

Basisnet , een tussenstand

De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) levert namens het bedrijfsleven bijdrage aan de totstandkoming van "het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met gebruiksruimtes voor het vervoer", kortweg het Basisnet (brief Min VenW aan TK, 11-11-05).

Nu het erop lijkt dat het project halverwege is en de Tweede Kamer Commissies voor VenW en VROM het voor 16 april hebben geagendeerd, vindt de CTGG het een juist moment de tussenstand te beschouwen.

1. Veiligheidsambitie

'Vervoer van gevaarlijke stoffen blijft mogelijk' stelt de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, waarin het project Basisnet zijn oorsprong vindt. De nota heeft de ambitie de veiligheid in Nederland te dienen. Uit de monitoring van de vervoerstromen wordt gerapporteerd dat voor het wegvervoer en de binnenvaart naar verhouding weinig veiligheidsknelpunten bestaan. Bij het spoor is dit anders. Het Basisnet Spoor is daarom nog ver weg.

De CTGG is er niet gerust op dat het doel van de nota voor meer veiligheid, nu en in de toekomst, wordt bereikt. De reden voor deze ongerustheid ligt erin dat het Basisnet niet, of in ieder geval onvoldoende, afstand bewaart tussen infrastructuur en bebouwing. Sterker nog: allerlei plannen duiken op om naast, over of anderszins in het invloedsgebied van de infrastructuur te bouwen.

2. Houd afstand !

Zowel de infrastructuur als de bebouwing hebben hun ruimte nodig. De CTGG is van mening dat het een kwestie is van afstand hebben, houden en waar nodig vergroten. Meerdere beleidsdoelstellingen worden dan gediend:

- grotere verkeersveiligheid
- verbredingsmogelijkheden infrastructuur
- beperking geluidshinder
- betere luchtkwaliteit
- vergroting (externe) veiligheid
- versterken landschappelijke waarden
- versterken natuurwaarden

3. Vooraf toetsen

De CTGG wil dat bouwplannen langs het Basisnet, in navolging van de Milieu Effect Rapportage (MER), vooraf een externe veiligheids en ruimtelijke toets ondergaan, kortweg een EVERT. Hiermee wordt vermeden dat de fouten die in het verleden zijn gemaakt (zoals bebouwing langs en boven het spoor; de zgn. sleutelprojecten in stationsgebieden) opnieuw worden gemaakt.

Gezien de enorme budgetten die in het geding zijn en de lange levensduur van infrastructuur en bebouwing is een gedegen veiligheidstoets niet meer dan logisch. Immers, alles wat volgens externe veiligheidsberekeningen eventueel gebouwd zou kunnen worden, daarvan is het niet in alle gevallen wijs om dat ook daadwerkelijk te doen. Zie de hierboven genoemde zeven beleidsdoelstellingen.

4. Te krap

Het is de CTGG een doorn in het oog dat er provinciale en gemeentelijke besturen zijn die in het project Basisnet de voorkeur geven aan de kortste afstand tussen infrastructuur en bebouwing. Zij houden alleen rekening met wettelijke grenswaarde voor externe veiligheid en slaan geen acht op de afstand nodig om de effecten van een plasbrand van bijvoorbeeld benzine te beperken.

Deze bestuurders kiezen daarmee de facto voor een lager veiligheidsniveau voor de burgers in plaats van voor een verstandige ruimere afstand. De reden hiervoor lijkt te liggen dat in de toekomst een strook van minimaal 30 meter langs auto- en spoorwegen niet kan worden gebruikt voor bebouwing en daardoor minder gaat opbrengen. Vergeten wordt dat op deze strook al "milieuruimteclaims" liggen uit oogpunt van luchtkwaliteit en geluidszones.

5. Vertrouwd en verantwoord

Ondertussen gaat het continue proces van het veiliger maken van het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van regelgeving op basis van internationale verdragen gewoon door. Al decennia lang wordt iedere twee jaar op basis van ervaring, nieuwe inzichten of onderzoek de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en de binnenwateren aangepast, aangescherpt en uitgebreid. Het bedrijfsleven draagt hier veel aan bij. En met succes: de risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn door de jaren heen verkleind. Dit wordt vandaag de dag gezien als "verantwoord maatschappelijk ondernemen".

Deze internationale kaders werken hoegenaamd rechtstreeks door in de Nederlandse regelgeving op dit gebied die immers een vertalingen is van die internationale kaders. De CTGG vindt dit een autonoom proces, waarvan de veiligheidsresultaten een daadwerkelijke verhoging van de openbare veiligheid betekenen. In de berekeningen die in het kader van de externe veiligheid worden gemaakt dient deze door het bedrijfsleven bereikte verhoogde veiligheid er niet toe te leiden dat dichter op de infrastructuur gebouwd mag worden. Dat leidt immers tot normopvullend gedrag.

Kort en goed

Het is een kwestie van gezond verstand om wonen en werken, winkelen en recreëren, niet op een gecompliceerde manier te verbinden met het transport van gevaarlijke stoffen.

Investeren in de veiligheid, door ruimtes open te laten tussen transportassen en de bebouwing, is bijzonder raadzaam, nu en in de toekomst. Bij meer afstand is er minder kans op verlies aan mensenlevens in het geval dat er zich tijdens het transport van gevaarlijke stoffen toch een noodlottig ongeval mocht voordoen.

De CTGG vindt dat het Basisnet, in lijn met de ambitie van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, een degelijk en positief veiligheidsresultaat moet bewerkstelligen. Gaande het project lijkt niet meer iedere partij daarvan doordrongen. De CTGG is er daarom niet gerust op dat het Basisnet tot een goed einde gebracht wordt.

P.G. Wildschut, Voorzitter



Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

Secretariaat CTGG
Signaalrood 60
2718 SG Zoetermeer
Postbus 350
2700 AJ Zoetermeer
www.ctgg.nl

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 - KVN
- Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek - FENEX
- Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam - ORAM
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche - NOVE
- Railion
- Transport en 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