

Pieter G. Wildschut van CTGG:

‘Uitvoering Basisnet kan stuklopen op lokale overheden’

‘Het Basisnet is op zich een prima idee. De vraag is alleen hoe je het nationale belang – veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen – aan lokale overheden kunt verkopen. Je ziet nu al dat ze grote moeite hebben om plannen voor de bouw van woningen, kantoren en winkels, te veranderen of in te trekken om redenen van externe veiligheid.’ Aldus Mr. Pieter G. Wildschut die per 1 november aantrad als voorzitter van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG). ‘Om conflicten te voorkomen wil ik nadrukkelijk pleiten voor een externe veiligheidstoets op gemeentelijke plannen.’

Als kersverse voorzitter van de CTGG is Wildschut, naar eigen zeggen, met zijn neus in de boter gevallen: in dit geval de discussies over het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over het Basisnet als zodanig is hij zeker niet negatief. ‘Een goed idee’, zegt hij. ‘De vraag is alleen hoe het er uiteindelijk uit zal gaan zien. Zoals het er nu naar uitziet, zal het Basisnet voor de binnenvaart geen problemen opleveren. Voor het vervoer over het spoor zijn er wel enkele knelpunten, zoals Dordrecht en Zuid-Limburg. Maar de meeste problemen verwachten we bij het wegvervoer. Het is nu echter nog te vroeg om aan te wijzen waar die problemen zich precies zullen voordoen. Het zijn tenslotte nog maar houtskool-schetsen, om in het Haagse jargon te blijven.’

Kenmerkend voor het Basisnet is het onderscheid tussen verschillende categorieën verbindingen. Bij categorie-1 verbindingen gelden ruimtelijke beperkingen; daar mag dus niet alles meer gebouwd worden binnen een veiligheidszone van 200 meter. Bij categorie-3 verbindingen worden beperkingen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij die verbindingen wordt een zogeheten gebruiksruimte vastgesteld, die aangeeft hoeveel en welke gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Categorie-2 is een tussencategorie, waarbij zowel beperkingen aan de ruimtelijke inrichting als aan het vervoer kunnen worden gesteld. In principe, zo vertelt Wildschut, worden alle chemische clusters via cate-

gorie-1 verbindingen met elkaar verbonden. Een uitzondering is het Zuid-Limburgse cluster (Chemelot/DSM/SABIC) dat voor vervoer per spoor slechts over een categorie-2 verbinding kan beschikken. Wildschut weet niet hoe groot de problemen voor de betrokken bedrijven zullen zijn. ‘De gebruiksruimte wordt afgestemd met de betrokken bedrijven en ik neem aan dat die voldoende groot zal zijn. Bovendien, zo staat in de Nota

‘Het huidige vervoer moet door kunnen gaan’

Gevaarlijke Stoffen, moet het huidige vervoer door kunnen gaan.’ Afgezien daarvan, zo merkt hij later in het gesprek op, worden er voortdurend nieuwe technieken ontwikkeld, zoals hittewerende coatings, waardoor de risico’s van vervoer kleiner worden en de gebruiksruimte relatief groter wordt.

Verdeling ruimte

Echter, hoe je het ook wendt of keert: de veiligheidszone kan ooit het vervoer van gevaarlijke stoffen limiteren, naar aard en hoeveelheid. De vraag is hoe de ruimte wordt verdeeld. Zo

maken sommige bedrijven zich zorgen over gevaarlijke goederen die vanuit het buitenland worden aangevoerd en in theorie een deel van de gebruiksruimte kunnen opsouperen. ‘Aan transitvervoer is weinig te doen’, zegt Wildschut. ‘Ook Nederland moet zich houden aan de regels die gelden voor het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik kan me echter niet voorstellen dat transitvervoer een probleem wordt. Het binnenlands vervoer van gevaarlijke stoffen bestaat grotendeels uit brandstoffen. In het internationale vervoer over de weg spelen die nauwelijks een rol. In verhouding is het volume aan gevaarlijke stoffen die vanuit het buitenland over de weg worden aangevoerd dus tamelijk bescheiden.’

Ook om andere redenen is Wildschut trouwens niet ongelukkig met de bescheiden aanvoer van gevaarlijke stoffen uit het buitenland. ‘Zonder nu te willen beweren dat in Nederland alles beter is, wil ik toch wel stellen dat wij heel hoge eisen stellen aan de chauffeurs die gevaarlijke stoffen vervoeren. In andere landen ligt dat vaak anders. Het verhaal dat je in sommige Zuid-Europese landen je certificaat gewoon kunt kopen, is niet altijd ‘Broodje Aap’. Afgezien daarvan haalt in vele landen de opleiding het niet bij die van de Nederlandse. Die chauffeurs zouden in Nederland zaken voor het examen.’

