

Praktische implicaties van de Wet basisnet voor het spoorvervoer

Inleiding

Ik wil u vanmiddag meenemen in de wonderlijke wereld die spoorgoederenvervoer heet. Doel is, dat u straks meer weet over de gevolgen voor het spoorgoederenvervoer van het zojuist door de heer Nagelhout besproken 'Basisnet'.

Ik begin echter met een algemeen beeld: wat wordt er zoal over het spoor vervoerd en wat voor vervoersmodellen worden daarbij gebruikt. Vervolgens meld ik u het een en ander over het vervoer van gevaarlijke stoffen waarbij ik als vanzelf uitkom bij het basisnet. Hiervan bespreek ik de gevolgen voor het spoorgoederenvervoer. U gelieve bij hetgeen ik u hedenmiddag presenteer voor ogen te houden, dat wat ik meld, geldt voor DB Schenker Rail Nederland. Het kan zijn dat dit niet één op één van toepassing is op andere spoorgoederenvervoerders in Nederland. Dit lijkt problematischer dan het is, aangezien DB Schenker Rail Nederland (nog steeds) een aanzienlijk deel van het spoorgoederenvervoer in, van en naar Nederland verzorgt. Overigens niet enkel in Nederland, DB Schenker Rail is de grootste Europese spoorgoederenvervoerder en maakt deel uit van DB Schenker, één van 's werelds grootste logistiek dienstverleners.

Soorten spoorgoederenvervoer

Even voorstellen...? DB Schenker Rail Nederland is een spoorwegonderneming die goederen vervoert.

DB Schenker Rail Nederland was ooit de goederentak van de NV Nederlandse Spoorwegen (NS Cargo) en maakt sinds 2000 deel uit van de Deutsche Bahngroep. DB Schenker Rail Nederland is binnen die groep verantwoordelijk voor het spoorgoederenvervoer in Nederland en rijdt tevens op eigen licentie in België.

In Nederland zijn nog 17 spoorwegondernemingen in het goederenvervoer actief. Voorbeelden: 'nieuwkomers' als ERS Railways, Rotterdam Rail Feeding en Locon, 'oude bekenden' als NMBS, PKP Cargo en SBB Cargo. Naast het feit dat een aantal van de 'oude bekenden' op bepaalde gebieden concurrenten zijn, is het voor een dekkend Europees wagenladingennetwerk nodig op terreinen samen te werken.

Wagenladingenvervoer is het vervoer van losse wagons van een klant (ladingbelanghebbende) naar een andere.

Wagenladingvervoer is vanwege de diversiteit van afzenders en ontvangers te onderscheiden van treinladingvervoer: een complete trein van één afzender naar één ontvanger.

Bij het wagenladingvervoer produceren we, net zoals in de luchtvaart, via 'hub and spokes'. Voor Nederland betekent dit dat de losse wagons vanuit heel Nederland worden verzameld in Kijfhoek (gemeente Zwijndrecht). In Kijfhoek worden de wagens gerangeerd en wagons die dezelfde richting op moeten in treinen naar bestemmingen in heel Europa geplaatst. Op die bestemming worden de wagons weer uitgerangeerd en bij de geadresseerde geplaatst. Vanuit het buitenland komen zo ook treinen in Kijfhoek aan. Wagens uit deze treinen

worden uitgerangeerd en vervolgen hun weg naar de bestemming in Nederland. Zwaartepunt ligt in de Rotterdamse haven, maar ook chemische industriële centra als het IJmond-gebied, Zuid Limburg, Delfzijl, Eemshaven en Vlissingen. Treinladingen gaan, zoals al gemeld, van één enkele afzender naar één enkele geadresseerde. Voorbeelden hiervan zijn ertsvervoer vanuit de Maasvlakte, kolenvervoer vanuit de Maasvlakte en Amsterdam, LPG vanuit Vlissingen en staal van en kalk naar Tata Steel in IJmuiden.

Als derde loot aan de stam is er het intermodale transport: het vervoer van containers met zogenaamde shuttles tussen terminals. Deze shuttletreinen veranderen niet van samenstelling, de er op vervoerde containers wel. Vergelijk het met een reizigerstrein: deze rijdt of er nu 10 mensen in zitten of 500. Hiernaast verleent DB Schenker Rail Nederland nog diensten aan de infrastructuurbeheerder ProRail, bijvoorbeeld het tijdens winterse omstandigheden wegslepen van gestrande (reizigers-)treinen.

