

Workshop Transport

Basisnet en Btev (Vincent van Erp)

Routeren (Alex de Roos)

Infrabeheerders (Saskia Tooten)

Advies veiligheidsregio's (Michel Baars)

Incidentmanagement (Arthur Wijnen)

HART (Piet Timmers)



Kennistafel transport
Besluit transport
Vincent van Erp

**Besluit
externe
veiligheid
transport**

- Vaste afstanden basisnetroutes
- Grens- en richtwaarden buiten basisnetroutes
- PAG 30 meter
- Ondergrens GR verantwoording
- Aanpassen bp
- Zorgplicht

Risicozone

Plasbrandaandachtsgebied

- 
- Bouwen binnen basisnetafstand of in PAG
 - Ministeriele regeling:
 - Weerstand tegen brandoverslag en branddoorslag;
 - Sterkte bij brand (bezwijken constructie);
 - Centraal afsluitbare ventilatiesystemen;
 - Vluchtroutes afgekeerd van infrastructuur.
 - NEN-norm

Bouwbesluit

Routeren

Alex de Roos

Vigerende routeringsregeling

- H III Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Art 11, lid 1 verbiedt het vervoer van alle gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom.
- Art 11, lid 2 kent daarop 2 uitzonderingen:
 - ten behoeve van laden of lossen binnen de bebouwde kom;
 - er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is

Routeringsregeling

- Art 18, lid 1 biedt gemeente de bevoegdheid voor het aanwijzen van een route waarover routeplichtige stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd
(LPG, Toxisch, Vuurwerk zijn routeplichtig; benzine en diesel niet)
- Rijk en provincie geven daartoe bij haar in beheer zijnde wegen vrij: aanwijzen landelijk en provinciaal net (art 14 resp. 16)
- Route moet aansluiten op route van buurgemeenten

Routeringsregeling

- Route wordt aangegeven met behulp van routeborden (art 20):
- Art 21 regelt het uiteindelijk verbod op vervoer van routeplichtige stoffen buiten de aangewezen route
- Ten behoeve van laden / lossen buiten de aangewezen route kan gemeente ontheffing verlenen (art 22)



Wanneer routeren?

- Routeplichtige stoffen (m.u.v. benzine/diesel)?
- Aanzienlijk aantal laad- en losplaatsen?
- Bereikbaarheid van deze laad- en losplaatsen?
- Alternatieve routes?
- Voorkomen van sluipvervoer?
- Aansluiten bij route buurgemeente?
- Kun je 't op een andere manier regelen (convenant)

“Niks doen is ook een optie”

Welke route?

Rekening houden met:

- Dichtbevolkte gebieden en (bijzondere) kwetsbare objecten, grote publieksevenementen, milieugebieden
- ‘Onveilige’ weggedeelten of kruisingen
- Knelpunten voor de hulpverlening en rampenbestrijding
- Planologische ontwikkelingen
- Basisnet Weg, tunnels en route buurgemeenten

Wijziging Wvgs ivm vaststelling Wet basisnet

- Routeringsregeling wordt zoveel als mogelijk intact gelaten
- In plaats van wegen vrijgeven t.b.v. routing, wijst Rijk een basisnet aan, incl. omleidingsroutes tunnels
- Wegen in het basisnet kunnen in een routebesluit niet meer aangewezen dan wel uitgesloten worden
- Bevoegdheid provincie om een netwerk aan te wijzen t.b.v. het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft nagenoeg gelijk
- Bestaande routebesluiten moeten binnen 1 jaar na vaststelling Basisnet of provinciaal netwerk daarmee in overeenstemming worden gebracht

Beide regelingen naast elkaar

- Verbod (art 11)
- Aanwijzing routeplichtige stoffen (art 12)
- Aanwijzing landelijk net (art 14)
- Aanwijzing provinciaal net (art 16)
- Routebesluit (art 18)
- Verbod (art 19)
- Aanwijzing routeplichtige stoffen (art 24 lid 1)
- Basisnet (art 13)
- Aanwijzing provinciaal net, m.u.v. in Basisnet aangewezen omleidingsroutes (art 23)
- Routebesluit, m.u.v. in Basisnet aangewezen wegen (art 24 lid 2 e.v.)

