

Zoetermeer, 8 september 2017

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bereidt een Routeringsbesluit voor dat gevolgen heeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Met dit Routeringsbesluit wil de Staatssecretaris waar mogelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen verschuiven naar de Betuweroute om op die manier overschrijdingen van risicoplafonds uit het Basisnet aan te pakken.

De *Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)* is geïnteresseerd om het Basisnet te laten slagen en werkt gezamenlijk met Rijksoverheid en decentrale overheden aan een toekomstbestendige balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ordening rondom spoorwegen en de veiligheid voor omwonenden. Het Routeringsbesluit zoals dat nu is ontworpen verstoort deze balans onnodig.

Routeringsbesluit

In de Memorie van Toelichting van de Wet Basisnet staat helder beschreven wanneer een Routeringsbesluit mogelijk aan de orde is. Hierin worden een aantal voorwaarden geschetst:

1. De openbare veiligheid dient hierbij in het geding te zijn;
2. Een Routeringsbesluit wordt ingezet indien er geen maatregelen (tijdig) voor handen zijn om de overschrijding te voorkomen;
3. Daarbij is het primaire doel van routing niet het verbieden of het beperken van het vervoer maar het beheersen van de mogelijke risico's van dat vervoer. Dat kan door het beperken van het volume maar ook andere maatregelen kunnen – in plaats daarvan of in aanvulling daarop – tot het beoogde doel leiden;
4. Een Routeringsbesluit geldt als ultimum remedium.

Door de Staatssecretaris is geconstateerd dat door de overschrijdingen van de risicoplafonds de veiligheid nergens in het geding is geweest ¹. De in het Nederlandse risicobeleid vastgestelde normen voor het Plaatsgebonden Risico worden nergens overschreden. Er is daarmee onvoldoende aanleiding om tot een Routeringsbesluit over te gaan. Helemaal omdat uit onafhankelijk onderzoek van Antea group en Berenschot blijkt dat de risicoplafonds op een aantal locaties herijkt dienen te worden ².

Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat een Routeringsbesluit te voorbarig is: het instrument heeft vele gevolgen, kan daarbij leiden tot een ongewenste modal shift naar de weg en heeft een negatief effect op het vestigingsklimaat.

Maatregelenpakket

Daarnaast wordt er momenteel een maatregelenpakket uitgerold om de balans tussen veiligheid, vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen te herstellen. Een aantal maatregelen is essentieel om uit te werken voordat een Routeringsbesluit wordt overwogen:

- Een herijking van (te) lage risicoplafonds op enkele locaties waardoor er meer ruimte voor het vervoer komt en de Nederlandse veiligheidsnormen worden gerespecteerd. Hierin dient tevens de ruimtelijke ordening te worden meegewogen op basis van de laatste stand van zaken en planvorming;
- De kwantificering van veiligheidsmaatregelen in de risicoberekeningsmethodiek;
- Het gebruik van de mogelijk onjuiste voorbeeldstof voor stofcategorie D4 waardoor risico's worden overschat;
- De introductie van een spoor specifiek systeem waarmee sturing vooraf in plaats van achteraf wordt gegeven. ProRail moet dit systeem beheren waar vervoerders, verladingsbedrijven en havenbedrijven nauw bij betrokken zijn. Hiervoor wordt een loket bij ProRail ingericht;
- Verder stimuleren van het gebruik van de Betuweroute, bijvoorbeeld door een financiële prikkel;

¹ Aanbieding verslag Basisnet 2016, 15 juni 2017, kenmerk IENM/BSK-2017/143101

² Robuust Basisnet, onderzoek naar vergroten robuustheid basisnet spoor, 6 juni 2017, Antea group en Berenschot



www.ctgg.nl

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

- Extra veiligheidsmaatregelen op de Brabantroute;
- Een versnelde en verbeterde monitoring van de risicoplafonds;
- Een verbeterde communicatie naar lokale overheden en bewoners door Rijksoverheid en ProRail rondom het Basisnet en de maatregelen die genomen zijn om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen verder te beperken.

