



Minister van Infrastructuur en Milieu
Staatssecretaris S.A.M. Dijksma
Postbus 20901
2500 EX
Den Haag

14 SEP 2017

Datum
Ons kenmerk HBR-825905
Aantal bijlagen
Contactpersoon Dirks, Alan
Telefoon (010) 252 10 10
Fax (010) 252 10 20
E-mail ac.dirks@portofrotterdam.com

Onderwerp Internetconsultatie: Routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Hooggeachte mevrouw Dijksma,

Vanwege overschrijding van de risicoplafonds voor plaatsgebonden risico rondom het basisnet spoor (o.a. op de Brabantroute) heeft u aangekondigd een routeringsbesluit voor te bereiden en heeft u op 21 juli jl. het concept Routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor voor internetconsultatie aangeboden. Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('HbR') maakt, mede namens de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren.

Balans tussen transport en omgeving

HbR onderschrijft de zorg voor veiligheid langs het spoor en hecht tegelijkertijd aan heldere kaders voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zowel over het spoor, als middels andere modaliteiten. HbR volgt de ontwikkelingen rondom het basisnet dan ook op de voet; het basisnet beoogt immers het behouden van de balans tussen het belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheid voor de omgeving. Het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen past daar onmiskenbaar bij, zodat andere routes waar mogelijk worden ontlast. Tegelijkertijd zijn Brabant- en Bentheimroute nadrukkelijk onderdeel van het basisnet, zoals dat nog maar zeer recent tot stand is gekomen. In het licht van het voorgaande zijn de geconstateerde overschrijdingen op de Brabant- en Bentheimroute reden tot zorg. Maatregelen zijn zonder twijfel nodig, maar een routeringsbesluit zoals dat nu wordt voorgesteld, roept vragen op met betrekking tot de robuustheid van het basisnet en de mogelijkheden op lange termijn om veilig vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor als modaliteit te behouden. Enkele meer specifieke vraag- en zorgpunten met betrekking tot het voorgenomen besluit zetten wij hieronder uiteen.

Bereikbaarheid van Rotterdam over spoor, en *modal shift*

De Rotterdamse haven is voor het merendeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen onderdeel van de keten. Het routeringsbesluit zal dan ook zeker vervoersstromen van en naar de Rotterdamse haven treffen, en naar alle waarschijnlijkheid beïnvloeden. Daarbij is spoorvervoer essentieel om de *modal shift* van wegvervoer naar vervoer per spoor te realiseren, om zo filedruk op het wegennet

rond Rotterdam te beperken en om de bereikbaarheid van de haven te verbeteren. Om die reden investeert het Havenbedrijf – en ook uw departement – fors in bijvoorbeeld het Theemswegtracé, de aanpassing van de havenspoorlijn waarvoor u onlangs een tracébesluit heeft genomen. Door de markt gepercipieerde beperkingen, opgelegd door het routeringsbesluit, vergroten de druk op transport over de weg, juist ook in en rond Rotterdam. Daarnaast zijn er zorgen over de internationale haalbaarheid en handhaafbaarheid van routing. Uit de toelichting bij het routeringsbesluit blijkt dat de exacte gevolgen van het routingbesluit voor vervoerstromen op dit moment nog niet helder zijn. Dat versterkt onze zorg dat het routingbesluit belemmerend zal werken voor transport over spoor van en naar het Rotterdams havengebied.

Die zorg wordt versterkt door de vaststelling dat het besluit het vervoer meer beperkt, en dus vervoersstromen meer belemmert, dan noodzakelijk is. Het besluit reduceert het vervoer van categorie A en D4 op de aangewezen routes, behoudens specifieke uitzonderingssituaties, tot nul. Dat is onnodig, aangezien binnen het basisnet wel degelijk ruimte voor het vervoer van categorie A en/of D4 op deze routes is beoogd en, qua ruimte, is voorzien. Bovendien bevinden zich, ondanks de overschrijdingen van het basisnet, géén kwetsbare objecten binnen de 10^6 contouren¹. Hierdoor is de beperking die het besluit oplegt aan het vervoer veel groter dan noodzakelijk. Het vervoer van categorie A en D4 moet mogelijk zijn, ongeacht herkomst, bestemming en de beschikbaarheid van de Betuweroute, in ieder geval totdat de risicogrenzen van het basisnet zijn bereikt.

Noodzaak en effectiviteit

Gelet op de noodzaak een balans te vinden tussen het waarborgen van veiligheid van transportrouters en de beschikbaarheid daarvan staat voor HbR voorop dat een routingbesluit altijd een laatste redmiddel is, en alleen moet worden ingezet als de noodzaak en de effectiviteit daarvan zijn aangetoond. Deze bewijslast rust overigens hoe dan ook op u als bevoegd gezag, gelet op de Europese verdragsafspraken over vrij verkeer van goederen. Noodzaak en effectiviteit zijn bij dit concept-besluit ons inziens nog onvoldoende aangetoond. Wij zien in dit verband de volgende omissies:

Noodzaak

Hiervóór gaven wij al aan dat het routeringsbesluit in elk geval meer beperkend is dan noodzakelijk omdat het geen enkel vervoer van A en D4 stoffen meer toelaat. Hoe dan ook dient allereerst vast te staan dat er uit oogpunt van veiligheid reden is tot het nemen van maatregelen. U heeft echter reeds geconstateerd dat -ondanks de overschrijdingen van de risicoplafonds- de veiligheid nergens in het geding is². De in het Nederlandse risicobeleid vastgestelde normen voor het Plaatsgebonden Risico worden nergens overschreden.