De Praktijk van Basisnet

Bevoegd gezag, Monitoring en GS-informatie tijdens incident

Deelpresentatie tijdens Relevant Jaarcongres 2012,
Kennistafel Transport

Saskia Tooten – ProRail
i.s.m. Manon Kruiskamp – RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart

Wat doen we aan veiligheid?

Vervoerders

- Voldoen aan strenge veiligheidseisen aan materieel
 - RID, ADR, IMO
- Spoor: Indienen wagenlijst (inhoud per goederenwagen) voor vertrek
- Water: geen wagenlijst/info over vervoer voor vertrek
- Weg: informatie op vrachtwagen aanwezig

RWS-DVS: Zo veilig mogelijke (vaar)weg

Zichtlijnen, nautische veiligheid, verkeersbebording, radar, etc

ProRail: Zo veilig mogelijk treinpad

- Voorkomen van ongevallen, zoals botsingen (conflictvrije dienstregeling, ATBvv) en ontsporingen (hotbox, QuoVadis).
- **Monitoring van vervoer gevaarlijke stoffen** (zie vervolg)

Hoe veilig is het Nederlandse spoor?

Periode	# doden door GS in Nederland
2000 – heden	0
1990 – 2000	0
1980 – 1990	0
1970 – 1980	0

Monitoring weg en water gs

	Weg	Water
Welke wetgeving	Basisnet Weg	Basisnet Water
Registratie	Geen structurele registratie Periodieke tellingen: elke weg eens per 5 jaar geteld, dus per jaar wordt 1/5 ^e van de wegen geteld. (RWS-DVS)	Tellingen / registraties bij de bruggen en sluizen van de schepen Registratie door de Havenbedrijven en ScheldeRadarKeten
Wie stelt de norm	Minister van I&M/ tweede kamer	
Wie is verantwoordelijk	Minister van I&M	
Wie rapporteert	Minister van I&M	
Wie monitort	Minister van I&M / RWS-DVS	

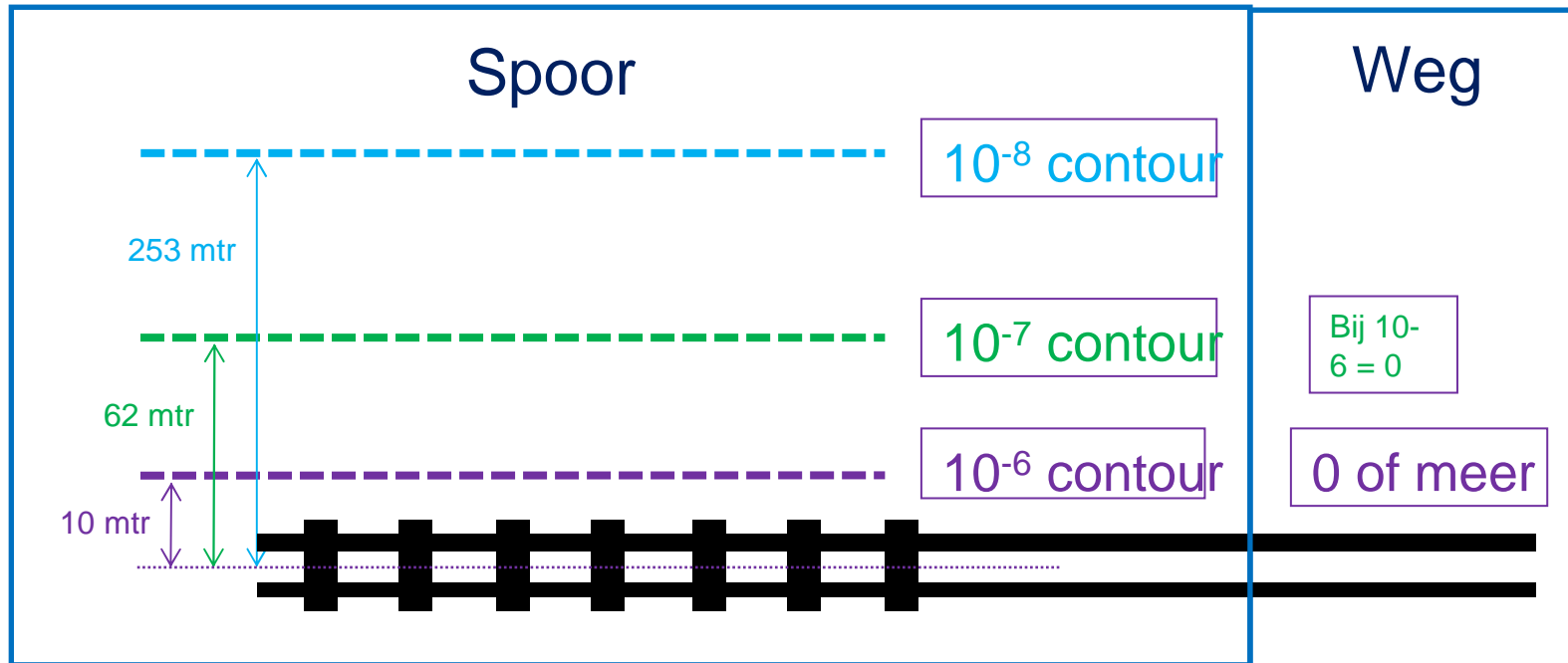
⇒ Geen capaciteitsverdeling op risico (gevaarlijke stoffen)!

