

Terugkoppeling CTGG voorlichtingsdag 25 november 2016

Gerrit Renkema

Onderstaand terugkoppeling CTGG-gerelateerde zaken. CTGG staat voor 'Commissie Transport Gevaarlijke Stoffen'. VELIN is hier lid van.

CTGG-voorlichtingsdag:

Onderzoeksraad voor de Veiligheid

Albert Sloetjes, senior onderzoeker bij de Onderzoekraad voor Veiligheid, heeft een boeiend verhaal verteld over hoe de raad incidenten onderzoekt.

De Raad is inmiddels uitgegroeid tot een organisatie met 75 Fte en 3 permanente Raadsleden die het dagelijks bestuur vormen. Daarnaast kan geput worden uit een reservebank met 5 buitengewone raadsleden, aangesteld vanwege hun specifieke kwaliteiten. Er is een uitgebreid onderzoeksprotocol waarin staat beschreven hoe incidenten, ongevallen en rampen worden onderzocht. Het antwoord krijgen op de achterliggende oorzaken en het voorkomen van nieuwe incidenten etc. is een belangrijke taak.

De Raad opereert niet alleen bij incidenten. Er zijn vaak nog meer spelers die ieder hun eigen rol hebben. Dat zijn politie/justitie (OM), de Rijksinspecties, defensie en vaak ook het bedrijf zelf. Met de eerste 3 zijn afstemmingsprotocollen opgesteld.

De Raad mag in principe alles onderzoeken, behalve incidenten die plaatsvinden gedurende een militaire missie. Ook hierop zijn weer uitzonderingen want het mortier-incident in Mali wordt wel onderzocht. De Raad onderzoekt niet alles, dat zou ook niet kunnen vanwege de beschikbare mankracht. De Raad probeert die incidenten er uit te pikken welke maatschappelijk diep ingrijpen (bijv. vliegcrash Oekraïne), zo vaak gebeuren dat er mogelijk iets structureels aan de hand is, incidenten die niet eerder zijn onderzocht en het moet wat toevoegen aan het verkrijgen van meer inzicht in veiligheidsaspecten. Wat ook nog meespeelt is of er een verzoek tot onderzoek is gedaan door een burgemeester, commissaris van de koning of een minister. Daarnaast zijn er o.g.v. EU-regelgeving en verdragen bepalingen die de Raad verplichten een onderzoek in te stellen. Een vliegtuig incident moet altijd onderzocht worden. Aangezien er al veel bekend is in die wereld, volstaan ze vaak met een beperkt rapport of een samenvatting in een kwartaalrapportage. Bij MH 17 was natuurlijk meer aan de hand en is er dan ook zeer veel tijd in gaan zitten om dit te onderzoeken.

Een onderzoek kent de volgende fasen:

1. Gegevens verzamelen: zoals horen getuigen – input focusnotitie
2. Nader onderzoek en analyse: tijdlijnanalyse – keuze methode (bow-tie, tripod etc.)
3. Rapportage en inzage: concept-rapport dat door partijen becommentarieerd mag worden
4. Publicatie en aanbevelingen: zijn openbaar en te vinden op de website www.onderzoeksraad.nl

De wettelijke reactietermijnen hierop zijn voor bestuursorganen een half jaar, voor andere partijen een jaar (tussentijdse aanbevelingen zijn ook mogelijk). De ILT controleert tegenwoordig ook wat er met de aanbevelingen wordt gedaan.

Na de theorie is het spoorincident Tilburg doorgenomen waarbij een passagierstrein botste op een stilstaande goederenterrein, waarvan de laatste wagon een tankwagon was. De passagierstrein is op de tankwagon gekropen, deze bleef dicht. Uit de zaal kwam nogal wat kritiek op de aanbeveling om de achterste wagon niet te voorzien van gevaarlijke stoffen. Desnoods maar een lege wagon als achterste.

Risico's boord-boord verladingen

Het komt veelvuldig voor dat grote schepen hun lading verpompen op kleinere schepen. Alleen al het hoogteverschil maakt dat er risicovolle situaties kunnen ontstaan. In de Rotterdamse haven hebben ze nu speciale plaatsen en boeien waar dit kan gebeuren. Op initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam zijn met de betrokken partijen best practices opgericht. Het interessante van deze best practices is dat het met plaatsjes/iconen werkt omdat er heel vaak internationale partijen bij betrokken zijn.

