



Cargo

Position paper DB Cargo Nederland

De trein is duurzaam, vermindert de filedruk en draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat

Eén goederentrein vervangt gemakkelijk 50 vrachtwagens. Het vormt daarmee ook een oplossing voor de groeiende congestie op de weg. Met de aangekondigde toename van de onderhoudswerkzaamheden aan het Rijkswegennet is dat van groot belang. Voor zowel het verbinden van mondiale handels- en productienetwerken als voor de aan- en afvoer van producten en grondstoffen voor de Nederlandse zeehavens en industrie zijn goede spoorverbindingen van essentieel belang. Samen met binnenvaart-, weg- en buisleidingnetwerken verzekert het spoor de levering van goederen voor consumenten en bedrijven in Nederland en Europa en draagt het daardoor bij aan een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsklimaat. De modaliteiten zijn daarbij veelal complementair gelet op type goederen, vervoersafstanden en bestemmingen maar steeds vaker ook noodzakelijke substituten. Congestie, klimaatverandering, groeiende onderhoudsopgaven en toenemende zorgen over weerbaarheid maken het noodzakelijk om gebruik te kunnen blijven maken van alle vervoersmodaliteiten.

In verhouding vindt slechts een klein deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor

Slechts 2% van de gevaarlijke stoffen worden in Nederland verplaatst via het spoor. Het overgrote deel gaat via de buisleiding of over het water. 8% van de gevaarlijke stoffen gaat over de weg. Het aspect van *modal shift* naar binnenvaart en buisleiding wordt, indien een passend alternatief, onderzocht door het verladende bedrijfsleven, maar zijn slechts geschikt voor specifieke stromen die in relatief grote hoeveelheden over een vaste herkomst-/bestemmingsrelatie worden getransporteerd. Daarbij dient bedacht te worden dat *modal shift* meer aspecten kent dan alleen veiligheid, de lage waterstand in de binnenvaart is daar een voorbeeld van. Daarom vormt de mogelijkheid om van het spoor gebruik te kunnen blijven maken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de in Nederland gevestigde handelsbedrijven en chemie-industrie een direct onderdeel van een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsklimaat. Waar mogelijk gebruikt DB Cargo de Betuweroute, die speciaal aangelegd is om de Rotterdamse haven met het Europese achterland te verbinden. Feit is dat de belangrijke zeehavens als Amsterdam, Delfzijl en Vlissingen maar ook industriële locaties als Chemelot niet aan de Betuweroute zijn gelegen. Gebruik van andere spoorlijnen blijft dus ook in de toekomst noodzakelijk.

Spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is zeer veilig

Van alle vervoersvormen over land kent het spoorvervoer de strengste preventieve veiligheidsmaatregelen. Nederland heeft meer dan 7000 km spoor en kent 60 verschillende vervoerders. Uniformiteit in regels, infrastructuur, maatregelen en handelen is daarbij essentieel voor veiligheid en efficiëntie om misverstanden en onduidelijkheid te voorkomen. Voor internationaal goederenvervoer, dat 90% van het vervoer in Nederland uitmaakt, is uniformiteit zelfs Europees geregeld via *het RID (Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen)*. ProRail en vervoerders hebben elk, wettelijk verplicht, een *Veiligheid Management Systeem (VMS)*. Een VMS brengt alle risico's in kaart, legt vast welke maatregelen zijn genomen om risico's te beperken en onderzoekt de oorzaak van incidenten en vervolgens mogelijke extra maatregelen voor het voorkomen van deze incidenten. Het in spoorinfrastructuur gehanteerde *Fail Safe principe* betekent bovendien dat bij storingen de veiligste stand wordt aangenomen. Bijvoorbeeld, bij storingen gaan slagbomen naar beneden en bij communicatieproblemen springt het sein op rood, daarmee het treinverkeer stoppend. In de afgelopen 100 jaar is er in Nederland geen enkel dodelijk slachtoffer te betreuren als gevolg van een spoorongeval met gevaarlijke stoffen.

