



**Rail Competence bv**  
the connecting element

**Aan: Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

t.a.v. dhr J.P. Hondebrink  
Afdelingshoofd Veiligheid en Goederen  
Directie Openbaar Vervoer en Spoor  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk: 20170913.MinlenM.01.fh  
Uw kenmerk:

**Betreft: Reactie internetconsultatie voorgenomen routeringsbesluit Spoor**

Batenburg, 14 september 2017,

Geachte heer Hondebrink,

Op 22 juli jl. is via internet de consultatie ten aanzien van het door de Staatssecretaris voorgenomen routeringsbesluit spoor opengesteld.

In de loop der jaren heb ik o.a. als Veiligheidsadviseur Vervoer Gevaarlijke Stoffen en safety professional, de verschillende aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, voornamelijk vanuit het perspectief van de vervoerder, maar ook vanuit de operator/verlader leren kennen. Middels dit schrijven wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken om – mede namens enkele van mijn opdrachtgevers, te weten de spoorvervoerders SBB Cargo International AG en SBB Cargo Deutschland GmbH – onze zienswijze over het geconsulteerde voorgenomen routeringsbesluit met u te delen.

Zonder twijfel staat de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen (los van welke modaliteit dan ook) altijd centraal. Vervoer per spoor wordt daarbij beschouwd als een van de veiligste modaliteiten. Om deze veiligheid nog verder te vergroten, is Basisnet spoor ontstaan. Zoals bekend richt dit Basisnet zich niet zozeer op aantallen, als wel op de risico's van het vervoer. Hiervoor zijn voor bepaalde routes zogenaamde risicoplafonds vastgesteld.

Gebleken is, dat in 2015 en 2016 op enkele routes de vervoersaantallen en later ook de berekende risico's, boven de in het Basisnet spoor vastgelegde plafonds lagen. Zoals middels onafhankelijk

onderzoek door Berenschot/Antea<sup>1</sup> recent is aangetoond<sup>2</sup>, hebben deze overschrijdingen echter nergens tot acuut onveilige situaties geleid.

Wel is de afgelopen tijd er een stevige (media) discussie ontstaan, waarbij de focus voortdurend gericht lijkt op de risico's rond het transport van gevaarlijke stoffen per spoor en niet op de effecten van reeds ingevoerde risico verlagende maatregelen. Ook de achtergronden en afwegingen die tot de vastgestelde risicoplafonds hebben geleid komen in deze discussies niet (of nauwelijks) aan bod.

Zoals in het bovengenoemde rapport van Berenschot/Antea is aangehaald, zijn de risicoplafonds voor bepaalde routes bij de invoering van het Basisnet spoor destijds bewust gebaseerd op relatief kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Deze beleidsmatige ingreep was niet het noodzakelijke gevolg van de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda, maar is benut als instrument om de achterliggende ambitie om het (internationale) vervoer van gevaarlijke stoffen richting Duitsland zoveel als mogelijk via de Betuweroute af te wikkelen om de stedelijke gebieden langs de parallelle routes te ontzien te faciliteren<sup>3</sup>.

Dat de rijksoverheid bij haar werkzaamheden afwegingen en keuzes moet maken die voor verschillende belanghebbenden een meer of minder verschillende uitwerking kennen, is op zich natuurlijk een gegeven, maar belangrijk blijft wel dat discussies op alle inhoudelijke feiten gebaseerd moet blijven. Zo komt de in het rapport van Berenschot/Antea genoemde beleidsmatige ingreep op de vaststelling van de risicoplafond geheel niet in de discussies naar voren, terwijl deze – zeker voor de perceptie rond de veiligheid – naar onze mening zeker ook relevant is. Ook het feit dat de Betuweroute slechts een alternatief is voor internationale het vervoer van gevaarlijke stoffen in de richting van Duitsland en dat deze route de komende jaren door werkzaamheden in Duitsland bovendien slechts beperkt beschikbaar is komt maar marginaal in de discussies naar voren. Ook het gegeven dat het Basisnet “slechts” van toepassing is op bepaalde stof categorieën, lijkt in de discussies in de media nauwelijks vermelding te krijgen.

Deze ontwikkelingen, in combinatie met het feit er nog altijd veel misverstanden leven als het gaat over wat vaak wordt aangemerkt met de onjuiste term ‘gif-treinen’, maken wij ons zorgen over het feit of de inhoudelijke kant van de discussie voldoende belicht blijft om een voor alle partijen “eerlijke” uitkomst mogelijk te maken.

Inmiddels werkt de demissionair Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu al geruime tijd samen met de sector aan een vrijwillig maatregelenpakket. Zoals de Staatssecretaris zelf heeft aangegeven<sup>4</sup>, heeft zij vertrouwen in deze samenwerking en de maatregelen die daaruit voort zullen vloeien. Volgens de Staatssecretaris laten de laatste cijfers ten aanzien van de overschrijdingen ook een dalende trend zien. Op zich vreemd dat ondanks dit positieve vertrouwen, er toch een paardenmiddel in de vorm van een routeringsbesluit wordt voorbereid. Wij vrezen dat elke stap in deze richting, ondanks aantoonbaar goede inspanningen en resultaten, door eerdergenoemde media-aandacht slechts zeer moeilijk kan worden teruggedraaid en daarom pas in een zo laat mogelijk stadium opportuun dient te worden.