Terug naar het Basisnet. Het kernprobleem is, zoals gezegd, de opstelling van lokale en regionale overheden. In een aantal gevallen zullen ze toch hun bouwplannen moeten aanpassen om

veilig vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te maken. Wildschut: ‘Je hebt de 10⁻⁶ contour (een gebied waarbinnen iemand een kans van één miljoen heeft om te overlijden bij permanent verblijf), waarbinnen niet gebouwd mag worden. In veel gevallen ligt die ruimschoots binnen de veiligheidszone aan weerszijden van de verbinding. De vraag is wat een gemeente nog mag bouwen in het gebied tussen de 10⁻⁶-contour en de grens van de veiligheidszone. Ik vind dat daar landelijke criteria voor moeten komen, zodat iedereen weet waar hij zich aan heeft te houden.’

Permanente verbetering

Hoewel het Basisnet tot op heden de meeste discussies heeft uitgelokt, wil Wildschut ook aandacht vragen voor het tweede spoor van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, de ‘permanente verbetering’. Een belangrijk onderdeel daarvan is de verbetering van de communicatie tussen verladings- en vervoerders enerzijds en de hulpverleners, met name de brandweer, anderzijds. Wildschut: ‘Ik vertel geen nieuws, als ik zeg dat de Nederlandse brandweerkorpsen, afgezien van die in Rijnmond, Zuid-Limburg en enkele andere plaatsen, onvoldoende toegerust zijn om adequaat te reageren op incidenten met gevaarlijke stoffen. Als gevolg daarvan nemen brandweerlieden soms onverantwoorde risico’s. Bijvoorbeeld door met gevaar voor eigen leven te gaan blussen in plaats van de boel gewoon te laten uitbranden. Of een gekantelde tankwagen leeg pompen, terwijl het veel efficiënter en veiliger is om hem eerst rechtop te zetten.’

Om beter te kunnen reageren op incidenten is wel voorgesteld om centraal te registreren wie, wat, wanneer vervoert. Volgens Wildschut is dat geen goed idee. ‘Er gebeuren zo weinig ongevallen – niet één dode in de laatste 35 jaar – dat het gevoel van urgentie ontbreekt en de registratie snel zal versloffen. Het lijkt me veel zinniger als de brandweer zichzelf traint om bij een incident of calamiteit meteen de vervoerder te bellen. Die heeft de gegevens over de stoffen en de verlader. Daarnaast zouden alle brandweerkorpsen eigenlijk moeten beschikken over een HTS-er chemische technologie, die weet hoe je om moet gaan met gevaarlijke stoffen.’

Toezicht overheid

Een ander onderwerp voor ‘permanente

verbetering’ is het toezicht van de overheid op het vervoer. Een aantal jaren geleden is het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen opgegaan in de toenmalige verkeersinspectie, waarna de expertise op dit gebied behoorlijk verwaterde. ‘Dat het nu weer voorzichtig wordt opgepakt met een unit gevaarlijke stoffen binnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, vervult mij met vreugde’, zegt Wildschut. ‘Er komt weer ruimte voor dit specialisme en daardoor kan de kwaliteit van het toezicht alleen maar toenemen.’

De suggestie dat toezicht toch alleen maar lastig is, werpt hij verre van zich. ‘Hoewel bedrijven veel doen aan veiligheid via zorgsystemen, audits en wat dies meer zij, moet de overheid blijven controleren. Veiligheidszorg is de primaire taak van de overheid en onttrekt zich aan marktwerking en concurrentie. Daarom mag en kan de overheid die verantwoordelijkheid niet afschuiven op het bedrijfsleven. Bedrijven hebben natuurlijk een eigen verantwoordelijkheid, maar de uiteindelijke controle ligt bij de overheid.’ ■



CV Pieter Wildschut

Pieter Wildschut (53) bekostigde zijn studie rechten door te werken als chauffeur op een melktankwagen. Momenteel is hij senior vice president bij DGM Support, een bedrijf dat wereldwijd bedrijven ondersteunt die het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht voor hun rekening nemen. Daarvoor werkte hij onder andere bij the International Road Transport Union (IRU) in Genève en bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.