

CTGG: GEZAMENLIJK TOT OPLOSSINGEN KOMEN

De CTGG zet zich al meer dan zestig jaar in voor de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat zijn op dit moment de speerpunten van dit samenwerkingsverband, dat onlangs een nieuwe voorzitter heeft gekregen?

“Ik zie het vooral als mijn taak de juiste partijen om de tafel te krijgen, om de dialoog op gang te brengen”, zegt Hans Verhoeven, de nieuwe voorzitter van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG). Deze organisatie behartigt de belangen van veertien brancheverenigingen op het gebied van productie, vervoer en opslag van gevaarlijke goederen. Ook evofenedex is lid.

Alle leden hebben hun eigen achterban en dus hun eigen belangen, zegt CTGG-secretaris Macco Korteweg Maris. “Dan is het aan ons om alle neuzen dezelfde kant op te krijgen en te houden. Als de verschillende verenigingen allemaal een andere kant willen opgaan, is dat natuurlijk niet goed voor de onderhandelingen met de overheid en ook niet voor de veiligheid rond gevaarlijke stoffen.”

Omgevingswet

Bij de belangenbehartiging ligt het accent op de totstandkoming van regelgeving voor de logistieke behandeling van

gevaarlijke goederen. Om maar een in het oog springend voorbeeld te noemen: de Omgevingswet, de nieuwe wet voor alles wat er in de leefomgeving gebeurt, van het bouwen van een fabriek tot de aanleg van een windmolenpark. In deze wet, die binnen een jaar zal ingaan, wordt uitgegaan van een effectbenadering: bij het bepalen van de risico's van een incident op een bepaalde locatie wordt puur uitgegaan van de impact van het incident op de omgeving. “Dat is te eenzijdig”, aldus Verhoeven. “Je zou natuurlijk ook moeten meenemen hoe groot de kans is dat zo'n incident daadwerkelijk gebeurt. Als een vliegtuig op een gebouw neerstort, is het effect natuurlijk enorm. Maar de kans dat het echt gebeurt, is heel klein.”

Korteweg Maris vult aan: “Maar gelukkig zit er verschuiving in de plannen voor de Omgevingswet. De overheid is nu aan het kijken of ze de risicoberekeningen kan gaan maken op basis van realistische scenario's, terwijl ze eerder uitging van het *worstcasescenario*. Dat is toch maar mooi bereikt onder invloed van de CTGG.”

Tekst: Louise Wagenaar • Foto's: CTGG



In het Basisnet zijn risicoplafonds vastgesteld, maar voor het spoorvervoer blijken die al jaren niet te werken.



Macco Korteweg Maris: “In onze branche heb je je netwerk nodig om oplossingen te vinden voor je problemen.”



Om invloed uit te oefenen heeft de CTGG regelmatig overleg met haar achterban en contact met overheden. “Dan ligt de focus op het ambtelijke niveau. We voeren discussie met beleidsmakers of handhavers, om te kijken of we gezamenlijk tot oplossingen kunnen komen. Dan hoeft het niet te escaleren tot politieke discussies”, aldus Verhoeven.

Zo zijn er in de coronatijd verschillende multilaterale overeenkomsten (tussen landen) in het leven geroepen, samen met het

“De energietransitie gaat voor veel knelpunten zorgen”

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, om het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk doorgang te laten vinden. De jaarlijkse keuring van zuurstofflessen kon worden opgeschort omdat alle flessen in gebruik waren, en de examens Veiligheidsadviseur idem dito omdat het CBR geen examens afnam. En het transport van coronaziekhuisafval mocht onder minder strenge regels plaatsvinden dan normaal gebruikelijk is.

Risicoplafonds

Een langlopend speerpunt van de CTGG is het Basisnet. Deze regeling, die al uit 2006 stamt, bepaalt over welke routes (weg, binnenvaart en spoor) een bedrijf gevaarlijke stoffen mag vervoeren en in welke hoeveelheden. Om de risico's te beperken zijn er in het Basisnet risicoplafonds vastgesteld, maar voor het spoorvervoer blijken die al jaren niet te werken, legt Korteweg Maris uit. “Ondanks dat het spoorvervoer van gevaarlijke stof-

fen binnen de veiligheidsregels blijft, worden de risicoplafonds in de praktijk overschreden. Die plafonds zijn dus geen goed instrument, want hiermee is geen sturing mogelijk. Gelukkig erkent het ministerie dat nu steeds meer, dus deze methode gaat zeker op de schop.”

Knelpunten

Een ander onderwerp waar de CTGG een rol bij speelt, is de energietransitie, vervolgt Verhoeven. “Die gaat voor veel knelpunten zorgen. Want het vervoer van nieuwe energiedragers als waterstof, Ing en ammoniak gaat zeker toenemen. Terwijl we dergelijke transporten de afgelopen jaren juist hebben geprobeerd te reduceren. Zo heeft DSM een fabriek voor de productie van ammoniak verplaatst van IJmuiden naar Limburg. Nu zal er mogelijk een tegenovergestelde trend komen. Daarbij blijft onze doelstelling: al het benodigde vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te houden – onder de voorwaarde dat het veilig kan – om de energietransitie te faciliteren. Een lastige opgave.” Naast al deze initiatieven organiseert de CTGG een jaarlijkse voorlichtingsdag voor leden en niet-leden. Volgens Korteweg Maris bij uitstek een gelegenheid om concullega's van andere bedrijven te ontmoeten en met elkaar te bespreken waar je op je werk tegen aanloopt. “In onze branche heb je je netwerk nodig om oplossingen te vinden voor je problemen.”

CTGG-DAG 2022

De jaarlijkse voorlichtingsdag van de CTGG vindt dit jaar op 22 april plaats. Hier komt bijvoorbeeld het ontgassen in de binnenvaart aan de orde. Zie voor de rest van het programma: www.ctgg.nl/site/ctgg-dag.