Monitoring Spoorvervoer gs

	Vrije baan (doorgaand vervoer) (medio 2013)	Emplacement
Welke wetgeving	- Basisnet Spoor - (warme BLEVE convenant)	Milieuvergunning
Wie stelt de norm	Minister van I&M / 2 ^e Kamer	Gemeente
Wie is verantwoordelijk	Minister van I&M	ProRail
Wie rapporteert	Minister van I&M	ProRail
Wie monitort	Minister van I&M / ProRail (registratie per trein, OVGS)	ProRail

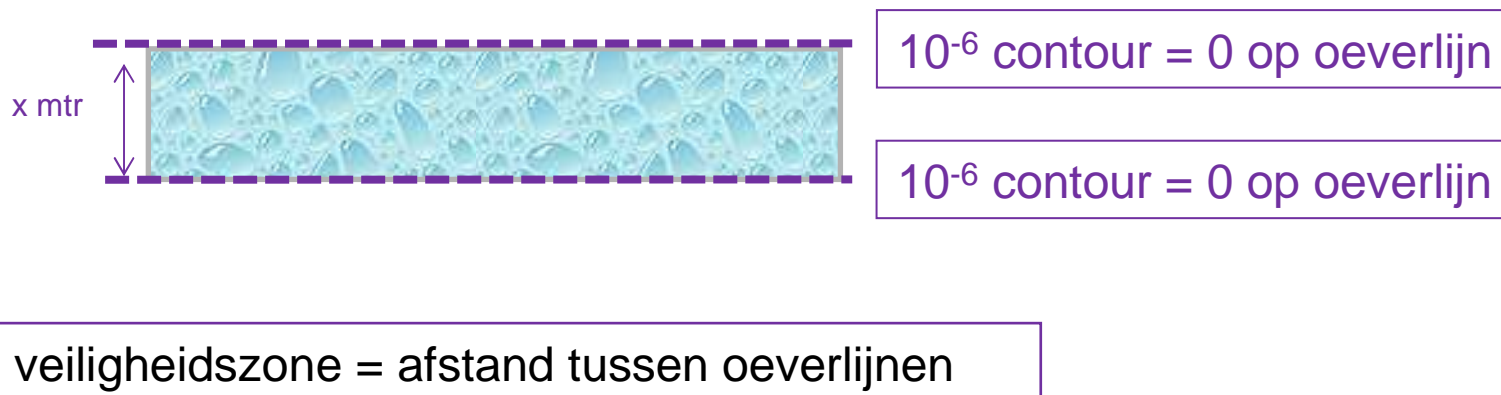
⇒ Geen capaciteitsverdeling op risico (gevaarlijke stoffen)!

