

Zoetermeer, 10 maart 2009

Aan: Voorzitter en Leden van de Vaste Kamercommissies V&W, VROM, BZK en EZ

Betreft: Brief CTGG inzake **Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen** in reactie op de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 04-12-08

### **INLEIDING**

Voor de Commissie Transport Gevaarlijke Stoffen, de CTGG, is de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) over het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen een belangrijk ijkpunt.

De kaders voor het Basisnet zijn vastgelegd in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS) uit november 2005. Voor het bedrijfsleven zijn hierbij de volgende uitgangspunten leidend:

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft mogelijk, de modaliteitskeuze is vrij.
- De chemieclusters kunnen zich verder blijven ontwikkelen, binnen het systeem van het Basisnet, met gegarandeerde aan- en afvoer van grondstoffen en producten.
- De internationale concurrentie positie van het Nederlandse bedrijfsleven wordt niet geschaad. Zo is het van belang dat voorkomen wordt dat nieuw vervoer afkomstig uit het buitenland de gebruiksruimte voor Nederlandse bedrijven opsoupeert.

Uit de brief van de Minister blijkt dat op een aantal cruciale punten nog nadere uitwerking nodig is. In het algemeen blijft, voor wat betreft de CTGG, in de verdere ontwikkeling van Basisnet aandacht voor de hierboven beschreven uitgangspunten bijzonder noodzakelijk. Hieronder verder onze belangrijkste specifieke zorgpunten.

### **VEILIGHEIDSAMBITIE EN RISICOCOMMUNICATIE**

De NVGS gaat over de invulling van het externe veiligheidsbeleid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening. Het vervoer dient hierbij te voldoen aan de plaatsgebonden risiconorm (PR) van  $10^{-6}$ , daarover is geen discussie. Tevens blijft de CTGG zich inspannen om de veiligheid van het vervoer nog verder te verhogen en het risico nog verder te verkleinen.

Voor het groepsrisico (GR) ligt de zaak genuanceerder. Het vervoer heeft beperkte invloed op de hoogte van het GR. Aan de kant van de RO geldt geen norm, maar een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Dit is nadrukkelijk van een andere orde dan een norm. Lokale overheden hebben van geval tot geval de mogelijkheid om gemotiveerd van de oriëntatiewaarde af te wijken. Omdat lokale overheden zelf keuzes kunnen maken over het groepsrisico, verschilt dat risico - en de genomen maatregelen om het risico te verkleinen - van plaats tot plaats. De bewoners van zo'n gebied zijn zich vaak niet bewust van de gemaakte keuzes en het risico dat ze in het gebied lopen. De burger heeft het recht hierover geïnformeerd te worden, bijvoorbeeld bij de aanschaf van een woning in zo'n gebied. Wij pleiten dan ook voor een heldere en duidelijke risicocommunicatie. Een communicatie die wat ons betreft actief dient plaats te vinden, bijvoorbeeld voordat percelen en panden worden verkocht of verhuurd.

### **BESTUURLIJKE AFSPRAKEN MOGEN GEEN FLESSENHALZEN WORDEN**

Naast het Basisnet liggen er tussen rijk en andere overheden bestuurlijke afspraken aangaande het bouwen nabij transportroutes, zoals in het geval van de nationale sleutelprojecten nabij stations. Die leiden in de praktijk tot hogere risico's voor bewoners in de nabijheid van transportassen door een sterk opgerekt GR. In sommige gevallen is er bebouwing tot op enkele meters van het spoor, met daardoor de introductie van nieuwe PR-knelpunten. Het bedrijfsleven is in het geheel niet betrokken geweest bij deze bestuurlijke afspraken, terwijl ze wel degelijk impact kunnen hebben op onze bedrijfsvoering.

Deze impact blijkt ook uit de herhaaldelijke verzoeken aan de Minister om voor de gebieden waarvoor de bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, vergaande beperkingen op te leggen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vandaar dat het bedrijfsleven nadrukkelijk uitspreekt niet aan deze afspraken gebonden te zijn, zoals in de brief van de Minister terecht wordt gemeld. Tevens is de CTGG van mening dat bestuurlijke afspraken niet mogen leiden tot aantasting van de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het ontstaan van 'flessenhalzen' in het Basisnet, dat zou immers de bijl aan de wortels van de Basisnetfilosofie betekenen: evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en RO.

### **WIE VEILIGHEID ZAAIT, ZAL GROEI OOGSTEN**

De risicoruimte die verkregen wordt door het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen aan de vervoerskant, worden vertaald naar groei ruimte voor het vervoer (bij gelijkblijvend risiconiveau). Daartoe is het van belang dat in de gehanteerde risicorekenmodellen de toekomstige veiligheidswinsten in het vervoer kunnen worden verdisconteerd. Dit automatisme moet (nog) worden zeker gesteld.

