

Ministerie van Infrastructuur & Milieu  
Staatssecretaris mevrouw S.A.M Dijkma  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Kenmerk:**  
B-17-87

**Doorkiesnummer:**  
+31 (0)70 337 87 21

**E-mail:**  
alma@vnci.nl

**Den Haag,**  
14 september 2017

**Onderwerp: Reactie internetconsultatie routeringsbesluit Basisnet spoor**

Hooggeachte mevrouw Dijkma,

Graag maakt de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) gebruik van de mogelijkheid te reageren op de (internet)consultatie voor het routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen spoor.

**Belang en veiligheid van het spoorvervoer voor gevaarlijke stoffen**

Voor de chemische industrie is het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor een belangrijke wijze van transport vanwege het hoge veiligheidsniveau. Daar komt bij dat leveranciers en afnemers vaak uitstekend per spoor zijn te bereiken en dat is met transport via binnenvaartschip of buisleiding niet altijd het geval. Spoorvervoer wordt meestal gebruikt voor kleinere hoeveelheden.

Regelgeving voor spoorvervoer is met Europese regelgeving (RID) streng gereguleerd en is ook altijd bij de tijd omdat het RID elke 2 jaar wordt herzien. Daarnaast hebben diverse Nederlandse chemiebedrijven veiligheidsmaatregelen aan ketelwagens doorgevoerd die verder gaan dan de wettelijke voorschriften. Spoorvervoer is voor onze leden dus een belangrijke transportmodaliteit, vooral voor kleinere hoeveelheden en een mogelijk routeringsbesluit heeft voor ons rechtstreeks consequenties.

**Nut en noodzaak routeringsbesluit**

Wij zetten de nodige vraagtekens bij de noodzaak voor het besluit.

De noodzaak van het besluit zou volgen uit het feit dat de wettelijk vastgelegde risicoplafonds op sommige trajecten worden overschreden waardoor omwonenden een hoger risico lopen dan het maximum dat voor die trajecten is vastgelegd.

Deze risicoplafonds zijn voortgekomen uit de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2005). Naar aanleiding van deze nota geldt hetzelfde beleid op het gebied van externe veiligheid (dat is de veiligheid voor bewoners in de buurt van activiteiten met gevaarlijke stoffen) voor transport van gevaarlijke stoffen als voor fabrieksinstallaties. Dat betekent dat het plaatsgebonden risico nergens de  $10^{-6}$  per jaar mag overschrijden en dat voor wat betreft het groepsrisico er een verantwoording dient plaats te vinden.

Na een proces van bijna 10 jaar is dit beleid voor het transport op 1 april 2015 via het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van kracht geworden met ook een Basisnet voor spoor.

Daarin is ook geprobeerd om treinen met gevaarlijke stoffen preferent gebruik te laten maken van de Betuweroute. Die sturing naar de Betuweroute is uitgevoerd door op sommige andere routes de risicoplafonds dusdanig laag te zetten - soms zelfs op "0" - dat er op die routes weinig vervoer van gevaarlijke stoffen zou plaatsvinden. Op die trajecten was echter op grond van externe veiligheid geen directe aanleiding om deze risicoplafonds zo laag vast te stellen. Het is dan ook op zich niet verwonderlijk dat deze risicoplafonds al in de eerste twee jaar van monitoring van de werking van de Wet basisnet zijn overschreden. Hun norm was niet gebaseerd op extern veiligheidsrisico. Overschrijding van deze plafonds vinden wij daarom geen juist argument om de noodzaak van het routeringsbesluit te onderbouwen. De veiligheid voor omwonenden rond deze trajecten is immers niet per definitie in het geding.

Daarnaast is in het recentelijk uitgevoerde robuustheidsonderzoek basisnet, uitgevoerd door twee adviesbureaus (Berenschot en Antea), aangegeven dat er nog voldoende andere maatregelen genomen kunnen worden om het systeem te verbeteren.

Zo is ook de herijking van de risicoplafonds een alternatief. Ook dat proces (van onderzoek naar de gevolgen en een afweging van de belangen) zal volgens het Integraal Afwegingskader dat bij het consultatiedocument is gevoegd, eind 2017 niet zijn afgerond. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming zouden deze maatregelen en het daarvan verwachte gewenste resultaat, namelijk een gebalanceerde verdeling van de ruimte, moeten worden afgewacht.

### **Internationale effecten**

Uitvoering van het Besluit betekent een verbod om via bepaalde trajecten bepaalde stofcategorieën te vervoeren. Dat kan ingrijpende consequenties hebben voor het vervoersmanagement in Nederland en daarbuiten, en het 'level playing field' van de Nederlandse chemische industrie en de Rotterdamse haven. Het Basisnet is in het kader van de interne Europese markt een gevoelig onderwerp. Op de aankondiging van de consultatie van het routeringsbesluit merken wij al onrust binnen de (inter)nationale chemische industrie, temeer daar niet zozeer de veiligheid in het geding is, maar de evenwichtige verdeling tussen vervoer en ruimtelijke ordening.

Daarnaast dient in ogenschouw genomen te worden dat de Betuweroute vanuit Nederlands perspectief weliswaar de meest ideale/ veilige route is, maar dat met name in het Duitse Ruhrgebied veel burgers langs het spoor wonen. Het totale risico voor burgers op het gehele traject via de Betuweroute kan daarom, afhankelijk van de bestemming/herkomst, mogelijk hoger zijn dan via de andere routes.

### **Prematuur**

Wij vinden de tijd nog niet rijp voor het voorgestelde routeringsbesluit. Uit recente rapportages door ProRail blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over zowel de Brabante route als de route Oost-Nederland substantieel is afgenomen (soms bijna gehalveerd) in vergelijking met de tijd voor de invoering van het Basisnet.

Invoering van een routeringsbesluit is pas nodig is als de afspraken die de minister met de sector maakt om verdere overschrijdingen te voorkomen naar het oordeel van de minister niet, niet volledig of niet tijdig tot het gewenste resultaat leiden (art. 20 Wet Basisnet).

Ook de door de minister en de sector overgenomen aanbevelingen van bovengenoemd recent robuustheidsonderzoek behoren naar onze mening tot die afspraken. Onderzoek naar heroverweging van risicoplafonds, en invoering van een sturingsmechanisme vooraf (door ProRail een loketfunctie te geven) maken daar deel van uit en verdienen een rechtvaardige kans, alvorens over te gaan tot een routeringsbesluit. Eind dit jaar kan het effect van deze maatregelen nog niet worden beoordeeld.

Het voorstel dat dit besluit al ingezet kan worden als eind dit jaar het beschreven maatregelenpakket onvoldoende resultaten oplevert is derhalve prematuur.

### **Conclusie**

Wij vinden het voorbereiden van dit routeringsbesluit prematuur en disproportioneel. Alternatieve maatregelen zijn nog onvoldoende overwogen of uitgekristalliseerd. Om tegemoet te komen aan de zorg van de overschrijdingen zou kunnen worden volstaan met een voortgangsrapportage waaruit burgers en bestuurders kunnen opmaken dat de veiligheid niet in het geding is, en dat er vorderingen gemaakt worden om de overschrijdingen te voorkomen of minimaliseren.

Wij werken als chemische industrie er graag aan mee om een meer duurzaam evenwicht te vinden tussen enerzijds het belang van het vervoer en anderzijds de veiligheid en de veiligheidsperceptie van de burger.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N.C.M. Alma-Zeestraten'.

dr. ir. N.C.M. Alma-Zeestraten MBA  
directeur