⇒ uiterlijk 5 min voor vertrek is lading van de trein bij ProRail bekend

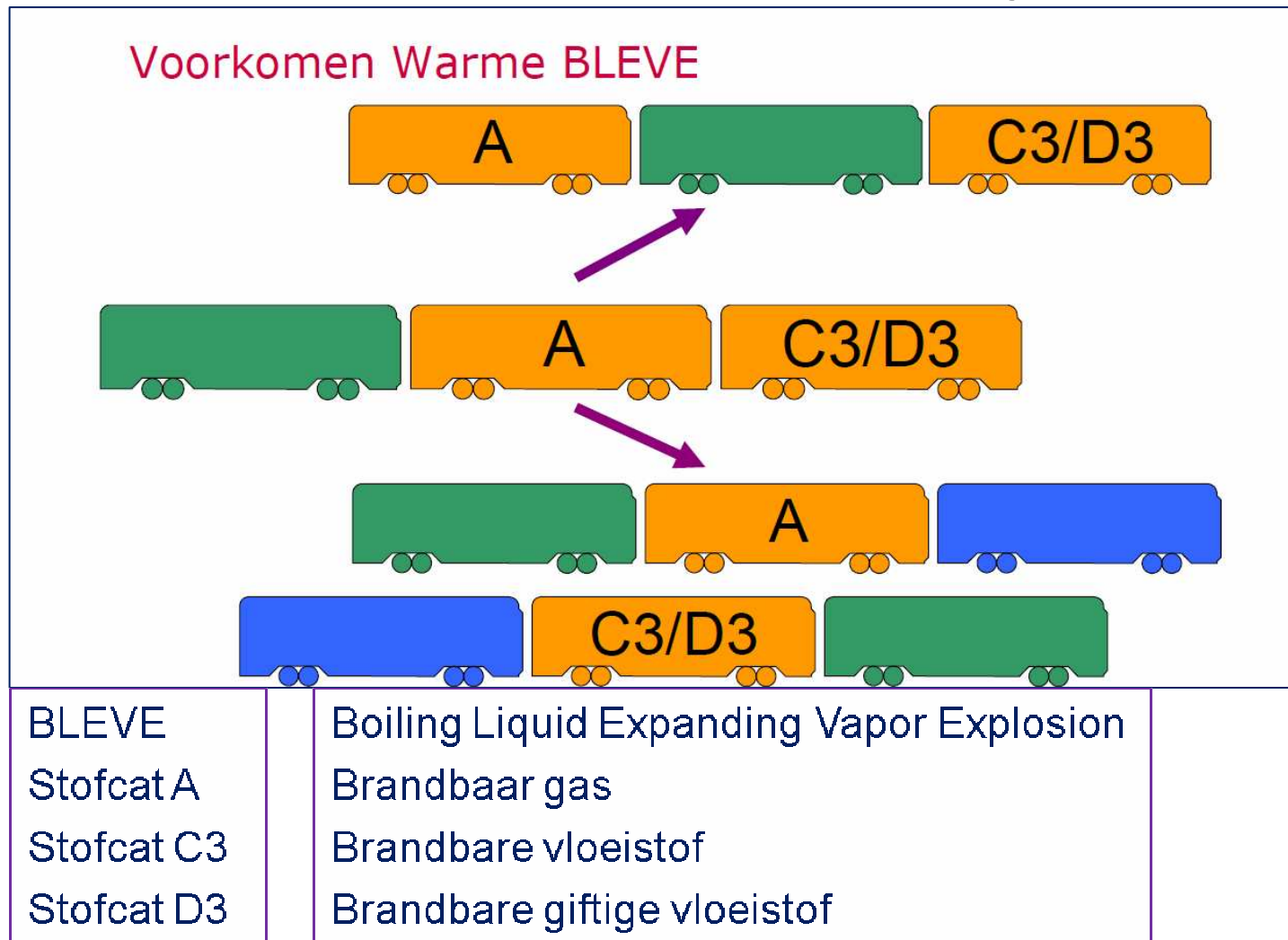


- Risicoplafonds uitgedrukt in afstand (mtr) van het spoor
- 3 risicoplafonds: 10⁻⁶, 10⁻⁷, 10⁻⁸ (totaalrisico)
- Geen maximum op aantallen wagens per stofcategorie
- Wel referentiewaarden in aantallen wagens per stofcategorie voor berekeningen Ruimtelijke Ontwikkeling

Water



Convenant warme BLEVE-vrij (spoor)



Routeringsbesluit of aanpassing normen?