Gevolgen

De CTGG wijst er op dat de spoorverbindingen tussen de chemische clusters in binnen- en buitenland te allen tijde beschikbaar dienen te blijven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een maatschappelijk aanvaard risico zoals is vastgelegd in het Nederlandse risicobeleid.

Nederlandse bedrijven die onder de werkingssfeer van het Basisnet vallen hebben recht op een level playing field ten opzichte van omliggende landen. Het beperken van het vervoer kan de Nederlandse economie en werkgelegenheid schade berokkenen. Eventuele herroutering leidt tot hogere kosten voor de logistieke sector en zijn klanten in binnen- en buitenland, die gecompenseerd dienen te worden. Bedrijven die afhankelijk zijn van het vervoer via het spoor signaleren dat een herroutering of een krimp van de vervoerscapaciteit kan leiden niet alleen tot een beperking van de groeimogelijkheden, maar ook tot een zeer substantiële daling van de omzet ten gunste van bijvoorbeeld de haven van Antwerpen.

Daarnaast leidt een Routeringsbesluit tot het verleggen van risico's naar andere delen van spoor en tot de weg in Nederland (waterbedeffect) als ook de export van risico's: vervoersstromen kunnen worden verlegd naar langere omrijroutes via België en Duitsland wat per saldo leidt tot hogere risico's voor omwonenden bij het spoor in Europa.

De CTGG benadrukt dat het Nederlandse Basisnetbeleid een aanvullende Nederlandse kop is op strenge internationaal vastgelegde veiligheidseisen in het RID. Het spoorvervoer in Nederland behoort tot het veiligste ter wereld.

Geef het maatregelenpakket een kans

De CTGG doet het dringende verzoek om het maatregelenpakket een serieuze kans te geven om zijn vruchten af te werpen. De noodzaak tot het nemen van een Routeringsbesluit is niet aangetoond en heeft schadelijke implicaties voor de Nederlandse economie, zonder de veiligheid ten goede te komen.



www.ctgg.nl

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

Bijlage 1 De CTGG

De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen is het samenwerkingsverband van 15 organisaties waarvan de leden betrokken zijn bij het transport van gevaarlijke stoffen. De CTGG zet zich al meer dan 60 jaar in voor het verhogen van de veiligheid van dit vervoer.

De CTGG behartigt de belangen van de leden op het terrein van de ontvangst, verlading, vervoer en overslag van gevaarlijke goederen. Het accent ligt daarbij op betrokkenheid bij totstandkoming van regels en voorschriften die van invloed zijn op de logistieke behandeling van gevaarlijke goederen. Dit geldt in het bijzonder voor het overheidsbeleid dat binnen Nederland, maar ook daarbuiten, wordt gevoerd.

Het samenwerkingsverband is een vereniging en vertegenwoordigt vrijwel de gehele markt; zowel de logistieke dienstverleners (behalve luchtvervoer) worden vertegenwoordigd als de verladers, de belanghebbenden, bij de te vervoeren producten.

- Binnenvaart Logistiek Nederland – Koninklijke BLN Schuttevaer
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart - CBRB
- Ondernemersorganisatie voor haven en industrie - Deltalinqs
- Ondernemersorganisatie voor bedrijven met een logistiek of internationaal belang - evofenedex
- KNV Spoorgoederenvervoer - KNV Spoorgoederenvervoer
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche - NOVE
- Transport en Logistiek Nederland - TLN / FENEX
- Vereniging van Fabrikanten van Industriële Gassen - VFIG
- Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie - VNCI
- Vereniging van de Nederlandse Petroleum - VNPI
- Vereniging Vloeibaar Gas - VVG
- Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven - VOTOB
- Vereniging van Leidingeigenaren in Nederland - VELIN
- Vereniging voor Veiligheidsadviseurs - VVA
- Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten - VVVF