Project Zero Incidents (PZI)

Lijkt erg op onze interne bespreking van incidenten bij leden binnen de VELIN. Doel is ook hier lering en voorkomen van nieuwe/soortgelijke incidenten.

Er doen momenteel 22 leden uit de binnenvaart aan mee. Dat zijn zo'n 800 schepen. Het draait nu 1 jaar en men is niet ontevreden. Uiteraard hoopt men dat de rest ook mee gaat doen. Dan heb je het over nog eens 5.000! schepen.

Jelle de Vries

Jelle heeft aan de VUA promotieonderzoek gedaan naar de veiligheid in magazijnen en verkeersveiligheid onder truckers in India.

V.w.b. de magazijnen geldt dat het gedrag van het management doorslaggevend is in het behalen van goede veiligheidsresultaten. Dit blijkt nog meer vruchten af te werpen dan allerlei maatregelen. Goed voorbeeld doet dus goed volgen. Het mooie is ook nog eens dat het niet ten koste gaat van de productiviteit en kostenbesparend is. De manager doet dit door goed voorbeeld te zijn voor zijn personeel, ze op een positieve manier te motiveren, door persoonlijke aandacht te geven, goed gedrag of veilig presteren belonen en mee te denken samen met de medewerkers hoe het veiliger kan na bijv. een incident (kan ook zonder voorafgaand incident, bij voorkeur zelfs).

Over dat onderzoek onder truckers in India ga ik niet verder in. De situatie daar op het gebied van verkeersveiligheid wijkt zodanig veel af van hier, dat ik (en de zaal met mij) zich hardop afvroeg wat wij hier van kunnen leren.

Enquête over de Veiligheidsadviseur

Deze rondvraag uitgevoerd door de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs en het blad Gevaarlijke Lading heeft toch wel een aantal opmerkelijke resultaten opgeleverd. 188

personen hebben de rondvraag ingevuld, waarvan 25% ook echt de functie van veiligheidsadviseur uitoefenen. Onderstaand de meest opvallende uitkomsten:

- Vakkennis bij management scoort slecht
- Omgaan met gevaarlijke stoffen leeft niet binnen de meeste bedrijven en hun Management
- Opleiding en examens sluiten niet aan op de praktijk (wat mist is o.a. opstellen jaarverslag en leren adviseren)
- De 5-jaarlijkse bijscholing is nuttig en noodzakelijk maar strookt niet met de 2-jaarlijkse wijzigingen van regelgeving uit ADR/ADN etc.
- Functie veiligheidsadviseur is niet goed bekend, men weet vaak niet eens dat het verplicht is er een te hebben
- Een derde vindt dat de waardering voor de functie slecht is (gaat niet over loon)

De branchevereniging gaat in ieder geval in overleg met de stakeholders, waarbij het eerste speerpunt is om de opleiding en examens te verbeteren.

Incidenten overzicht

Door ILT (Wim van de Coevering) is een overzicht gegeven van de meest voorkomende incidenten. De ILT is verheugd over het feit dat de bereidheid om incidenten te melden is toegenomen. Niet gemelde incidenten haalt ILT uit de pers, Twitter, Google of meldingen door derden. Men is o.g.v. art. 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verplicht om incidenten te melden. Dat geldt niet enkel bij transport zelf maar ook als dit zich voordoet bij het vullen, laden, lossen etc. Er moet terstond worden gemeld, daar schort het nog wel eens aan (bij buisleidingen geldt overigens hetzelfde). Sinds juli 2015 kan de ILT o.g.v. een melding het incident beoordelen. Na melding mag men geen handelingen meer verrichten die deze beoordeling kunnen frustreren. Hierop gelden 2 uitzonderingen: (1) ILT geeft direct aan niet te willen beoordelen en (2) handelingen die voorkomen dat het incident uit de hand loopt.

De meldingen worden door de ILT geanalyseerd en ingedeeld in de onderstaande categorieën:

- Menselijk falen
- Technisch falen
- Organisatorisch falen
- Falen door externe oorzaken
- Oorzaak onbekend

De factoren menselijk, technisch en organisatorisch falen komen verreweg het meeste voor. Onder organisatorisch falen verstaat de ILT handelingen die niet, of in strijd met procedures zijn uitgevoerd (niet opruimen gemorst product, doppen niet goed vastgedraaid etc.).