- Ter overweging door minister:
- Bij overschrijdingen van het risico eerst onderzoek naar oorzaak
 - in bijsturing/calamiteiten,
 - ontwikkelingen in omgeving
 - bijvoorbeeld nieuwe vestiging van een bedrijf* ,
 - nieuwe producten als LNG**)
- Vooruitzichten op structurele overschrijding
- Alternatieve routes, keuzemogelijkheden

* Alternatief op oorspronkelijke basisnettoets is in onderzoek. Voordat die er is, graag een seintje aan lenM contactpersonen.

** Onderzoek naar nieuwe voorzienbare stoffen als LNG loopt bij lenM

Calamiteiten op het spoor

- Vervoerder levert wagenlijst voor vertrek
- Via alarmering Machinist of centrale VR meldkamer wordt incidentenregie ProRail actief en gaat hele schakel lopen om incident te bestrijden
- TIM-plannen: trein incident management plan, per veiligheidsregio
- Via 'backoffice' van ProRail wordt de wagenlijst van de specifieke trein aan de hulpdiensten verstrekt, binnen 15 min.
- ProRail heeft spilfunctie tijdens incidentafhandeling:
Overheidshulpdiensten ← → ProRail ← → Spoorvervoerders

Basisnet en het advies van de veiligheidsregio

Michel Baars

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond



Samenwerken aan veiligheid

**Basisnet zal geen veranderingen
teweeg brengen in het advies van de
veiligheidsregio**

- Maatregelen in Basisnet zijn veelal rekenkundige oplossingen, scenario kan nog steeds voorkomen.
- Basisnet sleutelt aan de kans, veiligheidsregio's adviseren op basis van effect.
- De geadviseerde maatregelen gelden niet alleen voor scenario's waarbij de meeste doden zijn te betreuren.



Symposium Incidentmanagement

Hoofdpunten van de bijeenkomst 22 november 2012

Door: Arthur Wijnen

“Waar staan we nu?”



Programma

DEEL 1 – INCIDENTMANAGEMENT (weten wie wat doet)

- Positie van de RUD binnen de crisisbeheersing
- Waterincidentbestrijding
 - Studie Incidentbestrijding op de binnenvaart
 - Hoe is incidentbestrijding water in Zeeland geregeld?
 - Nautische Veiligheid
- Incidentenregie op het Spoor
- Presentatie Dutch Institute for Technology Safety & Security (DITSS)

DEEL 2 – LADINGGEGEVENS (weten wat er staat)

- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Centraal Registratiepunt Gevaarlijke Stoffen (CRP)
- Informatie Gevaarlijke Stoffen Spoor

DEEL 3 – SAMENWERKING BEDRIJFSLEVEN & OVERHEID BIJ INCIDENTEN

- Paneldiscussie



Positie van de RUD binnen de crisisbeheersing

Jan van den Heuvel, directeur DCMR

1. Vanaf 1 januari landelijk dekkend netwerk 28 RUD's
2. Taak: toezicht en handhaving milieugebied
3. Zes Brzo-RUD's – één "opper-RUD" (landelijk regisseur)
4. Taak RUD's: meer dan bedrijfsterreinen – uitbreiding mogelijk transportsector → 30% transporten gevaarlijke stoffen op de weg is onveilig
5. Betrek RUD's bij transportveiligheid → aanbod gespecialiseerde kennis en deskundigheid voor hele keten van productie – opslag – transport



