

*Robert Tieman is secretaris Veiligheid en Milieu bij het CBRB. In zijn weblog vertelt Tieman vanuit zijn ervaring als veiligheidsdeskundige en als secretaris bij het CBRB over actuele ontwikkelingen in de wereld van gevaarlijke stoffen.*

### **Opnieuw onderzoek Modal Shift LPG UN1075 Tiel - Rotterdam**

Het Kabinet wil het vervoer van LPG van Vlissingen naar Duitsland zoveel mogelijk van het spoor halen ten gunste van het binnenvaartvervoer. Naar verwachting nemen hiermee de veiligheidsrisico's langs de Brabandrout (spoor) af. Deze intentie is vastgelegd in het kabinetsstandpunt Ketenstudies en wordt gesteund door de Tweede Kamer. Op basis van de studie kon worden geconcludeerd dat de externe veiligheidsproblematiek op de Brabandrout kan worden weggenomen door een modal shift van spoor naar water. De belangrijkste voorwaarde is de aanleg van een LPG-overslagterminal stroomopwaarts richting Duitsland. De omvang van de import van in en via Duitsland bestaat op dit moment uit circa **300.000 tot 400.000** ton. Hiervan wordt **35%** via de binnenvaart naar industriële bestemmingen getransporteerd. De resterende **65%** is bedoeld voor de markt voor koken en stoken.

### **Conclusies onderzoek Arcadis 2008 spoor - water**

De kosten voor het vervoer over water vielen volgens het rapport aanzienlijk hoger uit dan de kosten van het huidige vervoer over spoor. Zelfs in het geval van het goedkoopste binnenvaartalternatief (het bulkvervoer-type G tanker) zou er nog sprake zijn van **25 tot 28%** hogere transportkosten. Aangezien de kosten van het vervoer (uitgaande van een voldoende veiligheidsniveau van de verschillende modaliteiten) zeer bepalend zijn de in de LPG-markt, werd geconcludeerd dat vervoer over water voor deze specifieke LPG-stromen niet haalbaar waren vanuit marktoptiek. De totale kosten van LPG-vervoer in containers zouden minimaal tussen de **€ 140 en € 174 per ton** liggen, afhankelijk van de regio waar het naartoe wordt getransporteerd. Indien deze totale kosten worden afgezet tegen het huidige vervoer zou er sprake zijn van **107 tot 109%** hogere transportkosten. Het rapport baseerde in eerste instantie de hoge kosten mede op de volgende aangenomen wettelijke beperkingen:



*Dubbelwandig uitgevoerd containerschip Duricha*

*Het ADNR zou de hoeveelheid gevaarlijke stoffen op containerschepen, waardoor slechts 25 containers per schip vervoerd kunnen worden tot 300 ton beperken. Om kostenefficiënt te varen zou aanvullende lading vervoerd moeten worden. Gezien de grote hoeveelheden LPG-containers, zou dus een enorm grote ladingstroom moeten worden gevonden en op dit moment bestaat deze niet.*

### **Bezwaar**

Tegen bovenstaande gearceerde opmerking heeft de werkgroep ADNR/Transportveiligheid van het CBRB bezwaar gemaakt. 7.1.4.1.1 van het ADNR geldt niet voor dubbelwandige containerschepen die aan de aanvullende constructievoorschriften conform ADNR 9.1.0.80 tot en met 9.1.0.95 of 9.2.0.80 tot en met 9.2.0.95 voldoen. Deze voorschriften bieden reeds sinds 1995 de mogelijkheid veilig zonder deze restricties gevaarlijke stoffen te vervoeren. De volgende reactie werd naar de Kamer verzonden.

"Op 10 april 2008 stuurde ik u, mede namens de minister van V&W, een brief over het rapport Modal Shift LPG Vlissingen - Duitsland. Op 15 april 2008 ontving u van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) een memo over dit rapport. Het CBRB wees daarin op een fout die in het rapport is geslopen. Het gaat daarbij om de bewering dat er, op grond van internationale voorschriften, slechts 25 containers met gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip vervoerd zouden mogen worden. Deze beperking geldt echter niet voor dubbelwandige containerschepen. De constatering van het CBRB is correct.....Tegelijkertijd hecht ik er aan te benadrukken dat de fout in kwestie geen afbreuk doet aan de conclusie van het rapport dat vervoer over water voor deze specifieke vervoerstrook vanuit marktoptiek niet haalbaar is.....Uit de kostenvergelijking kwam naar voren dat vervoer over water (met noodzakelijk aansluitend vervoer per spoor) in alle drie varianten duurder is dan vervoer per spoor. Vervoer per container scoorde daarbij als de duurste variant, ruim twee keer zo duur als het huidige vervoer per spoor".

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

#### **Nieuw onderzoek NEA 2009 weg - water**

Onlangs heeft minister Eurlings de Tweede Kamer ingelicht over de stand van zaken rond het basisnet. Voor de knelpunten langs de A15 wordt voorgesteld een alternatief te onderzoeken waarbij het LPG-vervoer tussen Rotterdam en Tiel niet meer met de tankauto maar met een binnenvaartschip plaatsvindt. Daardoor wordt het aantal knelpunten fors lager en worden de veiligheidszones kleiner. Uit het ontwerp basisnet weg blijkt er tevens een knelpunt te zijn bij de omrijroute van de Noordtunnel. In de voorgestelde veiligheidszone staan hier 60 kwetsbare en 40 beperkt-kwetsbare objecten. Daarvan liggen 14 kwetsbare en 27 beperkt kwetsbare objecten nu al binnen de 10-6 contour. Een onafhankelijk onderzoek van het NEA (Een kennisinstituut in de wereld van vervoer, verkeer, logistiek en infrastructuur) moet uitwijzen of een mogelijke modal shift "financieel gunstiger" is dan alternatieven als bijv. mogelijke sanering of aanpassingen van de infrastructuur.

