu werkt met de vervoersector aan een vrijwillig maatregelenpakket om de overschrijdingen weg te nemen. De staatssecretaris geeft in de *beantwoording van de zeven vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)* aan vertrouwen te hebben in deze aanpak, maar bereidt als stok achter de deur een Routeringsbesluit voor.

Of het Routeringsbesluit daadwerkelijk wordt genomen, is afhankelijk van resultaat van het vrijwillige maatregelenpakket. Bij onvoldoende resultaat kan het besluit eind 2017 genomen worden. RailGood kan de combinatie van enerzijds vertrouwen hebben in de samenwerkingsaanpak en anderzijds het voorbereiden van een routeringsbesluit als stok achter de deur niet rijmen. Hoeveel vertrouwen heeft de Staatssecretaris in de aanpak, samenwerking en het maatregelenpakket? Waarom maakt de Staatssecretaris, alvorens het paardenmiddel routeringsbesluit te overwegen, geen gebruik van de meer dan voldoende mogelijkheden om binnen het huidige systeem slimmer te sturen en te komen tot een toekomstbestendig Basisnet? Laatste is geheel in lijn met de conclusies van het onafhankelijk onderzoek naar het vergroten van de robuustheid van het basisnet spoor van Berenschot/Antea van 6 juni 2017. Aanvullend en relevant in dit verband is dat ook de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een dalende trend in het vierde kwartaal van 2016 en het eerste kwartaal van 2017 constateert op de routes waarop het voorgenomen Routeringsbesluit betrekking heeft.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft aan dat het doel van het Routeringsbesluit is waar mogelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen te verschuiven naar de Betuweroute om op die manier de overschrijdingen van de risicoplafonds aan te pakken. Bestaande wet- en regelgeving maakt het niet mogelijk om spoorlijnen aan te wijzen die verplicht gevolgd moeten worden. Wel kan voor bepaalde baanvakken een vervoerverbod op bepaalde gevaarlijke stoffen worden ingesteld. In het voorliggende concept Routeringsbesluit is de Staatssecretaris voornemens het vervoer van brandbare gassen en zeer giftige vloeistoffen (stofcategorieën A en D4) over de baanvakken Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo te verbieden. De Staatssecretaris en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn daarbij van mening dat door dit voorgenomen verbod de Betuweroute met grensovergang Zevenaar het meest logische alternatief is. Hoe zeker is de Staatssecretaris ervan dat stromen niet weglekken naar de weg of buitenlandse logistieke ketens? Omrijden met de internationale goederentreinen via de Betuweroute is immers fors duurder voor vervoerders en verladers en kent langere transporttijden. Is de Staatssecretaris voornemens de extra kosten voor vervoerders en verladers hiervan geheel te compenseren? Routing via de Betuweroute leidt er daarnaast toe dat de goederentreinen dwars door het dichtbevolkte Rhein-Ruhrgebied met zijn druk bereden spoornet moeten rijden. Is dit met de Duitse politiek-bestuurlijke partners afgestemd en zijn hier geen belemmeringen en weerstanden te verwachten? 92% van het spoorgoederenvervoer is internationaal. Ruim 90% hiervan passeert de Nederlands-Duitse grens.

In het voorgenomen Routeringsbesluit is het vervoerverbod alleen van kracht indien de Betuweroute beschikbaar is en bereikt kan worden. Voor het geval dit niet zo is, worden in het voorgenomen besluit uitzonderingen op het verbod gemaakt. In die gevallen mag er wel met brandbare gassen en zeer giftige vloeistoffen over de verboden baanvakken worden gereden. Dat mag ook indien er geen alternatieve spoorroute mogelijk is omdat de herkomst- of bestemmingslocatie per spoor alleen via één van beide baanvakken bereikt kan worden of als de alternatieve route vanwege werkzaamheden aan het spoor niet kan worden gebruikt.