¹ Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet, Versie inclusief alle realisatiecijfers Jaar: 2016, AVIV, 06-06-2016 nr RO_16_K4 v2.2, pagina 39.

² Aanbieding verslag Basisnet 2016, 15 juni 2017, kenmerk IENM/BSK-2017/143101

Mocht er uit veiligheidsoogpunt al reden zijn tot maatregelen – hetgeen wij als HbR onderkennen, gelet op het nationale beleid van risicoplafonds, maar Europeesrechtelijk ons inziens nog niet een gegeven is, gelet op het afwezig zijn van normoverschrijdingen – dan dient vast te staan dat er geen andere, minder ingrijpende maatregelen zijn die volstaan. Het is ons bekend dat diverse maatregelen worden en zijn onderzocht en genomen maar de toelichting bij het concept besluit gaat hier geheel niet op in. Voor HbR staat allerminst vast dat er gelet op al het voorgaande een noodzaak tot het nemen van dit routeringsbesluit bestaat.

Effectiviteit

De toelichting op het besluit veronderstelt dat door de afsluiting van twee routedelen het transport van stofcategorie A en D4 verschuift naar de Betuweroute. De toelichting geeft daarvoor echter geen enkele onderbouwing, het is slechts een aanname. Er wordt bijvoorbeeld vanuit gegaan dat het vervoer tussen Eindhoven en Venlo via de Betuweroute zal gaan rijden, maar niet wordt onderbouwd waarom andere alternatieven, zoals Eindhoven-Roermond onmogelijk zijn. Vervoer tussen Amersfoort en Deventer kan via de Betuweroute (een omweg), maar Utrecht-Arnhem-Zevenaar is een kortere weg.

Artikel 3 van het besluit geeft daarbij een vrijstelling voor bestemmingsverkeer en vervoer dat geen gebruik kan maken van de alternatieve routes. Er wordt echter niet aangegeven welk deel van het huidige vervoer bestemmingsverkeer is, en voor welk deel van het verkeer de alternatieve routes niet beschikbaar zullen zijn. Hierdoor is niet bekend in welk deel van het huidige vervoer gebruik zal blijven maken van de Brabantroute en de Bentheimroute, en is niet bekend of de maatregel überhaupt voldoende is om de risico's van de Brabantroute en Bentheimroute voldoende te reduceren. De effectiviteit van de maatregel voor het oplossen van het gesignaleerde probleem in de praktijk is daarmee niet aangetoond. Daarbij komt dat het besluit en de toelichting geen enkele onderbouwing geven voor de uitspraak dat er voldoende risicoruimte is op de alternatieve routes. Voordat het routeringsbesluit genomen kan worden, moet naar ons oordeel worden onderbouwd welke alternatieve routes gebruikt gaan worden én zal aannemelijk moeten worden gemaakt dat op die routes voldoende risicoruimte beschikbaar is, nu en in de toekomst. Het Havenbedrijf vindt het noodzakelijk dat de beoogde verschuiving wordt onderbouwd, en dat tevens wordt onderzocht wat de gevolgen zijn als de verschuiving niet naar de Betuweroute plaatsvindt, maar naar een ander spoortraject, of zelfs naar de weg.

Een aandachtspunt waar wij hierbij reeds op willen wijzen, is dat indien de beoogde verschuiving naar de Betuweroute inderdaad plaatsvindt, vervoer dat nu gebruik maakt van de Brabantroute dan gebruik moet maken van route 35 via Kijfhoek. Op deze route wordt al veel categorie A vervoerd.³ Zoveel, dat bij toevoeging van het transport dat nu over de Brabantroute gaat, de referentiewaarde

³ Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet, Versie inclusief alle realisatiecijfers Jaar: 2016, AVIV 06-06-2016 nr RO_16_K4 v2.2.

14 SEP 2017

Datum

Ons kenmerk HBR-825905

voor deze categorie bij Dordrecht ruimschoots overschreden zal worden. Met het routeringsbesluit wordt dan slechts bereikt dat knelpunten zich verplaatsen naar Dordrecht en omstreken, waar vervolgens ook maatregelen moeten worden genomen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de Rotterdamse haven, België en zuid Europa, een verbinding die steeds belangrijker wordt, wordt daardoor beperkt. Dit is één voorbeeld van een voor ons zeer zorgwekkend scenario zowel als het gaat om de robuustheid van het vervoersnet voor gevaarlijke stoffen van en naar Rotterdam, als met betrekking tot het vrij verkeer van goederen als normerend kader.

Conclusie

Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt zich ernstig zorgen over het voorliggende concept routeringsbesluit en over de kwetsbaarheid van het basisnet die hieruit blijkt. HbR meent dat andere mogelijkheden om het vervoer per spoor binnen de normen van het basisnet te brengen nog onvoldoende zijn benut. Voordat besloten wordt tot het afsluiten van routes die bewust onderdeel gemaakt zijn van het basisnet dient noodzaak en effectiviteit grondig in beeld te worden gebracht waarbij ook aandacht moet zijn voor het feit dat overschrijdingen van het basisnet niet automatisch afbreuk doen aan de veiligheid van omwonenden. Het Europeesrechtelijke kader dwingt daar ons inziens ook toe. Concreet vragen wij u in elk geval om een grotere inspanning om op andere oplossingen dan een routeringsbesluit te benutten én een versnelling en verbetering te bereiken van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse achterland.

Wij zijn graag bereid het voorgaande nader toe te lichten.

Hoogachtend,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Ronald Paul,
Chief Operating Officer,
Voorzitter Branche Organisatie Zeehavens