



Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

Aan: Ir. C.M.P.S. Eurlings
Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

CC.: Minister VROM
Minister EZ
Leden Vaste Kamercommissies V&W en VROM

Zoetermeer, 9 april 2008

Betreft: "Warme BLEVE- treinen"

Geachte heer Eurlings,

Hieronder doen organisaties van het bedrijfsleven, verenigd in de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen, u een handreiking aangaande de problematiek die ontstaan is bij het vervoer van brandbare gassen per spoor.

Inleiding

Het vervoer van gevaarlijke stoffen, inclusief zijn omvangrijke chemische cluster, is in Nederland een onmisbare schakel in de economie. Het vervult een belangrijke functie in de productie en (internationale) handel van allerhande, in onze samenleving noodzakelijke producten en stoffen zoals kunststoffen, meststoffen, voedingsmiddelen en geneesmiddelen. Ook de distributie van brandstoffen als benzine en LPG is van essentieel belang en kan niet worden gemist. Door de economische groei zal de noodzaak van ook dit vervoer in de toekomst verder toenemen.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt voor de directe omgeving risico's met zich mee. Indien ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes, waar veel gevaarlijke stoffen over worden vervoerd, deze routes te dicht naderen (of reeds benaderd hebben), leidt dit tot (het vergroten van) knelpunten rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met name in stedelijke gebieden kan dit het geval zijn.

Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft er naar om een duurzaam evenwicht te bewerkstelligen tussen bovengenoemde tegenstrijdige belangen; economie versus veiligheid, milieu en leefomgeving. Daarom heeft het Ministerie in 2006 de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS; Kamerstuk II, 2005-2006, 30 373, nr. 2) gepubliceerd waarin het 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' is opgenomen. Het Basisnet beoogt om dit duurzame evenwicht wettelijk vast te leggen en dient tevens om duidelijkheid te creëren voor de toekomst. Het Basisnet wordt momenteel uitgewerkt onder de regie van de Stuurgroep Basisnet.

Middels de voorgestelde maatregelen wordt bereikt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen, binnen wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid, milieu en leefomgeving mogelijk blijft. Dit wordt in de NVGS aangeduid als 'Spoor 1'.

Als tweede beleidsinstrument wil het Ministerie dat betrokken partijen (provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, vervoerders en verladers) de veiligheid rond dit Basisnet van (spoor-)transportcorridors verhogen en de risico's verminderen door het toepassen van risicoreducerende maatregelen op structurele basis. Dit wordt in de NVGS aangeduid als 'Spoor 2'.

De CTGG onderschrijft deze doelstellingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zoals verwoord in de NVGS. Tegelijkertijd constateert de CTGG echter dat bij de uitwerking hiervan - met name in relatie tot het Basisnet voor het spoorvervoer - in toenemende mate druk wordt uitgeoefend waardoor afgeweken wordt van:

- de uitgangspunten in de NVGS;
- de door de Stuurgroep Basisnet aangenomen 'Uitgangspunten Basisnet';
- en de verhouding tussen internationale en nationale wetgeving hieromtrent.

Aan de hand van een aantal concrete ontwikkelingen wordt onderstaand nader ingegaan op deze constatering.

Risico's en risicoreducerende maatregelen

Risicoreducering versus risicobeheersing

Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden. De hoogte van dat risico wordt bepaald door: kans op een ongeluk waarbij een gevaarlijke stof vrijkomt maal het effect van dit vrijkomen. Dit risico kan alleen volledig worden weggenomen door het vervoer compleet te beëindigen. Zoals in de inleiding is aangegeven, is dat geen haalbare optie en zijn daarom risicoreducerende maatregelen nodig.

Overschrijding gebruiksruijnte

De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen in het Basisnet worden begrensd door middel van een gebruiksruijnte die op basis van een risicobenadering wordt vastgesteld. Zolang het toegestane risico niet wordt overschreden, blijft het vervoer binnen deze gebruiksruijnte en mogen alle Basisnetstoffen in elke hoeveelheid en elke combinatie worden vervoerd.

Bij een lokale overschrijding van de gebruiksruijnte, zullen de vastgestelde knelpunten zoveel mogelijk moeten worden opgelost, waarbij onder meer kan worden gedacht aan herrouteringsmaatregelen; het dwingend voorschrijven van een bepaalde transportroute, en daardoor in wezen verbieden een andere route te gebruiken. Een eerste verkenning van (her-)routeringsvarianten, bijvoorbeeld op de Brabantroute, heeft aangetoond, dat daarmee de risico's kunnen worden verlaagd. Echter, bij deze verkenning kwam ook naar voren dat het risico slechts geografisch wordt verplaatst en niet wordt weggenomen. De knelpunten moeten daarom naar onze mening zoveel mogelijk worden opgelost door het nemen van risicoreducerende maatregelen, alvorens herrouteringsmaatregelen te nemen.

Het risicomodel IPO-RBMII kwantificeert risicowinst onvoldoende

Het kabinet heeft het rekenmodel IPO-RBMII aangewezen voor het berekenen van de risico's bij het (gevaarlijke stoffen-)vervoer en staat het gebruik van andere modellen niet toe. Inmiddels is echter komen vast te staan dat de meeste risicoreducerende maatregelen die door het bedrijfsleven genomen kunnen worden, en in een aantal gevallen al genomen zijn, niet kunnen worden gekwantificeerd in risicoreductie. Het IPO-RBMII model is momenteel niet uitgerust voor het maken van dergelijke berekeningen.