### **JURIDISCH KADER**

Het juridische kader voor de regelgeving betreffende het vrije vervoer van goederen en het vervoer van gevaarlijke stoffen is internationaal bepaald. De Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen geeft zelf aan dat het vervoer van gevaarlijke stoffen slechts aan extra regels mag worden onderworpen indien dit niet in strijd is met de internationale regelgeving.

Er ligt nu, de nog niet beantwoorde vraag, of het ADR-verdrag (weg) of het RID-verdrag (spoor) of de Acte van Mannheim (binnenwater) de invoering van een Basisnet wel toestaat. De CTGG acht de kans aanwezig dat vanuit internationale gremia of vanuit de EU een stokje gestoken wordt voor de invoering van het Basisnet. Deze juridische voor-vraag voor het Basisnet is naar ons oordeel niet afdoende behandeld en zweeft als een zwaard van Damocles boven het Basisnet. Mede in dit licht is vermeldenswaardig dat de CTGG van meet af aan heeft gewezen op het feit dat invoering van een Basisnet een wijziging van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen noodzakelijk zou maken. De overheid erkende dit pas laat in het proces. Nu leidt het tot vertraging van de eventuele invoering van het Basisnet.

### **PROGNOSES SPOORVERVOER**

Het Basisnet Spoor zal nog veel inspanning vergen. De risicoproblematiek is niet gering. Het rijk en de lokale overheden gaan op een voor het bedrijfsleven onbegrijpelijke en niet-transparante wijze om met de prognoses van ProRail voor de groei van het spoorvervoer. Er zijn cijfers uit 2003 en uit 2007. De laatste zijn het meest realistisch in hun groeiprognose. De op landelijk niveau gepropageerde groei van het spoorvervoer wordt door lokaal geplande bouwontwikkelingen, waar deze uitgaan van de niet-actuele cijfers uit 2003, in de wielen gereden. Wij wijzen erop

dat op veel trajecten de realisatiecijfers van 2006 al boven de prognoses voor 2010 uit 2003 liggen. Hiermee wordt de veiligheid niet gediend.

### **NIEUWE INFRA**

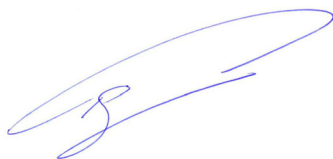
Verlichting voor sommige knelpunten is te verwachten uit investeringen in nieuwe infrastructuur. Hierbij dient niet alleen te worden gedacht aan het programma Hoog Frequent Spoor, maar ook aan additionele spoorbogen elders in Nederland (bijv. Zeeland en Limburg).

### **PROCES**

Het werk in het project Basisnet is tot zover verricht met deelname van alle partijen. CTGG heeft hierin steeds een constructieve bijdrage geleverd. De CTGG constateert dat de laatste maanden een flauwte is ontstaan in de dynamiek waarmee een beroep op haar betrokkenheid gedaan wordt. Als dit zou betekenen dat overheden de vervolgfase denken uit te kunnen voeren zonder het bedrijfsleven, dan zou dat een miskening zijn van de belangen die in het spel zijn en de bereidwilligheid van het bedrijfsleven om capaciteit te blijven leveren. Het zou evenmin passen binnen de goede sfeer waarin het afgelopen jaar vorderingen zijn gemaakt. Langs deze weg wil het CTGG graag benadrukken dat het onze wens is ook in de toekomst constructief te blijven bijdragen aan de ontwikkeling van het Basisnet.

Namens de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen,

Hoogachtend,



Mr. P.G. Wildschut, voorzitter

*Bijlage: overzicht van aangesloten organisaties*

## De CTGG

De CTGG is het samenwerkingsverband van 16 organisaties waarvan de leden betrokken zijn bij het transport van gevaarlijke stoffen. De CTGG zet zich al meer dan 50 jaar in voor het verhogen van de veiligheid van dit vervoer hetgeen er mede toe heeft geleid dat het aantal ernstige ongevallen in Nederland als gevolg ervan zo beperkt is gebleven.

Belangenorganisaties aangesloten bij de CTGG:

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart - CBRB
- Ondernemersorganisatie voor haven en industrie - Deltalinqs
- Koninklijke Nederlands Vervoer - KNV
- Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport - EVO
- Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders - KVNR
- Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek - FENEX
- Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam - ORAM
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche - NOVE
- Logistiek dienstverlener transport goederen via spoor – DB Schenker
- Logistiek Nederland - TLN
- Vereniging van Fabrikanten van Industriële Gassen - VFIG
- Vereniging Vloeibaar Gas - VVG
- Vereniging van de Nederlandse Petroleum Industrie - VNPI
- Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten - VVVF
- Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie - VNCI
- Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven - VOTOB