Hieronder maakt RailGood puntsgewijs zijn zienswijze kenbaar op het voorgenomen routeringsbesluit:

- 1) Ondanks dat het concept-routeringsbesluit een zeer gerichte focus kent met redelijke en realistische uitzonderingen en beperkt is in de tijd (twee jaar) en Basisnetstoffen (brandbare gassen en zeer giftige vloeistoffen), wijst RailGood op korte termijn de inzet van het paardenmiddel Routeringsbesluit ten zeerste af. RailGood wenst uitsluitend op basis van een samenhangend maatregelenpakket tot een toekomstvast en werkend Basisnet spoor te komen. Een Routeringsbesluit kan en mag nooit vooruitlopen op de maatregelen die in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 15 juni 2017 (kenmerk IENM/BSK-2017/143101) zijn benoemd.

RailGood vindt het voorbereiden en mogelijk eind dit jaar of volgend jaar nemen van een Routeringsbesluit niet nodig omdat onafhankelijk onderzoek heeft aangetoond dat de veiligheid overal is gewaarborgd. Een Routeringsbesluit is daarnaast economisch heel nadelig voor het spoorgoederenvervoer.

Daarmee beschouwt RailGood het nemen van een Routeringsbesluit in 2017 of 2018 disproportioneel en onredelijk. Een Routeringsbesluit kan en mag nooit vooruitlopen op de gezamenlijke aanpak en maatregelenpakket om de overschrijdingen weg te nemen. Let wel, overschrijdingen van risicoplafonds die volgen uit de lokale veiligheidssituatie en niet van sturingsplafonds die volgen uit beleidsmatige ingrepen die niet volgen uit de lokale veiligheidssituatie zoals beschreven in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en

Milieu aan de Tweede Kamer van 15 juni 2017 (kenmerk IENM/BSK-2017/143101).

RailGood vindt dat de Staatssecretaris en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu eerst aan zet zijn om onderstaande maatregelen te realiseren. Dit in constructieve en doelgerichte samenwerking met vervoerders, operatoren, verladers, ProRail, regionale overheid en niet in de laatste plaats de veiligheidsregio's. De te treffen en getroffen maatregelen moeten zorgvuldig op hun doeltreffendheid worden beoordeeld. RailGood en zijn achterban zullen zich uiteraard inspanssen om een toekomstvast en werkend Basisnet spoor te helpen realiseren. Dit maatregelenpakket betreft in ieder geval:

