Waarom een ander beleid?

De spanning tussen ruimte, vervoer en veiligheid neemt toe. De overheid krijgt een andere, minder bepalende rol. Er is maatschappelijke zorg over veiligheid. Het bestaande beleidsinstrumentarium kent beperkingen. Allemaal redenen voor vernieuwing van het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Spanningen

Onderzoek geeft aan dat er meer en meer spanningen ontstaan tussen maatschappelijke ontwikkelingen, zoals economische groei en de rol van transport daarin, de ruimtelijke strategie van verdichting en de verhoogde aandacht voor veiligheid.

Rol overheid verandert

De rol van de (rijks)overheid tegenover de provincies, de gemeenten en de markt verandert. Het motto luidt nu: ‘Decentraal wat kan, centraal wat moet’. De markt neemt meer initiatieven binnen de kaders die het Rijk stelt.
Verder wil de overheid minder regels voor burgers, overheden en bedrijven. Dit om de concurrentiepositie van Nederland te versterken en de regelzucht te verminderen.

Samenleving wil ander beleid

Gebeurtenissen als de vuurwerkramp in Enschede en incidenten met kantelende vrachtwagens zorgen voor een permanente aandacht van maatschappij en media voor gevaarlijke stoffen. De samenleving vraagt om duidelijk en samenhangend veiligheidsbeleid.

Verantwoordelijkheid niet altijd duidelijk

Vervoer wordt niet langer als een op zichzelf staand fenomeen gezien, maar als een van de schakels in de keten van productie, opslag, vervoer en eindgebruik.
In de praktijk hebben de meeste partijen nog vooral oog voor hun eigen schakel in de vervoersketen en veel minder voor de overige schakels. Verder schort er het nodige aan de mogelijkheden en bereidheid van partijen om elkaar aan te spreken op ieders verantwoordelijkheden.

Huidige beleidsinstrumenten beperkt

Het huidige instrumentarium bestaat vooral uit (internationale) regelgeving en is niet afdoende om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen blijven verbeteren.
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen direct beperkingen met zich mee voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Veranderingen in dat vervoer hebben meteen gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze wisselwerking is een van de beperkingen van het huidige externe veiligheidsbeleid. Nieuwe beleidsinstrumenten zijn dus nodig.

Dit is een publicatie van het Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor meer informatie kunt u terecht op www.minvenw.nl.

Vormgeving: LaVerbe, Nijmegen
Fotografie: Chris Pennarts Fotografie, Montfoort / Fotostudio Van der Horst, Leiden
Druk: Rikken Print, Gendt

2006

Gevaarlijke stoffen veiliger vervoeren Hoofdlijnen uit de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen veiliger vervoeren

Hoofdlijnen uit de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel in de Nederlandse economie. Naar verwachting zal dat vervoer toenemen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet zo veilig mogelijk gebeuren. Dat wil het Rijk met nieuwe maatregelen realiseren. De Nota Vervoer gevaarlijke stoffen bevat nieuw beleid met als motto ‘Markt waar het kan, overheid waar het moet’.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aanpak: twee sporen

Belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid moeten meer met elkaar in evenwicht komen; de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden vergroot. Om dit te bereiken zet het Rijk in op twee sporen, die elkaar aanvullen. Het eerste spoor richt zich op het beheersen van de spanning tussen de verschillende belangen. Het tweede spoor heeft als doel de veiligheid permanent te verbeteren.

Bij beide sporen staan decentrale regelingen voorop: de provincies, de gemeenten en de markt krijgen zo veel mogelijk eigen verantwoordelijkheid, binnen de door het Rijk gestelde kaders.

Spoor 1
Het Basisnet

Het eerste spoor moet de spanning verminderen tussen vervoers-belangen en ruimtelijke ordening. Daarvoor zorgt het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, gekoppeld aan gebruiksruimtes en veiligheidszones.

Het Basisnet is een netwerk van bestaande spoor-, weg- en binnenwaterverbindingen die in principe in beheer zijn van het Rijk en waarin plannen zijn meegenomen tot uitbreiding van dat wegennet.
Het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor een groot deel verbonden aan industriële activiteiten, in het bijzonder het Rotterdamse haven-gebied als mainport, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en enkele andere grote industrielocaties elders in Nederland.
Het Basisnet verbindt deze gebieden, en zorgt voor goede oost-west- en noord-zuidverbindingen met Duitsland en België.

Gebruiksruimte en veiligheidszone

De gebruiksruimte geeft de beperkingen aan voor het vervoer. Deze ruimte bepaalt welk vervoer van (categorieën) gevaarlijke stoffen op een bepaalde route of een routedeel mag plaatsvinden.

Veiligheidszones geven beperkingen aan voor de ruimtelijke ordening in de directe omgeving van de infrastructuur, dus van een spoor-, weg- of waterverbinding. Binnen deze veiligheidszones mogen gemeenten geen kwetsbare objecten plaatsen. Gebruiksruimtes en veiligheids-zones worden in principe eenmalig vastgelegd.

Gevaarlijke stoffen veiliger vervoeren Hoofdlijnen uit de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen

Spoor 2
Betere instrumenten voor veiligheid

Het kabinet wil werken aan permanente verbetering van de veiligheid, uitdrukkelijk samen met bedrijfsleven, provincies en gemeenten. Dat kan met de volgende (nieuwe) instrumenten.

Zorgsystemen en registratie van incidenten

Met behulp van zorgsystemen kunnen bedrijven veiligheid integreren in het bedrijfsproces. De veiligheidsadviseur, een verplichte functie in de vervoersregelgeving voor vervoer over weg, spoor en binnenwater, kan een rol binnen dit systeem spelen. Als bedrijven daarnaast ook incidenten registreren en analyseren, kunnen de oorzaken van incidenten beter worden aangepakt.

Verbetering van de regelgeving

Internationaal werkt Nederland aan een voortdurende verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het kabinet wil echter niet dat er méér regels ontstaan. Voorstellen voor nieuwe regelgeving zullen daarom kritisch worden bekeken. Dat geldt ook voor aanvullende nationale eisen boven op de internationale voorschriften.

Het kabinet wil in internationaal verband in de regelgeving meer doelvoorschriften in plaats van middelvoorschriften laten opnemen dan tot nu toe gebruikelijk was. Bij doelvoorschriften staat het doel van de regel centraal, in tegenstelling tot middelregelgeving. Bedrijven kunnen dan gemakkelijker zelf bepalen hoe zij het doel het best kunnen bereiken, en zitten niet meer vast aan door de wet genoemde middelen.

Specifieke maatregelen

Om de beveiliging van onder meer het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren, heeft het Rijk het project Bescherming vitale infrastructuur gestart. Het kabinet zal nagaan of er voor dat vervoer specifieke maatregelen nodig zijn.

Communicatie over de risico's

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee. Hoe de samenleving risico's beleeft, is bepalend voor de mate van acceptatie ervan. Het kabinet wil het draagvlak voor beslissingen vergroten door open en tijdige communicatie over de veranderingen en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan bij burgers het bewustzijn van de eigen verantwoordelijkheid vergroten. Ook moet duidelijk worden dat de overheid niet alle risico's kan wegnemen. Een risicoloze maatschappij bestaat immers niet.