---

<sup>1</sup> “Robuust Basisnet” van 06 juni 2017

<sup>2</sup> Pagina 26, laatste alinea

<sup>3</sup> De Minister is niet bevoegd om spoorwegen aan te wijzen waarover bepaalde stoffen exclusief vervoerd mogen worden. Wel kan de minister, o.a. gebaseerd op overschrijdingen van Basisnet, voor bepaalde spoorlijnen beperkingen aan het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen opleggen, waardoor uiteindelijk de gewenste route als enige kan overblijven.

<sup>4</sup> Zie beantwoording integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Vanuit de sector wordt – met name vanuit internationaal verband – met verbazing naar de ontwikkelingen rond het voorgenomen routeringsbesluit gekeken. Een routeringsbesluit grijpt immers rechtstreeks en zeer fors in op de operatie en heeft daardoor grote gevolgen. Invoering van de voorgenomen routeringsmaatregel heeft tot gevolg dat het spoorvervoer geconfronteerd zal worden met hogere kosten als gevolg van andere (langere) transportroutes en -tijden. Daarnaast zal de complexe uitvoering, monitoring en handhaving een sterke verhoging van de administratieve lasten betekenen, hetgeen eveneens kostenverhogend zal werken<sup>5</sup>. Waar transportstromen welke hun oorsprong hebben in de Nederlandse chemieclusters en/of havens nog op enige wijze kunnen worden gestuurd, is dit immers veel minder (niet/nauwelijks) het geval bij stromen die vanuit het buitenland richting Nederland lopen<sup>6</sup>.

Bijkomend nadeel van het voorgestelde routeringsbesluit is, dat dit ook van toepassing is voor het intermodale vervoer. Juist voor deze modaliteit zal een dergelijk routeringsbesluit naar verwachting sterk(er) negatief uitwerken. Op intermodale treinen worden immers gemiddeld maar enkele containers met gevaarlijke stoffen per keer vervoerd. Wanneer deze treinen moeten omrijden via de Betuweroute zullen de kosten voor deze transporten hoger worden. Deze producten concurreren had met het internationale wegvervoer (en op de bestemmingen die via het water bereikbaar zijn ook met de binnenvaart) waarbij een kleine prijsverhoging direct verlies van lading en een direct risico voor de commerciële maakbaarheid betekent.

Daarnaast zetten wij onze vraagtekens bij het feit of de effecten van een dergelijke routeringsmaatregel op het “level playing field” tussen de modaliteiten en de bedrijfseconomische effecten voor de spoorvervoerders voldoende in kaart gebracht zijn. Zonder eventueel flankerende maatregelen om de negatieve effecten voor het spoorvervoer in enige mate te compenseren zal het voorgenomen routeringsbesluit naar onze mening een disproportionele daling van het transportvolume per spoor in het voordeel van de andere modaliteiten tot gevolg hebben.

Deze ontwikkeling achten wij zeer zorgelijk en potentieel funest voor een transportmodaliteit die – zeker in Nederland ten opzichte van ons omringende landen – financieel onder druk staat. Naar onze mening komt dit de algemene transportveiligheid niet ten goede.

Tot slot willen wij nog opmerken dat in het eerder aangehaalde rapport van Berenschot/Antea verschillende conclusies en aanbevelingen gedaan worden die, naar onze mening, nog onvoldoende uitgewerkt en “verzilverd” zijn. Deze aanbevelingen betreffen alle facetten rond het Basisnet spoor, variërend van de inrichting en werking van het Basisnet zelf, via infrastructurele maatregelen tot maatregelen die vervoerders en verladers kunnen treffen. Ultieme doel van deze aanbevelingen is om het Basisnet robuust en toekomstvast te maken. Pas als het Basisnet in zijn principe en werking voldoende robuust is, de bijbehorende maatregelen zijn geïmplementeerd en volledig zijn uitgenut, zouden pas eventuele beperkende maatregelen ter sprake mogen komen.

---

<sup>5</sup> Bij intermodale treinen is de samenstelling en daadwerkelijke belading immers vaak pas bij de vervoerder bekend als de belading is beëindigd en de trein gereed gemaakt kan worden voor vertrek. Wijzigen van belading, samenstelling of de te rijden route op een zodanig laat moment gaat gepaard met aanzienlijk logistieke kosten en vertraging.

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld de daadwerkelijke effecten van het convenant warme-bleve-vrij-samenstellen van treinen, waarbij met regelmaat intermodale treinen die vanuit het buitenland richting Nederland rijden, niet conform het convenant worden beladen. Gebaseerd op diverse gesprekken met buitenlandse spoorwegondernemingen en terminals over deze specifieke Nederlandse eis, is mijn mening dat deze te ver van de internationaal gangbare werkwijze ligt en daardoor internationaal niet (voldoende) wordt geaccepteerd.

Samengevat zijn wij van mening dat het invoeren van een routeringsmaatregel – die in beginsel enkel en alleen de vervoerders zal treffen – voor 2017 of 2018 disproportioneel en onredelijk is en waarvan derhalve moet worden afgezien.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over onze zienswijze en de bijhorende achtergronden en zien verdere resultaten van de consultatie met belangstelling tegemoet.

hoogachtend,



Freek Hilkemeijer  
Algemeen directeur & consultant

Rail Competence B.V.

gsm: +31 6 5154 1916

Email: [f.hilkemeijer@railcompetence.com](mailto:f.hilkemeijer@railcompetence.com)