Het rekenmodel zou dit vanzelfsprekend wel moeten kunnen faciliteren. Naast het benodigde adequate inzicht in de mate van risicoreductie, hanteren namelijk, zowel de NVGS als de Stuurgroep Basisnet, het uitgangspunt dat degene die risicoruimte creëert door het nemen van risicoreducerende maatregelen, deze ook mag benutten. Doordat de risicoreductie niet gekwantificeerd kan worden, kan deze risicowinst dus niet worden omgezet in groei voor het vervoer binnen de vastgestelde gebruiksruimte, wat eveneens één van de uitgangspunten van de NVGS is.

Internationale en nationale wetgeving

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is op grond van internationale verdragen en kaderrichtlijnen (RID) toegestaan op Nederlands grondgebied. Nederland mag slechts extra regels ('on top of') uitvaardigen voor zover dit niet in strijd is met deze internationale regels. Hier dienen overheden terdege rekening mee te houden wanneer zij overwegen veiligheidsmaatregelen te ontwikkelen en op te leggen, bijvoorbeeld op het gebied van de inzet van BLEVE-treinen of schutwagens.

Warme BLEVE-vrij rijden

Het kabinet en de provinciale overheden oefenen sterke druk uit op het bedrijfsleven om zogenaamde 'warme BLEVE-treinen' aan te pakken. Met een BLEVE wordt een *Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion* bedoeld die als volgt kan ontstaan: Wanneer bij een ongeval een ketelwagon met brandbare vloeistof leegstroomt en in brand raakt, kan een plasbrand ontstaan. Als gevolg hiervan kan de druk in een aangestraalde gasketelwagon zo sterk stijgen dat de wagon barst, waarna het gas zal ontsteken. De kans dat een dergelijk incident zich daadwerkelijk voordoet is overigens uitermate klein.

Overheden dringen er op aan veiligheidsmaatregelen te nemen, zodat bij het samenstellen van treinen voorkomen wordt dat ketelwagens met brandbaar gas, waaronder LPG, en ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen direct naast elkaar in één trein vervoerd worden (BLEVE-vrij rijden). Wagens met brandbare gassen en brandbare vloeistoffen zouden door schutwagens moeten worden gescheiden.

Schutwagens

Het overgrote deel van het spoorvervoer van brandbaar gas betreft internationaal vervoer en dient daarom vanuit een internationale context benaderd te worden. In de periode 2005-2007 is in het internationale RID-overleg het gebruik van schutwagens uitvoerig bestudeerd en afgewezen met als motivatie:

- bij ontsparingen (meest voorkomende ongevaltype) en aanrijdingen op verkeersovergangen is de effectiviteit van een dergelijke maatregel onvoldoende evident;
- bepaalde typen schutwagens, bijvoorbeeld met zware lading of een onbeladen twee-assige wagon (kan uitscharen) bevorderen de veiligheid niet;
- en het inzetten van schutwagens binnen een trein om brandbaar gas en brandbare vloeistoffen te scheiden, of het volledig splitsen van het vervoer van brandbare vloeistoffen en brandbaar gas, valt uit oogpunt van kosten/baten niet gunstig uit. Dit betreft de logistieke beschikbaarheid van extra wagons, uit te voeren extra rangeerhandelingen alsmede mogelijke extra benodigde rangeersporen (met, bij dit alles, alle extra risico's op emplacementen tot gevolg).

Naar een convenant tussen bedrijfsleven en overheid

De bij de CTGG aangesloten organisaties, zie bijlage, zijn zich terdege bewust van de politieke aandacht voor de veiligheidsaspecten bij het gevaarlijke stoffenvervoer per spoor, en meer specifiek het warme BLEVE-vrij rijden van treinen als optie om de risico's verder te verlagen.

Deze veiligheidsproblematiek is echter dermate complex dat, om op termijn tot een haalbare en gezamenlijk gedragen oplossing voor 'warme BLEVE-vrij' rijden van treinen te komen, er een ketenbrede aanpak nodig is. Via het reguliere internationale overleg (RID) zou dit een langdurig proces worden, met een onzeker resultaat. Daarom doet de CTGG u de volgende handreiking: een convenant tussen bedrijfsleven en overheid waarin afspraken hierover worden vastgelegd.

Alvorens een convenant op te kunnen stellen is volgens de CTGG een haalbaarheidsonderzoek nodig, waarbij in ieder geval de volgende punten dienen te worden geadresseerd:

- Wat wordt er van de markt (verlader, vervoerder, wagonverhuurders) verwacht;
- Om welke stoffen en ladingstromen gaat het exact;
- Hoe kan de infrastructuurbeheerder (i.c. ProRail) bijdragen in dit proces;
- Welke consequenties hebben de te nemen maatregelen in de zin van economische en maatschappelijke lasten ergo, welke veiligheidswinst kan worden bereikt tegen welke lasten;
- Wat is de logistieke haalbaarheid van de mogelijkheden;
- Wat kan de rol van de overheid hierin zijn, onder andere in relatie tot compensatie;
- Kunnen er garanties worden gegeven ten aanzien van het voorkomen van normopvullend gedrag van partijen;
- En hoe wordt omgegaan met transitoverkeer over Nederlands grondgebied en hoe verhoudt een en ander zich in relatie tot de internationale wetgeving.

Bij een convenant dienen vanzelfsprekend de doelstellingen van de NVGS en de door de Stuurgroep Basisnet geaccordeerde 'Uitgangspunten Basisnet' te worden gehanteerd.

De CTGG stelt voor deze haalbaarheidsstudie onder regie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het tweede kwartaal van 2008 uit te laten voeren.

Graag zouden wij dit voorstel op korte termijn met u willen bespreken.

In afwachting van uw antwoord.

Hoogachtend,

Mr. P. G. Wildschut
voorzitter CTGG

Bijlage: lijst van bij de CTGG aangesloten organisaties



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 - KVNR
- 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