Er is geen veiligheidsprobleem, wel een wetgevingsprobleem

Het Basisnet is sinds 2015 van kracht en heeft bij elkaar 10 jaar aan voorbereiding gekost. Gedurende dit voorbereidingsproces was DB Cargo kritisch op de manier waarop het Basisnet spoor werd uitgewerkt, omdat wij van mening waren, en nog steeds zijn, dat de risico's veel te gedetailleerd zijn uitgewerkt en daardoor een valse schijn van (on)veiligheid geven. Geen enkel land in Europa kent een vergelijkbaar systeem van risicoplafonds. Andere landen vertrouwen blindelings op het RID als pijler van een hoog veiligheidsniveau. Dat neemt niet weg dat, naar onze mening, ook ter ondersteuning van



Cargo

het RID nog steeds veiligheidswinst te boeken is, vooral op innovatief en technisch gebied van met name betere inspectietechnieken voor wagens bijvoorbeeld via *Way Side Train Monitoring* (camera's langs het spoor) en ontsporingsdetectie. Daarnaast door het beëindigen van decennialang voortdurende overgangsbepalingen in het RID bij het gebruik van ketelwagens. Jammer is dat door de jarenlange focus van het Ministerie op het Basisnet de verbetering van de veiligheid middels het RID uit het primaire blikveld lijkt te zijn verdwenen. Ook aspecten aangaande digitalisering zou vanuit het Ministerie meer aandacht verdienen.

Bij Basisnet gaat het, naar onze mening, om een wetgevingsprobleem veroorzaakt door de zeer complexe systematiek van risicoplafonds. En dus niet om een veiligheidsprobleem. Deze systematiek heeft al direct vanaf het begin in 2015, nooit gewerkt. Het creëert wel een onjuist beeld over de werkelijke veiligheid en het heeft sterk bijgedragen aan het negatieve sentiment over 'gevaarlijke goederentreinen'. Die negatieve houding veroorzaakt niet alleen onnodige angst onder de omwonenden, maar het maakt het realiseren van spoorprojecten, zoals het faciliteren van de 740m trein, een heel stuk lastiger. **DB Cargo staat daarom volledig achter het voornemen om deze niet-werkende risicoplafonds te schrappen in Robuust Basisnet.**

Emplacementen: laat uniformiteit leidend zijn

DB Cargo onderschrijft het initiatief van het Ministerie om de huidige sterk versnipperde situatie met betrekking tot emplacementen aan te pakken. Want dan wordt de situatie op emplacementen vergelijkbaar met het hoofdspoor, dus met één bevoegd gezag en proportionele, uniforme blusvoorzieningen die wettelijk zijn vastgelegd. Het is dan wel essentieel dat lokale maatwerk mogelijkheden om af te wijken van de uniforme voorzieningspakketten in de toekomst worden voorkomen. Laat daarom uniformiteit leidend zijn, juist om extra kosten te vermijden. Uitgaven die naar onze mening, in het perspectief van druk op de overheidsfinanciën, zinvoller in andere domeinen kunnen worden aangewend.

Een toekomst vaste spoornetwerkvisie is nodig

De diverse brieven van het Ministerie laten 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 verladere bovenwettelijk crashbuffers en/of opkruipbescherming op hun ketelwagens aangebracht. DB Cargo betreurt het dan ook, dat de discussie over het Basisnet Spoor zich vooral concentreerde op de overschrijding van de risicoplafonds. En dat terwijl het Basisnet Spoor wel degelijk heeft bijgedragen aan een constructieve dialoog over het vinden van een evenwicht voor de lange termijn tussen ogenschijnlijk drie conflicterende belangen. Namelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het spoor en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dichtbij deze infrastructuur. In die zin is de ontwikkeling van het Robuust Basisnet ook te beschouwen als het voorlopig eindpunt van een lange zoektocht naar het verder verhogen van de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Overigens een ontwikkeling die nooit stopt. Verdere veiligheidswinst ziet DB Cargo bij de uitrol van ERTMS en ontwikkelingen op het gebied van digitalisering van het spoorvervoer als *Automatic Train Operations* en het toepassen van de *Digitale Automatische Koppeling*.

Tenslotte bepleit DB Cargo het opstellen van een toekomst vaste spoornetwerkvisie. 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 gereserveerd om dit mogelijk te maken.



Cargo

Over DB Cargo Nederland

DB Cargo Nederland N.V. vormt de voortzetting sinds 2000 door Deutsche Bahn AG van de goederenactiviteiten van NS. DB Cargo is de grootste spoorgoederenvervoerder van Nederland. Dagelijks verbindt DB Cargo de belangrijkste Nederlandse zeehavens en industrie centra op een veilige en duurzame wijze met het Europese achterland.