ILT onderzoekt ook incidenten om achter de oorzaak te komen en om verbeterpunten te vinden. Van dit onderzoek krijgt de veroorzaker een terugkoppeling. Specifieke zaken worden met branches besproken of middels schriftelijke mededelingen bekend gemaakt.

Daarnaast biedt de website van ILT veel informatie. Het meest voorkomende incident is een lekkende pakking, waardoor druppellekkages ontstaan. Dit komt zowel bij weg- als spoortransport voor. De oorzaak is oude pakkingen en vervuilde pakkingen waardoor ze niet goed afsluiten. Druppellekkages van een spoorwagon leiden geregeld tot overdreven acties, wanneer een dergelijke wagon op een station staat. Door geur en damp gaan mensen bellen. Soms kan het ook gaan om condens, dus water. Er wordt overigens door de branche gewerkt aan het voorkomen van dit type kleine lekkages.

Modaliteiten:

Binnen de diverse modaliteiten speelt van alles. Onderstaand een kleine opsomming.

Spoor

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is geregeld in het Basisnet. Dit is een systeem van routing door Nederland, waarbij zoveel mogelijk de woonkernen worden vermeden. Het kenmerkt zich door vervoersplafonds die zijn vastgesteld op basis van vervoersprognoses. Feitelijk is het raar, want er gaat maar 5% van de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen over het spoor. De oorzaak is politieke beroering op basis van kleine incidenten en angstgevoelens, waarbij meespeelt dat sporen door bebouwd gebied lopen.

Problemen:

- Monitoring nu geeft overschrijdingen, belangrijke oorzaak is dat de prognoses uit 2005 hopeloos achterlopen bij de praktijk. Daarnaast spelen allerlei andere factoren mee zoals bijv. laag water, waardoor een verschuiving plaats heeft gevonden van riviervaart naar spoor.
- De overschrijdingen leiden tot commotie bij burgemeesters die maatregelen willen. Staatsecretaris Dijksma is bezig wetgeving (routeringsbesluit) voor te bereiden om plafonds/routing af te dwingen door bijv. op een traject tijdelijk het vervoer te verbieden. De branche denkt overigens dat dit meer is om de omgeving gerust te stellen dan dat het ingevoerd zal worden. De branche heeft ondertussen wel een pakket maatregelen i.s.m. de lagere overheden ontwikkeld. Een interessante daarbij is het nemen van extra veiligheidsmaatregelen en het verdisconteren van deze maatregelen in de risicoberekeningen. Daarnaast wil men de monitoring verbeteren en niet jaarlijks achteraf inzicht hebben, maar per kwartaal. De informatie wordt dan kenbaar gemaakt via de website van Infomil.
- In Duitsland zijn langdurig werkzaamheden gaande aan spoor dat aansluit op Betuwelijn. Dit zorgt er voor dat goederenstromen niet allemaal over de Betuwelijn gaan maar eerder aftakken en bij Oldenzaal en Venlo de grens overgaan. Dit leidt daar tot overschrijdingen. Men wil deze routes versneld veiliger maken door invoering van ATB-VV (veiligheidssysteem).

Ondanks al deze verbeteringen zijn er aan de basis nog een paar zaken die moeten veranderen, wil het Basisnet goed gaan werken:

- Er moet een veel betere afstemming komen met Duitsland (DB-Netze). De Duitsers trekken zich niets aan van Basisnet omdat dit nationale wetgeving is. Gevolg is dat

vervoerders een treinroute krijgen die niet aansluit op de Betuweroute. Dijkstra wil hierover in gesprek met de Duitsers (hier wreekt zich het feit dat Nederland in het verleden geen afstemming heeft gezocht met Duitsland over de Betuweroute en hoe die lijn in Duitsland een vervolgtraject (goede aansluiting) krijgt).

- Basisnet is niet robuust genoeg. De prognoses kloppen niet, de methodiek moet worden bijgesteld. Er is geen ruimte voor onvoorziene omstandigheden.
- De communicatie moet verbeterd worden. Zo denken velen nog steeds dat het Basisnet is ingevoerd om het vervoer van gevaarlijke stoffen te maximaleren. Het doel is echter om dit vervoer verantwoord te faciliteren. I&M heeft verzaakt de communicatie rondom basisnet ter hand te nemen, de branche moet het dus nu zelf gaan oppakken.

Wat verder nog speelt:

- Wijze van risicoberekeningen en regelgeving op emplacementen is men nog steeds niet uit. Er woedt een competentiestrijd tussen gemeenten, die hun bevoegd gezag dreigen te verliezen, en I&M.
- Registratiesysteem goederen nog niet op orde, ILT gaat hier wel op handhaven.
- I&M gaat risicoberekeningen uitvoeren aan de IJzeren Rijn, dit zou vervoer uit België faciliteren. Niet duidelijk is wat hier nog meer achter kan zitten.

Binnenvaart

De binnenvaart in Nederland valt ook onder het Basisnet waar het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft. Er zouden geen problemen zijn volgens I&M. CTGG heeft daar twijfels over. De referentiewaarden kloppen niet, dit levert bij vergunningaanvragen problemen op.

Verdere zaken die spelen:

- Type vlamkerende roosters. Dit is een veiligheidsmaatregel die gebruikt moet worden bij laden en lossen van schepen met brandbare vloeistoffen. Er is grote onrust ontstaan nu blijkt dat a.g.v. gewijzigde regelgeving diep geïnvesteerd moet worden in andere roosters. Nut en noodzaak is niet aangetoond. Als het doorgaat moeten ook walinstallaties aangepast worden. Binnenvaart laat nu onderzoek uitvoeren om aan te tonen dat deze maatregel onzin is.
- Verkeerd gebruiken dampretour-ventiel volgens ILT. Heel technisch verhaal, maar het komt er op neer dat de uitleg van ILT van de regels een heel andere is dan in de binnenvaart. Per 1-7-2017 komt ILT met een standpunt hierover. (Er zijn overigens nog meer discussie met ILT over uitleg wet- en regelgeving. Hier zijn gesprekken overgevoerd die er hard aan togingen. ILT was hier niet blij mee en reageert hierop door nergens meer tussentijds op te reageren).
- Ontgassen van schepen op rivieren. Steeds meer provincies gaan over tot een ontgassingverbod. Installaties om ontgassende schepen te ontvangen zijn er nauwelijks. Er is een schip die gassen kan ontvangen en opslaan, echter hier is nog geen vergunning voor verleend. De branche streeft naar EU-regelgeving op dit gebied en voldoende faciliteiten om te kunnen ontgassen. Handhaving is overigens heel laag.

Weg

Valt eveneens onder Basisnet voor zover het vervoer gevaarlijke stoffen betreft. Hier zijn geen knelpunten gesignaleerd. Wat hier verder speelt:

- Tunnelclassificaties zijn gewijzigd, waardoor bepaalde tunnels verboden gebied zijn. Dat leidt tot omrijden. Speelt al een hele tijd, maar nog steeds geen oplossing.
- Bij nieuwe tunnels wordt CTGG tegenwoordig vroeg om advies gevraagd door RWS. Bij niet Rijks-tunnels is dat helaas nog niet het geval. Hierdoor worden tunnels soms ten onrechte verkeerd geclassificeerd met alle gevolgen van dien.
- ILT is teruggekomen op foutieve uitleg stuk regelgeving over verpakkingen.
- I&M wil het plasaandachtsgebied (PAG) langs enkele Rijkswegen verkleinen. Dit omdat de kans op ongevallen daar klein zou zijn. De CTGG heeft een zienswijze ingediend tegen de Regeling Basisnet. Reden: de aannames zijn verkeerd, het wordt er niet veiliger door en er is geen rekening gehouden met routes voor het omrijden en vangrails die vrachtauto's niet tegenhouden bij een ongeval.

Overige zaken

Vertegenwoordiging in beslissende gremia

Bij I&M zijn veel mensen wegbezuinigd die voorheen Nederland vertegenwoordigden in Geneve. Het gaat dan om internationaal transport. De vertegenwoordiging is overgenomen door RIVM. Dat gaat niet altijd goed. De gevolgen kunnen groot zijn (zie de tunnelproblematiek en de vlamkerende roosters). CTGG en afzonderlijke branches hebben dit gemeld bij I&M en RIVM. Oplossing is dat RIVM vroegtijdig zaken voorbespreekt met belanghebbenden.