RID-Goederen

Bij alle soorten van vervoer, behalve dan de laatstgenoemde, vervoert DB Schenker wagens gevuld met of leeg van RID-goederen (ook gevaarlijke stoffen genoemd).

In beginsel is een wagen voor DB Schenker een wagen, ongeacht de spulletjes die worden vervoerd. Voordat DB Schenker met om het even welke wagen gaat rijden, wordt deze gecontroleerd op kenbare gebreken. Deze controle vindt plaats aan de hand van in internationaal verband afgesproken schema's. Wordt een gebrek aan een wagon geconstateerd, dan volgen er maatregelen. Deze variëren afhankelijk van het geconstateerde gebrek van het ter plaatse herstellen van de wagen via het laten vertrekken met de verplichting de wagen na lossing naar een werkplaats te sturen voor reparatie tot het niet laten vertrekken van de wagen en te bezien hoe deze wagen weer in een zodanige staat geraakt dat de wagen mag rijden.

Niet direct zichtbare gebreken worden met internationaal afgesproken programma's voor preventief onderhoud voorkomen. Het spreekt voor zich dat genoemde controles en het preventief onderhoud ook geldt voor RID-wagens, wagens die worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat betreft de controle op kenbare gebreken is het het vermelden waard dat DB Schenker Rail Nederland in samenwerking met de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (kortweg VNCI) een nieuwe versie van het boekje 'Kenbare gebreken bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in ketelwagens' uitbrengt. Een samenwerking die met het uitbrengen van voor deze wagens specifieke regelgeving, die de bestaande, kleine risico's nog verder terugdringt.

Relevante regelgeving gevaarlijke stoffen

Ik noemde zo-even de term RID-goederen. Deze term is afgeleid van de internationale regelgeving die op het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen van toepassing is, het RID. RID staat voor 'Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses'. Het RID is aanhangsel C bij het COTIF, de 'Convention relative aux transports internationaux ferroviaires' (het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer). Dit

verdrag regelt het, de naam zegt het al, internationale spoorwegvervoer. Voor dit verdrag is een internationale organisatie met een eigen rechtspersoonlijkheid, het OTIF, in het leven geroepen.

Het COTIF-verdrag regelt onder meer de verhouding reiziger – vervoerder door middel van de CIV en de verhouding ladingbelanghebbende – spoorgoederenvervoerder door middel van de CIM. COTIF, CIM en RID gelden in beginsel bij internationaal transport.

Bij nationaal transport geldt in de relatie ladingbelanghebbende – spoorgoederenvervoerder titel 8.18 van het Burgerlijk Wetboek: een beleidsarme implementatie (lees: copy – paste) van de CIM in het Nederlandse Burgerlijk Wetboek.

Het RID is de internationale standaard voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Bedrijfsprocessen van spoorgoederenvervoerders zijn dan ook afgestemd op de bepalingen van het RID. De bepalingen van het RID worden door het comité van Experts opgesteld aan de hand van de praktijk, bijvoorbeeld ongevalsanalyse, en kwantitatieve risicoberekeningen. In veel landen, waaronder bijvoorbeeld Duitsland, vormt het RID de enige en uitputtende regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor. In Nederland is het RID voor nationaal gebruik geïmplementeerd via de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). Deze regeling die bij de Wet vervoer gevaarlijke stoffen hoort, bevat specifieke voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

Als bijlage bij deze regeling zijn de internationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen, afkomstig uit het RID verdrag.

Een kleine terzijde: hierbij zij opgemerkt dat deze wet- en regelgeving niet enkel zijn oorsprong vindt in het RID-verdrag. Ook van belang is richtlijn nr. 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land. Deze wijkt echter wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor inhoudelijk niet af van het RID.