Studie Incidentbestrijding op de binnenvaart

Nils Rosmuller, lector Transportveiligheid

- Risicoverhogende trends:
 - volumevergroting goederenvervoer
 - toename afmetingen en laadvermogen
 - achterblijvende (brand)veiligheidsregelgeving
 - beroepsvaart en recreatievaart groeien sterk
 - terugtrekkende overheid
- De operationele preparatie van de hulpverlening te water houdt geen gelijke tred met die trends
- Risicoprofielen regio's:
 - geen enkele veiligheidsregio het risico van ongevallen met giftige of explosieve stoffen op het water opgenomen
 - implementatie project Waterrand niet overal overgenomen

Incidentbestrijding op de Deltawateren

Jeroen Zonneville

Project Deltawateren:

- intensieve samenwerking Veiligheidsregio Zeeland met Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven
- doel: crisisvoorbereiding op het water naar een hoger niveau tillen

Transportincidenten op het water staan in het risicoprofiel

Operationele slagkracht in samenwerking met het bedrijfsleven en internationale partners:

- blusboten
- scheepsbrandbestrijdingsteam

Één planmatige aanpak voor het samenhangend risicowatersysteem Zeeuwse wateren.

Nautische Veiligheid wie wat doet

Marion Ellenbroek

Centrale Registratie in SOS Database voor scheepvaartincidenten bij RWS:

- goede incidentregistratie op het water
- input voor het preventief oplossen van veiligheidsknelpunten

Knelpunten:

- alleen registratie grotere incidenten met veel impact
 - kleine en veel voorkomende incidenten vallen vaak buiten de boot
 - daardoor mogelijke onderschatting werkelijke risico's watertransport
-
- Rijkswaterstaat werkt aan kwalitatieve inhaalslag +betere ontsluiting van de database voor partijen die zich bezig houden met waterveiligheid water
-
- Opvallend: veel aanwezigen kenden SOS-databank niet
-
- Uitnodiging RWS: neem deel in de verdere ontwikkeling van de databank.

Incidentmanagement Spoor

“Samen werken aan succes”

ProRail heeft grote ambities t.a.v. veiligheid en effectieve incidentbestrijding:

- vermijdbare incidenten en verstoringen tot nul te reduceren
- 95 procent van de treinen op tijd te laten rijden.

Die ambities kan ProRail alleen waarmaken door nauwe samenwerking binnen de spoorsector én met de overheidshulpdiensten:

- voorbeeld is model convenant spoor
- 20 Treinincidentmanagementscenario's (TIS) - alarmerings- en inzetscenario's





Wat staat er !? Wie gaat er over ?

Sikko Oosterhoff

Weet u wie waar over gaat ?!



Toeziçthouder /
onderzoeker

**verbetering in het
organiseren van de
basisinformatie
over gevaarlijke
stoffen**

Hulpverleners Handhavers openbare orde en veiligheid



Emil van Schie

Beveiligde database

Verplicht of vrijwillig informatie aanleveren

Doel van het CRP:

- Ontsluiting van de informatie
- Actualiteit van de gegevens
- Digitaal in plaats van papier



Ontwikkelingen:

- Koppeling met de Basisregistratie Adressen en Gebouwen
- Plattegronden als geo-gerefereneerd bestand
- Uitwisseling met digitale bereikbaarheidskaart
- Ontwikkelen van een mobile App
- Onderzoek landelijke uitrol CRP
- Project IGS van Keyrail/Prorail



Programma Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS)

Robert de Bruin (ProRail / Keyrail)

Verbeteren van de informatievoorziening die nodig is voor de bestrijding van incidenten met gevaarlijke stoffen

Van treinen die op weg zijn naar hun bestemming is via de wagenlijsten over het algemeen snel relevante stoffeninformatie op te vragen bij ProRail.

Probleem = rangeerterreinen, waar wagons met gevaarlijke lading continu van plaats veranderen.

IGS is een belangrijk speerpunt voor ProRail, Keyrail en goederenvervoerders:

- een gezamenlijk sectorbreed programma
- weten wat er staat en wat er rijdt
- á la minute beschikbaar voor calamiteitenbestrijdingsorganisatie ProRail en hulpdiensten.





