



Evaluatie Basisnet en toekomstvisie spoorvervoer gevaarlijke stoffen

Uitdagingen, bestaande én nieuwe

Partijen die samenwerken in het CTGG voor een veilig railtransport van gevaarlijke goederen benadrukken het belang van een integrale afweging van de ambities ten aanzien van het spoorgoederenvervoer als veilige en duurzame modaliteit, de binnenstedelijke woningbouwopgave en de uitdagingen rondom de noodzakelijke energietransitie. Voor het CTGG is het evident dat de Rijksoverheid daarin krachtig de regie neemt, met participatie van alle relevante departementen.

Dit laatste is nodig om de 'gescheiden werelden', waar in het rapport 'Evaluatie Basisnet' d.d. 22-05-2023 (Kamerstuk IENW/BSK-2023/154891 d.d. 17-10-2023) opgesteld door Ecorys, KWINK groep en de Erasmus Universiteit Rotterdam (hierna: het Ecorys-rapport) over wordt gesproken, bij elkaar te brengen, om te voorkomen dat partijen, betrokken bij het vormgeven van het Robuust Basisnet, 'afhaken'. Dit risico moet worden vermeden in het licht van de eerdergenoemde grote maatschappelijke ambities, die stuk voor stuk urgent zijn en besluitvorming op de korte termijn vergen.

Meer specifiek aangaande energietransitie; deze vergt een brede maatschappelijke discussie over een veilig transport en het daarmee samenhangende ruimtebeslag van nieuwe vervoerstromen.

Het Ecorys-rapport in context

De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen is blij dat met het Ecorys-rapport eindelijk duidelijk is geworden dat het Basisnet in de huidige vorm niet werkt en ook nooit zal kunnen werken. Het vaststellen van rigide risicoplafonds, die als vanzelf zouden moeten leiden tot een vorm van routedwang (naar de Betuweroute), wekte de valse indruk dat het zonder meer mogelijk is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vooraf te sturen. Tevens maakte het systeem onvoldoende duidelijk dat een overschrijding van de risicoplafonds 10^{-7} en 10^{-8} het vervoer niet plotsklaps onveilig maakt. De basisveiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen is primair gebaseerd op strenge internationale regels, opgesteld onder de vlag van de Verenigde Naties, waar in Nederland door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op wordt toegezien.

Het Ecorys-rapport laat ook zien dat het Basisnet, sinds de inwerkingtreding op 1 april 2015, mede aan de basis heeft gestaan van de nodige veiligheidsafspraken die verder gaan dan de internationale regelgeving voorschrijft. Zo is een 'Warme Bleve'-Convenant afgesproken met het Nederlandse bedrijfsleven, is het vervoer van chloor gestopt en hebben diverse verladers bovenwettelijk crashbuffers en/of opkruipbescherming op hun ketelwagens aangebracht. De CTGG betreurt het dan ook, dat de discussie over het Basisnet Spoor zich vooral concentreerde op de overschrijding van de risicoplafonds. Terwijl het Basisnet wel degelijk bijgedragen heeft aan een verdere verhoging van de veiligheid binnen de totale spoorketen, die zich nog meer dan voorheen bewust is van haar maatschappelijke rol vervoer veilig af te wikkelen.

Denken in oplossingen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat introduceert in het kader van de Omgevingswet aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxische scenario's langs de diverse routes, waarmee de ruimtelijke ordening rekening dienen te houden bij bouwplannen langs die routes.

Voor het vervoer zullen de risicoplafonds dus gaan verdwijnen, maar dat wil niet zeggen dat het bedrijfsleven nu ineens ongelimiteerd extra vervoer van gevaarlijke stoffen zal gaan creëren. Wij zullen

wel degelijk oplossingsgericht rekening blijven houden met de maatschappelijke opgave om de veiligheid van onze transporten te blijven verbeteren. Concentratie van activiteiten, waarbij een afnemer zich vestigt in de buurt van een leverancier is een optie waar ook nu al gebruik van wordt gemaakt en voorkomt vervoer over grote afstand. Bij bedrijven die veel vervoer genereren en waarbij een substantiële stroom structureel naar vaste afnemers plaatsvindt, wordt bijvoorbeeld, indien mogelijk, modal shift van spoor naar binnenvaart al geregeld toegepast.

Voor de energietransitie, waarbij mogelijk veel vervoer van ammoniak zal kunnen ontstaan, is het uitgesloten dat het bedrijfsleven het spoor zal kiezen als hoofdmodaliteit; binnenvaart en ook buisleiding liggen veel meer voor de hand. Mits natuurlijk de infrastructuur voorhanden is; we pleiten daarom voor de aanleg van de Deltacorridor van Rotterdam naar Noordrijn-Westfalen met een aftakking naar Chemelot.

Verantwoordelijkheden en beeldvorming spoorvervoer van gevaarlijke stoffen

Het huidige Basisnet heeft laten zien dat het ontbreken van een eenduidig beeld tussen centrale en decentrale overheden over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden vooral leidt tot de onderlinge discussie over de ernst van de overschrijdingen en de naleving van plafonds in plaats van beheersing van risico's. Het is daarom voor partijen die samenwerken in de CTGG van het grootste belang dat in het Robuust Basisnet helderheid ontstaat over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden en wat er nodig is aan informatie en financiële middelen om hier invulling aan te kunnen geven.

De CTGG betreurt de negatieve beeldvorming bij decentrale bestuurders die veelvuldig via de media wordt verspreid. Terminologie als 'gif- en ploftreinen' werken onnodig stigmatiserend en veroorzaken bij burgers een gevoel van onveiligheid en van wantrouwen richting de Rijksoverheid, ProRail en het bedrijfsleven.

Nationale Spoorgoederenvisie

Het bedrijfsleven bepleit het opstellen van een toekomst vaste spoornetwerkvisie, waarin het bedrijfsleven een langetermijnperspectief wordt geboden en de BV Nederland plek inruimt voor duurzaam ondernemen in onze havens en onze Europees verknoopte chemieclusters.

Hierin zullen de consequenties van geopolitieke ontwikkelingen, zoals de grondstoffen-autonomie en de energietransitie, een plek moeten vinden. Kortom: een visie waarin het groeiend reizigers- en goederenvervoer, met nadrukkelijk aandacht voor het speciale karakter van gevaarlijke stoffen, op een maatschappelijk verantwoorde en geaccepteerde wijze in de omgeving wordt ingepast met oog voor de woningbouwopgaven en de leefomgeving. Een visie waarin ook de financiële middelen worden benoemd om dit mogelijk te maken. Dit alles in lijn met de motie Schonis (vergaderjaar 2020-2021, Kamerstuk 35 570 XI) en het recente 10-punten plan van D66 met de titel "Actieplan leefbaar spoor bij goederenvervoer".

Belangenorganisaties aangesloten bij de CTGG:

- KNV Spoorgoederenvervoer
- Koninklijke BLN-Schuttevaer (KBN)
- Koninklijke Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI)
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE)
- Ondernemersvereniging van de Rotterdamse haven en industrie (Deltalinqs)
- Ondernemersvereniging van Nederlandse handels- en productiebedrijven (evofenedex)
- Transport en Logistiek Nederland (TLN / FENEX)
- Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie (VEMOBIN)
- Vereniging van Fabrikanten van Industriële Gassen (VFIG)
- Vereniging van Leidingeigenaren in Nederland (VELIN)
- Vereniging van Nederlandse Tankopslagbedrijven (Votob)
- Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten (VVVF)
- Vereniging Vloeibare Gassen (VVG)
- Vereniging voor Veiligheidsadviseurs (VVA)

