

# Nils Rosmuller (IFV): Routeringsbesluit: risicobeheersing of rituele dans?

## Auteur(s)

Nils Rosmuller

22 augustus 2017

Degenen die geïnteresseerd zijn in het (spoor)vervoer van gevaarlijke stoffen zal het niet zijn ontgaan: Sharon Dijkma (de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) heeft het afgelopen jaar al diverse keren 'gedreigd' met het instellen van het Routeringsbesluit, de meest verstrekkende en daarmee ultieme maatregel. Maar nu wordt het dan toch echt 'menens.' De voorbereiding van het besluit is in volle gang, en invoering 'dreigt' per 1 januari 2018. Ik zie hierin meer een rituele dans tussen Rijksoverheid en vervoersector (met gemeenten en veiligheidsregio's als toeschouwers) dan een daadwerkelijke poging tot risicobeheersing.

Het Basisnet Spoor trad in werking op 1 april 2015. Hierin zijn risicoplafonds afgesproken (tussen ProRail en gemeentes en hun veiligheidsadviseur) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zodat het veiligheids-/risiconiveau voor omwonenden van het spoor acceptabel is/blijft. In 2015, 2016 en 2017 blijkt dat de risicoplafonds op diverse spoortrajecten (Bentheimroute en Brabantroute) worden overschreden. Nu werkt de staatssecretaris met de vervoersector aan een vrijwillig maatregelenpakket tegen deze overschrijdingen. De staatssecretaris heeft vertrouwen in deze aanpak, maar bereidt als stok achter de deur het Routeringsbesluit voor. Het verbieden van het transport van de brandbare gassen (stofcategorie A) en zeer giftige vloeistoffen (stofcategorie D4) op bepaalde trajecten moet gaan leiden tot het voldoen aan de risicoplafonds. Het is duidelijk dat het risico op genoemde tracés inderdaad zal afnemen. Als gevolg van dit verbod zullen deze stofcategorieën over andere spoortrajecten (of misschien wel minder) vervoerd worden, omdat verladers en vervoerders voor andere logistieke oplossingen kiezen.

Zoals te verwachten, en terecht, heeft de transportsector bij monde van de VNCI en de CTGG zich al negatief kritisch uitgelaten over het routeringsbesluit: "Een routeringsbesluit zou slecht zijn voor de perceptie in het buitenland over de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in en door Nederland en daarmee nadelig voor een 'level playing field' van de Nederlandse chemische industrie en Herroutering zou leiden tot hogere kosten voor de logistieke sector, die gecompenseerd moeten worden."

Genoeg over theorie en de ratio van het besluit. Nu de praktijk. De staatssecretaris zegt vertrouwen te hebben in de sector. Ze dreigt ondertussen met het Routeringsbesluit. Niet wat je noemt vertrouwen. De sector (zie hierboven) beklagt zich al over het besluit. Maar er is meer. Er is in Europa sprake van het recht op vrij verkeer van personen en goederen mits voldaan wordt aan bepaalde eisen. Voor gevaarlijke stoffen per spoor betreft het de (constructie)eisen die staan in het RID. Het RID bevat regels om een zo veilig mogelijke wijze van vervoer te bevorderen. Lidstaten mogen daarnaast specifieke voorschriften instellen met betrekking tot het gebruik van voorgeschreven routes, mits de algemene regels van het vrij verkeer van goederen in acht worden genomen. Het ministerie van I&M beargumenteert waarom het Routeringsbesluit legitiem zal zijn als volgt: "de noodzaak is duidelijk (namelijk de overschrijding van risicoplafonds) en het Routeringsbesluit is proportioneel (er zijn alternatieve routes voorhanden om aan de risicoplafonds te voldoen)."

Vooropgesteld, ik ben geen jurist. Maar mijn inschatting is dat het Routeringsbesluit door 'Europa' zal worden verworpen. En dat weten het ministerie en de transportsector, vermoed ik, net zo goed. Het besluit beperkt namelijk het uitgangspunt van vrij verkeer van personen en goederen binnen Europa en gelijkwaardige alternatieven zijn niet voorhanden: ze zijn er amper (weinig andere tracés) en de alternatieve tracés die er zijn brengen hoge extra kosten met zich mee voor de verladers en vervoerders (andere treinbeveiligingssystemen, extra kilometers).

Maar waarom dan toch de voorbereiding van het Routeringsbesluit en de mogelijke invoering ervan? Ik zie hiervoor de volgende verklaring. Het Routeringsbesluit, als ultieme maatregel om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in Nederland te reguleren, is een breiwerk van regels om te laten zien dat de Rijksoverheid en de transportsector 'alles' geprobeerd hebben om aan de risicoplafonds te voldoen. Het besluit vormt daarmee de muziek voor een soort rituele dans tussen ministerie en transportsector. Een dans met decentrale overheden en veiligheidsregio's als toeschouwers. Ondertussen verandert er niets, anders dan dat de decentrale overheden en veiligheidsregio's weer even rustig worden gehouden tijdens deze boeiende muzikale

vertoning.

Nils Rosmuller is lector Transportveiligheid bij het IFV.

In *Gevaarlijke Lading*4-2017 (voor abonnees) verschijnt een uitgebreider artikel van Nils Rosmuller over dit onderwerp.

## **Rubriek**

Spoorvervoer

## **Tags**

Basisnet, Routing, RID

## **Gerelateerde berichten**

- Nieuwsfeiten - Oplossingsrichtingen voor overschrijdingen risicoplafonds Basisnet in de maak (editie 2019-04)
- Regelgeving en Stoffenchecker RID 2019 gepubliceerd (23 juli 2019)
- RIVM actualiseert voorbeeldstoffen Basisnet (5 juli 2019)
- Jaarverslag Basisnet: overschrijdingen risicoplafonds niet afgenomen (11 juni 2019)
- 'Focus op leren van incidenten' / Operationeel RID-overleg (editie 2019-02)

© Gevaarlijke Lading, Sdu