Het door mij zo juist genoemde VSG, de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, kent wel een aantal afwijkingen ten aanzien van het RID. Afwijkingen in de vorm van aanvullingen. Een in het oog springende aanvulling geldt die over het vervoer van chloor per spoor. Eisen die wat dat vervoer betreft in Nederland worden gesteld zijn beduidend strenger dan de voorwaarden die internationaal gelden. Hierbij rijst de vraag of deze additionele eisen aan het vervoer van bepaalde RID-goederen door het RID zijn toegestaan. In de memorie van toelichting bij het VSG wordt hier uitdrukkelijk aan gerefereerd. In beginsel is het RID namelijk uitputtend, in bepaalde, met risicoberekeningen te onderbouwen gevallen mogen extra eisen worden gesteld. Het is aan de rechter om de Nederlandse VSG-regels te toetsen op toelaatbaarheid.

Verladers

Of deze boven het RID uitstijgende, specifiek Nederlandse regelgeving gunstig is voor de Nederlandse chemische industrie, is de vraag. Enerzijds wordt het de Nederlandse chemische bedrijfstak die hun producten over het spoor willen doen vervoeren moeilijker en daarmee kostbaarder gemaakt. Anderzijds dragen

de extra eisen er toe bij dat het vervoer van RID-goederen maatschappelijk aanvaardbaar blijft.

Wet Basisnet

Deze poging tot balans is ook terug te vinden in de Wet Basisnet zoals deze nu voorligt. Aan de ene kant beperkt de wet het ongebreideld vervoer van RID-goederen over het spoor door risicoplafonds vast te stellen. Is zo een risicoplafond bereikt, dan is de risicoruimte voor het vervoer 'op' en mogen er in beginsel bepaalde RID-goederen (zogenaamde stofcategorieën) niet meer worden vervoerd.

Aan de andere kant biedt de Wet Basisnet de spoorgoederenvervoerder en de beladers van RID goederen de zekerheid dat de risicocontouren rond het spoor gehandhaafd blijven. De wet kent namelijk tevens beperkingen ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Hierdoor mag in beginsel geen bebouwing binnen de risicocontouren van de spoorweg plaatsvinden. Het kunnen blijven vervoeren van RID-goederen is hiermee geborgd. Dit zal evenwel wel gehandhaafd moeten worden, want hoewel ik geen concreet geval ken, wordt naar verluidt de risicoruimte rond het spoor niet altijd gerespecteerd.

De Betuweroute

Voorkeurstracé voor RID-goederen is de Betuweroute. Deze spoorlijn doorkruist minder stedelijke bebouwing dan bijvoorbeeld de route Rotterdam – Venlogrens (deze gaat namelijk via onder meer Breda, Tilburg en Eindhoven) of Rotterdam – Oldenzaal-grens, waarbij de halve Randstad wordt gepasseerd. Bepaalde bestemmingen zijn echter niet met de Betuweroute te bereiken. Zo bevindt zich Chemelot (DSM) in Sittard/Geleen niet aan de Betuweroute. De maximaal binnen de risicocontouren te vervoeren hoeveelheden zijn daar op afgestemd. Toch kan het voorkomen dat in de toekomst de risicoplafonds worden bereikt of zelfs worden overschreden. Gezien de wijze van rapportering vindt het constateren van zo een overschrijding altijd achteraf plaats. Bij voortzetting dan wel herhaling van de overschrijding kan, volgens de Wet Basisnet, de Minister van Infrastructuur en Milieu een zogenaamd routeringsbesluit nemen. Dit houdt in dat het vervoer van RID-goederen, althans die van bepaalde stofcategorieën binnen het RID, op een spoortraject worden verboden. De minister neemt evenwel pas zo een maatregel wanneer nader onderzoek meer laat zien over de aanleiding van de overschrijding, de achtergronden ervan, of er een stijgende trend is enzovoort. Bovendien kan de minister ontheffingen en vrijstellingen verlenen. In dit licht gezien zij het opgemerkt dat dit eerder nodig zou kunnen zijn dan bij het tot stand komen van de Wet Basisnet werd gedacht. Het is niet dat de hoeveelheden te vervoeren RID-goederen enorm toenemen.

Welhaast het tegendeel: de Europese chemische industrie merkt de invloed van het gebruik van schaliegas in de Verenigde Staten terdege.

Neen, de beoogde hoofdas, de Betuweroute, zal de komende jaren niet volledig beschikbaar zijn. Aan Duitse zijde wordt tussen nu en naar verwachting 2022 gewerkt aan het zogenaamde derde spoor. Een spoor dat voor een verbetering van de achterlandverbinding aansluitend op de Betuweroute moet zorgen. Met

deze verbinding kan (ik zou haast zeggen: eindelijk) de volledige capaciteit van de Betuweroute worden benut. Maar voordat dat zo ver is, is de achterlandverbinding de komende jaren sterk verminderd beschikbaar. RID-goederen zullen in die perioden toch vervoerd moeten worden. Zo veel als mogelijk in de overblijvende capaciteit van de Betuweroute en anders via het 'oude', gemengde net. Een net met risicoplafonds die gebaseerd zijn op het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van RID-goederen. Gelukkig heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Mansveld, in recent Algemeen Overleg met de Tweede Kamer toegezegd, overschrijdingen van plafonds in het Basisnet Spoor wegens de aanleg van het Derde Spoor te accepteren. Dit vanwege het grote belang voor de Nederlandse chemische industrie. De Wet Basisnet biedt deze mogelijkheid en de Staatssectraris wil daar gebruik van gaan maken.

Mijns inziens is dit zeker verantwoord. Zoals al eerder betoogd, geven het RID-verdrag en de betreffende EU Richtlijn een in principe alomvattend kader om gevaarlijke stoffen op een zo veilig mogelijke wijze over het spoor te vervoeren. Bovendien zou een al te rigide handhaving van risicoplafonds die als gevolg van de Duitse werkzaamheden worden overschreden er toe kunnen leiden dat we, wanneer het werk in Duitsland af is, moeten concluderen dat de operatie geslaagd is, maar de patiënt, de Betuweroute, is overleden. Verladers hebben massaal andere modaliteiten moeten kiezen...

Convenant Warme-BLEVE-vrij rijden

In Nederland kennen we naast de hier in het spotlight staande Wet Basisnet het (vermeend) risicoreducerende convenant 'Warme-BLEVE-vrij rijden'. Eén van de maatregelen om binnen de risicoruimte te blijven, is het zogenaamd 'warme BLEVE-vrij' samenstellen van treinen. Hiermee poogt men de effecten van het onbedoeld uittreden van gevaarlijke lading ('loss of containment') te verkleinen door het tegengaan van een zogenaamde warme BLEVE, een acroniem dat staat voor Boiling Liquid Expanding Vapour.

Onder een warme BLEVE wordt in het spoorgoederenvervoer verstaan een explosie van een ketelwagen of een container met tot vloeistof verdichte brandbare gassen (bijvoorbeeld LPG) als gevolg van opwarming door een brand rondom of onder die ketelwagen of container. Zo'n brand kan het gevolg zijn van lekkage van een ketelwagen of container gevuld met zeer brandbare vloeistoffen (bijvoorbeeld benzine). Idee is, dat de kans op zo een explosie kan worden gereduceerd door er voor te zorgen dat ketelwagens of containers met tot vloeistof verdichte brandbare gassen zich in een trein niet direct naast ketelwagens of containers zeer brandbare vloeistoffen bevinden. Als veilige afstand tussen wagens of containers tot vloeistof verdichte brandbare gassen en wagens of containers zeer brandbare vloeistoffen, is 18 meter aangenomen. De spoorgoederenvervoerbranche heeft op 14 mei 2012, samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu, operators, verladers en een aantal belangrijke spelers in de chemische industrie, een convenant getekend op grond waarvan treinen zo veel als mogelijk is, warme BLEVE vrij worden samengesteld.

Hierbij past nog één opmerking. Namelijk dat uit door TNO uitgevoerde proeven blijkt, dat kans dat een warme BLEVE-scenario zich voordoet bijzonder klein is. De rails waarop de treinen rijden bestaat namelijk meestal uit ballast (grind). Uit de door TNO gehouden proeven blijkt dat de brandbare vloeistof zeer snel door de grindlaag heen zakt en zich ophoopt op en verspreid over de minder doordringbare zandlaag. Op grond van het TNO-onderzoek concludeert de Antea groep in een presentatie over de Inzet plasbrand emplacement, dat bij ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistof het relevante aanstraalvermogen voor naastliggende wagons gedurende slechts maximaal drie minuten aanwezig is. Daarna is de brandbare vloeistof, voor zover niet verbrand, in het ballastbed gezakt. Drie minuten, terwijl het algemeen geaccepteerde uitgangspunt is dat een wagon met tot vloeistof verdichte gassen pas faalt (explodeert) wanneer deze gedurende 15 minuten volledig is aangestraald. De relevantie van het convenant als risicobeheersinstrument lijkt dan ook beperkt, zo niet afwezig.