- a. De zorgvuldige herijking van de risicoplafonds die volgen uit de lokale externe veiligheidssituatie o.b.v. voor de spoorgoederenvervoersector realistische en acceptabele inzichten in vervoersvolumes en routing van stromen (zie punt b).
- b. Tijdige actualisering van vervoersprognoses en routing van treinen over het spoor, inclusief internationale aansluiting, moet daarbij continu worden gewaarborgd. Dit moet worden gebaseerd op het planmatig regulier bedrijf en het planmatig omleidbedrijf tijdens werkzaamheden aan het Nederlandse, Duitse en Belgische spoor. Op aantal gemengde net spoorlijnen, waar de Betuweroute geen redelijk alternatief is, moet de capaciteit om treinen met basisnet-stoffen te rijden worden verhoogd zonder daarbij de lokale externe veiligheid daadwerkelijk in het geding te brengen. Tweejaarlijkse actualisatie van de prognoses van het vervoer van gevaarlijke stoffen i.p.v. om de huidige vijf jaar is wat RailGood betreft een prima maatregel.
- c. Meer sturing vooraf: Zo spoedig mogelijk en doeltreffend moet een ProRail-serviceloket worden ingericht dat vervoerders proactief benadert en waar vervoerders en verladers zich kunnen melden om af te stemmen over afwikkeling vervoersstromen en capaciteitsverdeling/routing binnen de kaders van het Basisnet spoor, inclusief aantrekkelijke internationale Betuweroute routing te organiseren.
- d. De Staatssecretaris en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu moeten zo spoedig mogelijk een eenvoudige Basisnet compensatieregeling (dus geen prestatieregeling) aan de markt aanbieden om het switchen van gemengde net routes naar Betuweroute commercieel en bedrijfseconomisch mogelijk te maken. Daarbij moet sowieso worden gewaarborgd dat de Betuweroute en de toe- en afleidende routes fors goedkoper zijn dan gemengde net. RailGood wijst een prestatieregeling af. Ten eerste zal de financiële prikkel van een prestatieregeling in de praktijk onvoldoende zijn om de beduidend hogere extra kosten voor vervoerders te compenseren. Een prestatieregeling zorgt er bovendien voor dat routes over het gemengde net fors duurder worden om daarmee het rijden over de Betuweroute goedkoper te maken. Dat zet het spoorgoederenvervoer op nog een grotere concurrentieachterstand ten opzichte van weg en water dat geen infraheffingen betaalt en omringende landen die geen wet Basisnet kennen.
- e. In combinatie met vorige punt moet tevens door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail waarborgen dat in Duitsland en België ook de aansluitende spoorcapaciteit beschikbaar is. Heldere internationale afspraken moeten worden gemaakt over de reservering van voldoende internationale goederencapaciteit die geschikt is voor de goederenmarkt, ook in de ad hoc fase van de capaciteitsverdeling en de laatste dagen voor uitvoering. Het is daarbij voor goederenvervoerders vaak ondoenlijk de ene keer via route A te rijden en de andere keer via route B omdat de technische systemen en regelgeving van de routes niet zijn geharmoniseerd en dit enorme extra kosten voor locs en machinisten met zich meebrengt.
- f. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu moet het infrastructuurbeleid (NMCA, PHS, MIRT) voor het railgoederenvervoer integraal afstellen op Basisnet spoor. Dat

betekent gerichte infra-uitbreiding en infra-upgrading én gerichte aanpassing van de wet- en regelgeving voor spoorcapaciteit en capaciteitsverdeling. PHS, NMCA, MIRT en het Besluit capaciteitsverdeling en Basisnet moeten 100% sporen. Dat is niet al jaren niet het geval. Dit betekent onder andere:

- i. Realisatie van extra veiligheidsmaatregelen zoals ATBvv, extra seinen en op langere termijn ERTMS.
- ii. ATB NG als blokkade voor gebruik van de cruciale Basisnetroutes Roermond-Venlo en Zutphen-Goor-Hengelo zo spoedig mogelijk vervangen door ATBvv of ERTMS Level 1.
- iii. Adaptieve capaciteitsuitbreiding van de cruciale Basisnetroutes Roermond-Venlo en Betuweroute-aftakking Elst-Zutphen-Goor-Hengelo-Bad Bentheim.
- iv. Versnelde aanleg van de Zuidwestboog bij Meteren om Basisnetstromen tussen mainport Rotterdam/Kijfhoek en Chemelot/Venlo/grens Venlo te herrouteren naar de Betuweroute en daarmee West-Brabant en de Drechtsteden te ontlasten.
- v. Op langere termijn dienen juist de basisnetroutes dienen allemaal voorzien te worden van ERTMS. Dat is in het huidige uitrolplan ERTMS niet voorzien. Een punt dat de goederenvervoerders afgelopen jaren vaak hebben aangegeven aan I&M en ProRail. Een groot deel van de Bentheimroute wordt pas in de periode 2030-2040 van ERTMS voorzien. Cruciale Basisnetroutes zoals Chemelot-Roermond-Venlo, Elst-Zutphen-Goor-Hengelo-grens Bad Bentheim en Budel-Weert vallen vooralsnog buiten de scope van het uitrolprogramma voor ERTMS.
- vi. Elektrificatie, opheffen lengtebeperkingen en lokale spoorverdubbeling van de Basisnetspoorlijnen via de grensovergangen Herzogenrath en Budel.

