

Vergaderjaar 2007–2008

**30 373**

**Vervoer gevaarlijke stoffen**

**27 801**

**Vierde Nationaal Milieubeleidsplan**

**Nr. 23**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-  
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2008

Met deze brief wil ik u, mede namens de minister van VenW, op de hoogte brengen van een studie die in opdracht van Shell, BP, VenW en VROM is uitgevoerd naar de mogelijkheden om meer LPG over water te vervoeren op het traject Vlissingen–Duitsland. Een dergelijke «modal shift» leidt tot flinke risicoreducties op het spoor, met name op de Brabantroute en in de Drechtsteden. De intentie om te komen tot een modal shift op dit traject is vastgelegd in het kabinetsstandpunt Ketenstudies gesteund door uw Kamer.

In de bijgevoegde rapportage staan de resultaten van deze studie<sup>1</sup>.

De conclusie van de studie is dat vervoer over water voor deze specifieke vervoerstroom vanuit marktoptiek niet haalbaar is. Uit de studie is gebleken dat de kosten van het vervoer van LPG over water aanzienlijk hoger uitvallen dan het huidige vervoer over spoor. De meeste klanten/eindgebruikers van de LPG-stroom vanuit Vlissingen (het gaat hier om propaan voor koken en stoken) zitten in het verre Duitse achterland en zijn niet aan het water gevestigd. Om deze klanten per water te bevoorraden is het noodzakelijk om gebruik te maken van tussenopslag. Van daaruit is weer natransport per spoor nodig. (vervoer over de weg is niet mogelijk vanwege Duitse regelgeving). Deze extra overslag zorgt ervoor dat de kosten minimaal 25% hoger uitvallen. Dit staat nog los van een investering in een nieuwe binnenland terminal die nodig is voor extra opslagcapaciteit.

De kosten van het vervoer – uitgaande van een voldoende veiligheidsniveau van de verschillende modaliteiten – zijn zeer bepalend in de LPG-markt. De voorkeur van partijen op de LPG-markt gaat uit naar het vervoer per binnenvaart, omdat het goedkoper is dan vervoer per spoor en betrekkelijk veilig. Echter, als de eindbestemming niet aan het water ligt en er sprake is van gecombineerd transport met meer modaliteiten, dan stijgen de vervoerskosten.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Uit de studie blijkt dat de opening van de Betuweroute voor gevaarlijke stoffen en maatregelen op het spoor (bijvoorbeeld bloktreinen) ook een positief effect hebben op het oplossen van knelpunten.

Minister Eurlings en ik hebben daarom bedrijven gevraagd die gevaarlijke stoffen laten vervoeren, om treinen zo te laden dat de kans op een ontploffing na een ongeluk kleiner wordt (het zogenaamde «BLEVE-vrij rijden»). Ook hebben ze die bedrijven gevraagd de Brabantroute, die door een aantal grote steden leidt, zoveel mogelijk te vermijden en gebruik te maken van de Betuweroute. BP en Shell zijn dit in principe bereid en hebben dit bevestigd in een brief aan de beide ministers. De brieven zijn bijgevoegd<sup>1</sup>.

Het kiezen van de Betuweroute biedt op korte termijn een oplossing voor een flink deel van de knelpunten. Als bij de uitwerking van het Basisnet mocht blijken dat deze aanpak op langere termijn onvoldoende effectief is, kan een (onderzoek naar) modal shift voor deze of andere trajecten weer in beeld komen.

Met de rapportage is invulling gegeven aan een onderdeel van het kabinetsstandpunt Ketenstudies (TK 27 801, nr. 26, 22 december 2004). Dit Kabinetsstandpunt Ketenstudies is op 22 december 2004 vastgesteld in de Ministerraad. Het kabinet heeft haar standpunt op 23 maart 2005 met uw Kamer besproken in een algemeen overleg.

De Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG hebben de gehele keten van productie, opslag, transport, distributie en gebruik van deze stoffen en de risico's daarbij voor de omgeving in beeld gebracht. De Ketenstudies beoogde structurele oplossingen te vinden voor zowel bestaande veiligheidsknelpunten als knelpunten die voortvloeien uit gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Het kabinetsstandpunt Ketenstudies benoemt de maatregelen die uiteindelijk zijn geselecteerd op basis van een maatschappelijke kosten- en batenanalyse.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.