In het convenant heeft de Staat zich er overigens toe verbonden om hetgeen in het convenant is geregeld, in het RID te doen vastleggen. Hiertoe blijft de Staat bij het OTIF (zoals gemeld het internationaal verband dat verantwoordelijk is voor het COTIF-verdrag en het RID) aandacht vragen voor het grote belang van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Op deze wijze poogt de Staat de regeling zoals neergelegd in het convenant in het RID gecodificeerd te krijgen. Of het binnen het OTIF daarvoor verantwoordelijk orgaan, het comité van RID experts, met het zojuist door mij genoemde TNO-rapport daar nog toe te bewegen is, is nog maar de vraag. De actuele stand van zaken hierover moet ik u echter schuldig blijven.

ATB Verbeterde Versie

Een andere maatregel die de *kans* op een botsing tussen treinen aanzienlijk beperkt, is de invoering van ATB VV. ATB VV staat voor Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde Versie. In geheel Nederland is een vorm van automatische treinbeïnvloeding actief. Zo een systeem grijpt, de naam verraadt het al een beetje, automatisch in wanneer een treinmachinist een zogenaamd beperkend seinbeeld niet opvolgt. Zo een seinbeeld kan bijvoorbeeld stoptonend zijn ('rood') of aangeven dat het volgende sein rood kan zijn en dat de machinist de trein vast dient af te remmen. Toen dit systeem in de jaren '60 van de vorige eeuw werd ontwikkeld, vond met het wenselijk dat het systeem niet automatisch ingreep wanneer een trein niet harder dan 40 kilometer per uur reed.

Tegenwoordig ziet men dit anders: rood is rood en voor rood dient te allen tijde automatisch gestopt te worden, ongeacht de snelheid van de trein. Met ATB Verbeterde Versie wordt dit bewerkstelligd. ATB Verbeterde Versie is inmiddels op veel plaatsen in de infrastructuur ingebouwd en ook zijn de meeste locomotieven van de noodzakelijke apparatuur voorzien. Besprak ik bij het convenant Warme-BLEVE-vrij rijden een maatregel die invloed heeft op het effect van onbedoelde uitstroom van gevaarlijke lading, ATB Verbeterde versie ziet op het voorkomen ervan. Dus op de kans op zulke uitstroom. Zoals u weet is risico gedefinieerd als 'kans maal effect', en met beide maatregelen wordt

zowel via de kans-kant als de effect-kant de risico's die samenhangen met het vervoer van RID-goederen, verder verkleind.

Routing

Naast het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen, houdt in ieder geval DB Schenker Rail Nederland ook rekening met de routing van treinen met daarin wagens RID-goederen. Een vervoer dat DB Schenker Rail Nederland verzorgt vanuit de Antwerpse haven naar Duitsland zou, geografisch gezien, logischerwijs via de route Roosendaal grens – Venlo grens worden afgewikkeld. Deze route is het kortst. DB Schenker Rail Nederland laat de trein echter over de Betuweroute rijden om zo geen risicoruimte op het bestaande spoorwegnet te gebruiken.

