

Vergaderjaar 2013–2014

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2014

Conform mijn toezegging op de motie De Boer/Hoogland (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 26) ontvangt u hierbij in de bijlage het rapport «Quick wins voor het verleggen van het vervoer van gevaarlijke stoffen van spoor naar water en buisleidingen»¹. Dit rapport is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgesteld door TNO.

Resultaten onderzoek

In het rapport constateert TNO dat in Nederland slechts 2% van het vervoer van gevaarlijke goederen geschiedt via het spoor, terwijl ruim 90% van dat vervoer plaatsvindt per buisleiding en binnenvaart. Na onderzoek concludeert TNO dat er op dit moment geen quick wins zijn te identificeren voor het verleggen van vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor naar buisleiding of de binnenvaart.

Verlegging naar buisleiding is alleen mogelijk voor stromen met een zeer omvangrijk volume en een constante beleving over de tijd. Stromen die via het spoor worden vervoerd voldoen niet aan deze criteria.

Ook voor verlegging van het vervoer van gevaarlijke stoffen van spoor naar binnenvaart worden geen oplossingen gevonden die op korte termijn te realiseren zijn tegen lage investeringskosten. Veel van de bestemmingen die momenteel via het spoor worden ontsloten zijn niet bereikbaar via de binnenvaart. Daarnaast is gebruik van tankschepen in veel gevallen moeilijk te realiseren omdat verladingslocaties niet ingesteld zijn op het houden van grote voorraden.

Daarnaast concludeert TNO dat er twee mogelijke oplossingsrichtingen realiseerbaar lijken voor het verleggen van vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor naar buisleiding of de binnenvaart op middellange termijn. Het gaat daarbij om het aansluiten van productielocaties van Chemelot in

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Zuid-Limburg via een additionele buisleiding op de binnenvaartterminal in Stein en aansluiting van een bedrijf in Delfzijl op de binnenvaart.

Deze onderzoeksresultaten zijn tot stand gekomen op basis van input van de belangrijkste verladers van gevaarlijke stoffen in Nederland en een reactie hierop door de brancheorganisaties van de vervoerders.

Beleidsinzet

Uitgangspunt voor mijn beleid is dat de relevante marktpartijen, binnen de beleidsmatige en juridische kaders die daarvoor bestaan, zelf de keuze voor de vervoerder van gevaarlijke stoffen en de vervoersmodaliteit bepalen. In het onderzoek geven de verladers, maar ook de vervoerders, aan op dit moment geen quick wins te zien voor het verleggen van vervoer van gevaarlijke stoffen van spoor naar buisleiding of de binnenvaart. Ik deel deze conclusies.

De middellange termijn mogelijkheid voor het verleggen van het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar het chemische complex Chemelot van de trein naar een additionele buisleiding en de binnenvaart zal ik meenemen in het MIRT onderzoek goederenvervoercorridor Zuid. Vanwege de private verantwoordelijkheid voor het beheer en de aanleg van buisleidingen is hierbij een belangrijke rol weggelegd voor de sector.

De kans voor subsidiëring van de aanleg van buisleidingen vanuit het EU-budget voor TEN Transport, zoals in de motie werd gevraagd te onderzoeken, is nagenoeg uitgesloten. De reden hiervoor is dat deze modaliteit in de betreffende verordening niet is opgenomen. De Europese Commissie heeft dit onlangs bevestigd. Subsidiëring vanuit het budget voor TEN Energie is evenmin een optie omdat deze middelen exclusief zijn gericht op infrastructuur van openbare netten, gericht op flessenhalzen met een grensoverschrijdende dimensie.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus