

## **Terugkoppeling CTGG-overleg 23 april 2015 (Gerrit Renkema)**

### Modernisering Omgevingsveiligheid

Feitelijk gaat het hier om aanpassingen van het huidige externe veiligheidsbeleid, dat wordt ingebed in het nieuwe Omgevingsrecht. I&M is op diverse fronten bezig met het programma Modernisering Omgevingsveiligheid. Zo is er een stuurgroep waar o.a. Piet Wildschut, voorzitter CTGG in zit, maar ook bijv. Dick van den Brand. Daarnaast is er een expertgroep waar namens VELIN Gerrit Renkema aan deelneemt. Dat is echter niet alles, zo werd onlangs door de provincie Zuid-Holland een 2 daags-EV-evenement gehouden waar ook I&M aan heeft meegewerkt. Momenteel lopen er zogenaamde botsproeven, waarbij praktijksituaties worden doorlopen met de concept nieuwe regels. Kortom er gebeurt heel veel en in een snel tempo, zodat het zaak is om er bij te blijven. Als bedrijfsleven moeten we scherp zijn op de consequenties van nieuwe regels en rekenmethodieken.

### Schillen/donut-model GR-verantwoording

GR-verantwoording middels F/N-curve gaat waarschijnlijk vervangen worden door schillen-model (ook wel donut-model genoemd) Het gaat uit van een risicobron met daarom heen verschillende effecten. Tot waar die effecten relevantie hebben spreekt men van het GR-gebied. De ring daarom heen is minder relevant, daar hoeven geen maatregelen getroffen te worden. Op zich ziet dit model er aantrekkelijk uit. De omgeving van de risicobron (kan een inrichting of transportroute zijn) wordt beter in beeld gebracht en op die manier wordt voor een gemeentebestuur duidelijker wat er speelt in dat gebied. Op die manier kan een betere afweging worden gemaakt en is de verantwoording transparanter, althans dat is de verwachting die men er van heeft. Probleem is echter dat er nog geen criteria zijn ontwikkeld voor de effecten binnen het GR-gebied. Men neigt er ook naar om zaken wel toe te laten binnen het GR-gebied, maar dan moeten er maatregelen getroffen worden. Wat die maatregelen zijn en of ze effectief zijn is niet bekend. Hoe omgegaan wordt met bestaande situaties, evenmin bekend.

Kortom heel veel vragen waarop nog geen antwoorden zijn. I&M dramt echter wel door met dit model. Ik heb de aanwezigen gewaarschuwd dat we als bedrijfsleven nergens mee akkoord moeten gaan alvorens we een goed inzicht hebben in de consequenties en hoe dit model wordt toegepast. Gelukkig kreeg ik bijval van VNCI en Deltalinqs. Afgesproken is dat we elkaar voor de volgende expert-meeting even bijpraten over de ontwikkelingen inclusief de nu lopende botsproeven. Zoals het er nu naar uitziet wordt I&M erg gedreven door deadlines. Dat gaat ten koste van de zorgvuldigheid.

### Basisnet spoor

Er is vanuit de EU belangstelling getoond voor basisnet. Men vindt het een interessant concept. In België is ook belangstellend gereageerd op het basisnet. Bij interne stagnatie komt ook de IJzeren Rijn weer in beeld. Op basis van het scheidingsconvenant 1839 moet Nederland meewerken aan het op orde houden van deze spoorlijn.

Infomil heeft een folder uitgegeven over basisnet. Men denkt er aan om ook een internationale folder uit te brengen.

Monitoring vervoerstromen op het basisnet gebeurt achteraf. Per kwartaal maakt ProRail een volume-rapportage. Worden er incidenteel overschrijdingen geconstateerd van een vervoersplafond, dan wordt er met een veroorzakend bedrijf gepraat. Mocht de overschrijding structureel zijn, dan moeten er maatregelen getroffen worden.

Bijzondere is dat ProRail, geconfronteerd met een aanvraag vervoersvergunning, deze altijd honoreert, zonder vooraf te toetsen of een in het basisnet afgesproken vervoersplafond wordt overschreden. Dat heeft te maken met EU-regels die iedere belemmering van een vrij verkeer van, in dit geval goederen, verbieden. Kortom dit matched niet gehele met de gedachte achter het basisnet.

### Routing op wegen

In Nederland is een merkwaardig stelsel van routing gevaarlijke stoffen van kracht. I&M heeft haar handen hier van afgetrokken, met als gevolg dat dit nu decentraal opgelost moet worden. Het feitelijk al 15 jaar een zootje en het wordt er zo niet beter op. Zowel bedrijven als gemeenten hebben er last van. Er is geen centraal overzicht waar men wel/niet mag rijden. I&M wil dit bij provincies beleggen. I&M is ook geen gesprekspartner mee voor dit onderwerp, escalatie dus nu rechtstreeks via de 2<sup>e</sup> Kamer.

CTGG gaat brief schrijven naar Kamercie. met het voorstel om de gehele routing af te schaffen en te vervangen door een heel eenvoudig systeem. Een algeheel verbod voor het rijden met gevaarlijke stoffen in de bebouwde kom, tenzij je daar aantoonbaar moet zijn, dus laden/lossen bij een klant.

### Incident Heinenoordtunnel

Op 21 mei 2014 om 13.30 krijgt een vrachtauto geladen met zoutpallets een klapband in de tunnel. Deze knalt tegen de vangrail, neemt een personenauto mee. De vrachtauto vliegt in de brand, chauffeur overleden. Personenauto totall loss, bestuurder weet te ontkomen.

Het incident is in diverse sessie geëvalueerd. Er is heel veel fout gegaan, geen schokkende dingen maar slagbomen die niet opengaan, misverstanden over terminologie, C2000 dat niet goed werkt, ene VR kan niet communiceren met VR aan de andere kant van de tunnel, vluchtdeuren die gesloten bleven (klemmen, gebrekkig onderhoud) etc. etc. Hier ging werkelijk de wet van Murphy op.

De evaluatie is terug te lezen op: <http://www.kennisplatformtunnelveiligheid.nl/artikelen/83-incident-heinenoordtunnel>