Capaciteitsverdeling

Dit heeft alles met het onderwerp capaciteitstoewijzing te maken. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het vervoer over de weg, dient voor iedere rijbeweging van een trein, capaciteit met de beheerder van de spoorweginfrastructuur, in Nederland ProRail, te worden overeengekomen. Deze capaciteit wordt daarvoor tussen de verschillende capaciteitsvragende spoorwegondernemingen, zowel reizigersvervoerders als spoor goederenvervoerders, verdeeld op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. In dit besluit, hangend onder de Spoorwegwet, staat onder meer vermeld hoe de spoorcapaciteit verdeeld wordt wanneer er meerdere gegadigden zijn voor dezelfde capaciteit. Een spoorgoederenvervoerder vraagt daarbij capaciteit aan voor het rijden van een trein en niet voor het vervoer van een bepaalde stof al dan niet onder het RID vallend. Soms is bekend wat de spoorwegonderneming met de trein gaat vervoeren, vaker niet. Zo is bij het eerder besproken vervoer van wagenladingen treinen, nooit tevoren bekend welke lading het zal betreffen. Het is mijns inziens dan ook lastig, zo niet onmogelijk dat de infrabeheerder capaciteit voor het rijden van een trein weigert om de enkele reden dat het risicoplaafond voor het vervoeren van RID-goederen zou zijn bereikt. Toch probeert de Minister van Infrastructuur en Milieu in een nieuw met een wijziging van vernoemd Besluit capaciteitsverdeling het wel of niet verkrijgen van capaciteit in bepaalde gevallen afhankelijk te doen zijn van het de vraag of de capaciteit wordt aangevraagd voor het vervoer van RID-goederen of niet. Dit vindt echter pas dan plaats, wanneer er conflicterende capaciteitsaanvragen zijn (twee spoorwegondernemingen willen op dezelfde tijd een trein laten rijden) voor twee goederentreinen. Wanneer het voorzien is dat één van de treinen een bijdrage levert aan het toenemen van het plaatsgebonden risico (met andere woorden RID-goederen zal bevatten), wordt de capaciteit toebedeeld aan de trein die kleinste bijdrage aan de toename van het plaatsgebonden risico levert. Zoals ik al betoogde, is bij het aanvragen van capaciteit voor goederentreinen vaak niet bekend, wat de trein zal bevatten. Ik vraag me dan ook af of het nieuwe verdeelcriterium niet een dode letter zal blijken. Voor het overige biedt de Spoorwegwet en het Besluit

capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur geen mogelijkheden capaciteit voor treinen met RID-goederen in te trekken.

Mocht de Wet Basisnet leiden tot het verbieden van bepaalde stofcategorieën op bepaalde lijnen, dan kan de betreffende trein in beginsel gewoon rijden, zij het dat bepaalde RID-goederen niet mogen worden meegenomen. Dit mag overigens op grond van het RID, de Europese veiligheidsrichtlijn en Europeesrechtelijke bepalingen omtrent vrij verkeer van goederen niet leiden tot een vervoersverbod van de 'verboden' RID-goederen.

Conclusie

Wat zijn de praktische implicaties van de Wet basisnet voor het spoorvervoer? Ik stipte er hiervoor een aantal aan. Positief is het feit dat bij het ruimtelijk ordenen van de omgeving van spoorlijnen, er rekening gehouden moet worden met de gerechtvaardigde belangen van het vervoer van RID-goederen door het zekerstellen van een bepaalde risicocontour. Dit dient evenwel gehandhaafd te worden. Keerzijde is dat wanneer risicoplafonds worden overschreden, het vervoer van bepaalde stofcategorieën RID-goederen kan worden verboden. Gelukkig lijkt de Staatssecretaris enige soepelheid te willen betrachten wat betreft het tijdelijk overschrijden van risicoplafonds wanneer de komende jaren de Betuweroute, als voorkeursroute voor het vervoer van RID-goederen, regelmatig gestremd is wegens werkzaamheden in Duitsland. Wat aan de houding van de Staatssecretaris lijkt bij te dragen is het feit dat ook op andere manieren de risico's worden beheerst. Om de kansen op een ongeval nog verder te verkleinen heeft de spoorwegbranche, gestuurd door de Minister van Infrastructuur en Milieu, treinen en infrastructuur uitgerust met ATB Verbeterde Versie. Om als het onverhoopt toch mis zou gaan de gevolgen te verkleinen, worden goederentreinen warme-BLEVE-vrij samengesteld. Wanneer onverhoopt toch een verbod van bepaalde RID-stofcategorieën zou plaatshebben, mag dit er niet toe leiden dat het (internationale) vervoer per spoor van die stoffen onmogelijk gemaakt wordt. Het RID en het EU Verdrag staan dit niet toe. Mocht het evenwel wel voorkomen, dan zal uiteindelijk de rechter hierover een beslissing mogen nemen. Vanuit juridisch perspectief kan ik haast niet wachten op de dag dat dit zal plaatsvinden, als vertegenwoordiger van een spoorwegonderneming die goederen vervoert, hoop ik dit moment niet mee te hoeven maken. Het zou namelijk betekenen dat de Wet Basisnet een solide en toekomstvaste wet is. We wachten af.

Dank voor uw aandacht.