



DATUM	11-9-2017
AAN	Internetconsultatie I&M
VAN	Helma Koninkx-Schipper; provincie Utrecht, lid Stuurgroep basisnet
DOORKIESNUMMER	030-258 2677
ONDERWERP	Inbreng internetconsultatie

Uit de cijfers van 2016 en 2017 blijkt dat de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn overschreden en dat de Betuweroute nog onvoldoende wordt gebruikt. Doel van het Basisnet is gevaarlijke stoffen te vervoeren op een wijze waarop de risico's voor omwonenden acceptabel zijn. Dat betekent dat de overschrijdingen van de risicoplafonds aangepakt moeten worden. Wij zijn dan ook blij dat de staatssecretaris met de vervoerssector werkt aan een vrijwillig maatregelenpakket tegen overschrijdingen van de risicoplafonds en dat ze een Routeringsbesluit voorbereidt. Dit voor het geval het niet lukt om met vrijwillige maatregelen de risicoplafonds terug te dringen. Zo gaat geen tijd verloren als blijkt dat de vrijwillige aanpak niet of onvoldoende werkt.

Wij vinden het essentieel dat goederentreinen met gevaarlijke stoffen die de mogelijkheid hebben over de Betuweroute te rijden, dit ook daadwerkelijk doen. Per slot van rekening is de Betuweroute destijds aangelegd als dé spoorverbinding die de Mainport Rotterdam met het achterland moet verbinden. Het is niet gewenst dat een speciaal aangelegde voorziening voor veilig en snel goederenvervoer onvoldoende door de goederensector wordt gebruikt. Omleidingsroutes door steden zijn niet wenselijk en stuiten op problemen vanwege de grote binnenstedelijke verdichtings- en ontwikkelingsopgave waar steden voor staan.

In de internet consultatie bij het Routeringsbesluit staat: "Het beoogde en verwachte effect van het besluit is een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Bentheim- en de Brabantroute. In welke mate het vervoer zal afnemen en of dit voldoende zal zijn om de overschrijdingen van de risicoplafonds op die routes weg te nemen, valt vooraf niet te zeggen. Dit hangt af van de totale omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bepalend hiervoor zijn de **economische wetten van vraag naar en aanbod** en het aantal uitzonderingen op het verbod om over de betrokken baanvakken te vervoeren."

We willen opmerken dat er in het basisnet juist naar wordt gestreefd om externe veiligheid rondom het spoor minder afhankelijk te maken van economische wetten van vraag en aanbod.

De brief van de staatssecretaris en het concept routeringsbesluit vragen op een aantal punten om verduidelijking of nadere uitwerking.

Onduidelijk is of het aangekondigde verbod voor transport van gevaarlijke stoffen via Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo inderdaad zal leiden tot de gewenste afname op de routes waarvoor overschrijdingen zijn geconstateerd. Het verbod geldt namelijk niet als de Duitse spoorwegbeheerder geen toestemming geeft voor vervoer van gevaarlijke stoffen op het traject in Duitsland aansluitend op de Betuweroute (het baanvak Zevenaar-Duitse grens). Bij de vaststelling van het basisnet was niet voorzien dat de Duitse spoorwegbeheerder geen toestemming zou geven voor het traject naar de Betuweroute. Als blijkt dat risicoplafonds als gevolg hiervan niet kunnen worden nageleefd, dan wordt voorgesteld om te onderzoeken welke handhaving instrumenten of acties voor het basisnet nodig zijn om de risicoplafonds wel te kunnen realiseren.

Een uitzondering wordt gemaakt op het verbod voor vervoer dat alleen van en naar de locaties kan gaan via deze routes (Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo). Het is niet duidelijk wanneer deze uitzondering van toepassing is. Geldt de uitzondering als een trein bijvoorbeeld moet wachten op een treinpad? En zo ja: welke wachttijd is werkbaar? Geldt de uitzondering bijvoorbeeld als een bestemming op andere wijze goed beleverd kan worden (vb. via Bremen, Hamburg)? Voorgesteld wordt artikel 3 van het Routeringsbesluit te verduidelijken.

Risicoplafonds worden niet alleen overschreden bij Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo en niet alleen voor de stoffen A en D4. Het verbod geldt nu voor twee locaties. Wij willen voorkomen dat dit besluit als ongewenst neveneffect kan hebben, dat er verschuiving van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar andere locaties plaatsvindt waar het vervoer ook niet gewenst is. Voorgesteld wordt dat het toezicht op het Routeringsbesluit niet beperkt wordt tot de Betuweroute en de route via Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo. Verder pleiten we op termijn voor vervolgstappen t.a.v. andere stoffen.

De geldigheidsduur van het besluit van 2 jaar vinden we te kort. Ervaringen met het Basisnet Spoor laten zien, dat inzicht in de effecten van maatregelen die zijn getroffen om overschrijdingen van de risicoplafonds terug te dringen vaak pas na één jaar zichtbaar waren. Het routeringsbesluit vraagt om organisatorische veranderingen bij verladers, Prorail en ILT, die tijd kosten. Al deze voorbereidingen voor een zeer beperkte tijd zijn misschien vruchteloos en daarom moeilijk te verantwoorden. Voorgesteld wordt het routeringsbesluit na twee jaar te evalueren en afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie het routeringsbesluit per jaar stilzwijgend te verlengen, of dit te laten vervallen.

In het Routeringsbesluit staat niet aangegeven hoe het Routeringsbesluit wordt gehandhaafd en of de ILT hiertoe voldoende geëquipeerd is. Wij vragen aandacht voor de uitwerkingsaspecten van het routeringsbesluit.

In de brief aan de Tweede Kamer over het basisnet van 15 juni 2017 heeft de staatssecretaris gemeld de decentrale overheden intensief te willen betrekken bij de uitwerking van de maatregelen om de overschrijdingen terug te dringen. Wij zijn van harte bereid om in te gaan op dit aanbod zodat Rijk, betrokken provincies, gemeenten en veiligheidsregio's samen met de vervoerssector tot een pakket aan maatregelen kunnen komen die er voor zorgt dat de overschrijdingen tot het verleden gaan behoren.