Daarbij is het cruciaal dat de Staatssecretaris en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu politiek-bestuurlijk draagvlak creëren in omringende landen voor de door Nederland gewenste routeringen van Basisnet.

- 2) Het Routeringsbesluit grijpt rechtstreeks en zeer fors in op de operatie en heeft daardoor grote gevolgen. Voor de spoorgoederenvervoerders, intermodale operatoren, railterminals en de verladers gaan de vervoerskosten omhoog als door een Routeringsbesluit via andere en door langere afstanden en andere infratechniek duurdere routes moeten worden gereden zonder dat daar een compensatie (flankerend beleid) tegenover staat. Dat geldt zeker voor vervoer van/naar Zeeland, West-Brabant of Antwerpen dat bij een Routeringsbesluit fors moet omrijden met andere technische systemen en eisen aan locs en machinisten via West-Brabant en de Drechtsteden naar de Betuweroute.
- 3) Een Routeringsbesluit kent zeer complexe uitvoering, monitoring en handhaving met hoge administratieve lasten voor vervoerders. Alle uitzonderingen in het voorgenomen routeringsbesluit zijn in beginsel redelijk en betekenen tegelijkertijd een enorme verhoging van de administratieve lasten voor de goederenvervoerders in Nederland. Nederlandse overheid blijft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor maar kosten stapelen, waarvan in de rest van Europa geen sprake is. RailGood roept de Nederlandse overheid met klem op de nationale administratieve lasten en wet- en regelgeving voor het spoorgoederenvervoer snel en daadkrachtig tot een minimum terug te brengen. Dit werkt buitengewoon marktverstrend en de concurrentiekracht en bedrijfseconomische gezondheid van spoorgoederenvervoerders, intermodale operatoren en railterminals aan. Dit is voor de bereikbaarheid van de Nederlandse havens en industrie en de vergroening van het goederenvervoer. Spoorgoederenvervoer is een efficiënte vervoerwijze en is tevens de

veiligste en groenste modaliteit.

- 4) Nederland zorgt met dit besluit ervoor dat onnodig veel goederentreinen met stofcategorieën A en D4 via het dichtbevolkte Rhein-Ruhrgebied worden afgewikkeld. Hiermee wordt politiek-bestuurlijk bevestigd dat het Nederlands overheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor louter nationaal georiënteerd is.
Dit is een risico voor de noodzakelijke goede politiek-bestuurlijke relatie met Duitsland in de open en internationale spoorgoederenmarkt met sterke onderlinge afhankelijkheden.

Samengevat

RailGood ziet meer dan voldoende mogelijkheden om binnen het huidige systeem slimmer te sturen en te komen tot een toekomstbestendig Basisnet en onderschrijft hiermee de conclusies van het onafhankelijk onderzoek naar het vergroten van de robuustheid van het basisnet spoor van Berenschot/Antea van 6 juni 2017. Zolang geen uitvoering is gegeven aan bovenstaand maatregelenpakket, niet is vastgesteld dat dit onvoldoende doeltreffend is én er nog een zorgvuldige herijking van de risicoplafonds moet plaatsvinden, is er wat betreft RailGood geen enkele reden en noodzaak om op korte termijn een Routeringsbesluit voor te bereiden, laat staan te implementeren. RailGood acht het nemen van een Routeringsbesluit in 2017 of 2018 disproportioneel en onredelijk. Genoemde herijking van de risicoplafonds vergt zeker een zorgvuldig onderzoeksproces én afweging van de betrokken belangen, namelijk de ruimte om te kunnen vervoeren, veiligheid voor omwonenden en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, Rail Force One, TX Logistik, Rail Transport Services, Shunter Tractie en DistriRail een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven.

Voor vragen of nadere afstemming staat RailGood graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

drs Hans-Willem Vroon
Managing partner RailGood