Handhaving ILT

Zoals hiervoor al opgemerkt wordt de relatie met ILT er niet beter op. ILT geeft vaak niet thuis om op zaken te reageren of aan overleg deel te nemen. Daarnaast komt ILT steeds meer eenzijdig met uitleg van wet- en regelgeving naar buiten zonder dit eerst te overleggen met de branche. Zaken waar jarenlang geen discussie over is, komen nu door ILT wel in een discussie terecht. Dit is een ongewenste situatie die de CTGG graag bespreekbaar wil maken. (In de leidingwereld hebben wij daar m.i. geen last van).

Omgevingsveiligheid

Dit dossier speelt met name bij buisleidingen en de inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Hieronder vallen ook de 403 Brzo-inrichtingen. Aanleiding is de wens van I&M om het externe veiligheidsbeleid te moderniseren. I&M komt hiertoe onder druk van de hulpdiensten die een taak hebben om met de slachtoffers van ongevallen om te gaan. Daarnaast speelt dat de verantwoording van het GR door bestuurders van gemeenten (en in mindere mate provincies) niet goed uit de verf komt. Voor dat laatste heeft I&M een GR-schillenbenadering bedacht. Ondanks allerlei kleinere studies en deel consequentie-onderzoeken weet het bedrijfsleven nog steeds niet waar dit toe gaat leiden. Eén ding is zeker, eenvoudiger en beter wordt het er niet van. Maar goed we zijn er nog niet, er komt op aandringen van de VNCI een vervolgonderzoek naar Brzo-inrichtingen met GR-aandachtspunten (Gasunie heeft hiervoor opgegeven de locaties CS Anna Paulowna, CS

Beverwijk en ES Zevenaar allen met een ander GR-aandachtspunt. De PSU files worden hiertoe doorgerekend). De VNCI coördineert dit namens het bedrijfsleven.

Daarnaast hebben diverse branches (incl. VELIN) en ook de CTGG en individuele bedrijven zienswijzen ingediend op de 4 AMvB's die na de vakantie voor commentaar ter inzage zijn gelegd. De CTGG (maar ook vele anderen) houdt de ontwikkelingen scherp in de gaten. Met name wordt het interessant hoe er met de zienswijzen is omgegaan en hoe het overgangsrecht er uit komt te zien. Met dit laatste moet duidelijk worden hoe er met bestaande situaties en uitbreidingsmogelijkheden daarvan wordt omgegaan.

Op de COGG-vergadering (Centraal Orgaan Gevaarlijke Goederen formeel opdrachtgever van de CTGG) was als gastspreker Ira Helsloot. Hem gevraagd naar de ontwikkelingen rond het GR-schillenmodel, dit vond hij het geen goed initiatief. Hem was niet duidelijk wat er nu voor probleem wordt opgelost. Ira en de CTGG gaan binnenkort nog eens nader praten met elkaar. Hierbij worden betrokken Macco Korteweg-Maris van de VNCI en Dick van den Brand.

Ander punt van Ira was dat hij niet begreep waarom het bedrijfsleven zich dit allemaal laat aanleunen door I&M. We hebben inmiddels een zo hoog veiligheidsniveau bereikt dat we moeten uitkijken dat we nu geen dingen introduceren die niets opleveren en veel geld kosten. Zoiets vindt hij per definitie onveilig, want dat is geld dat nuttiger besteed had kunnen worden.

Aanpassen PGS-reeks

De PGS-en worden omgezet conform een bow-tie methodiek. Ook dit gebeurt i.h.k.v. de Omgevingswet. De kosten worden door I&M gedragen. Probleem is het moordende tempo, dit geeft een enorme vergaderlast voor vaak dezelfde mensen. In 2018 moet alles omgezet zijn. Dat lijkt CTGG veel te optimistisch. VNO coördineert dit namens het bedrijfsleven. VNO heeft echter de reputatie dat ze nog weleens branches vergeet. Mocht dit zo zijn dan aanmelden bij Willem Henk Streekstra VNO.