Publiek-private samenwerking

Platform Industriële Incidentbestrijding: Landelijke initiatief
Samenwerken met andere industriële regio's in NL + Awareness vergroten

Versterking LIOGS:

Doel: kennis en deskundigheid op gebied OGS landelijk ter beschikking stellen

Drie niveaus:

1. advies en informatie op afstand,
2. door een adviseur op de plaats van het incident
3. aanbod gespecialiseerd personeel en materieel van zo'n 300 bedrijven

Juridische en verzekeringstechnische aspecten:

- betreft inzet publiek-private specialismen buiten hun eigen verzorgingsgebied / tijdelijke verlaging van hun eigen veiligheidsdekking?
- 'Geen enkel probleem!' volgens Portengen (Loyen's Loeff) en Leutscher (Bright Risk).
- inzet van bedrijfsbrandweer stoelt op goed nabuurschap en het invullen van maatschappelijke verantwoordelijkheid



Conclusies

- In grote lijnen gaat het de goede kant op met de preparatie op transportincidenten.
- Kritische noot gastspreker Teun Hardjono:
 - veel ambities en goede voornemens gehoord
 - toch is er nog steeds veel discussie en proef tussen de regels door nog veel eilandgedrag
 - terwijl de echte vraag is: welke mensen moeten met elkaar in het proces van incidentmanagement aan de slag?
 - zijn partijen werkelijk bereid en in staat om samen te werken en krachtig door te pakken?”
- Met die vraag ontkomen we niet aan een derde symposium incidentmanagement in 2013. **‘Doen we ook wat we beloofd hebben?’**

Handleiding Risicoanalyse Transport (HaRT)

oud en nieuw
Piet Timmers (RIVM)

11 december 2012

Oude situatie:

- CPR18 (Paarse Boek), deel 2 Transport
- RNVGS
- Circulaire RNVGS
- Rekenprotocol Spoor (2006)
- Protocol “Risicoanalyse Zee- en Binnenvaart” (2005)
- Achtergronddocument RBM II
- Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico
- Basisnet

Nieuwe situatie:

- HaRT
- RNVGS

Wijzigingen t.o.v. eerdere modellering

- **Vuistregels aangepast**
In bijlage 1 zijn de nieuwe vuistregels opgenomen welke zijn doorgerekend met RBM II versie 1.3.
- **Gebruik van het “Populatiebestand Groepsrisico”**
Het “Populatiebestand Groepsrisico” mag uitsluitend t.b.v. groepsrisico-berekeningen externe veiligheid gebruikt worden.
- **Verschil gebruik vervoerscijfers t.b.v. omgevingsbesluiten nabij basisnetroutes**
nabij basisnetroutes: jaarintensiteiten, verhouding warme/koude BLEVE, enz uit RNVGS.
Niet basisnet en vervoersbesluiten: werkelijke jaarintensiteiten en waarden gebruiken.
- **Modaliteit weg: Voor omgevingsbesluiten nabij basisnetroutes alleen stofcategorie GF3.**
Let op: Voor verantwoording GR zijn de overige stofcategorieën wel van belang

Wijzigingen t.o.v. eerdere modellering (2)

- **Aanwezigheid voor wonen overdag = 50% (ipv 70%)**
Dit is al sinds nov. 2007 vastgelegd in “Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico”.
- **2 containers brandbaar en 3 containers toxisch = 1 kwe**
In het basisnet is gehoor gegeven aan de wens om het verschil in containerafmetingen voor brandbare stoffen en toxische stoffen in rekening te brengen. Dit is overgenomen in het HaRT.
- **Spoor: overwegtoeslag wordt niet meer toegepast**
In een tussenrapportage van het RIVM-onderzoek ‘Actualisatie Faalfrequenties Spoor’ is beredeneerd dat overwegen nauwelijks bijdragen aan het risico. Dit is in het basisnet meegenomen en overgenomen in het HaRT.
- **Voorstel voor bijzondere situaties**
Per modaliteit (spoor, weg, vaarweg) worden modelleringstips gegeven voor enkele bijzondere situaties. (tunnels/overkappingen, brede middenberm, sluizen en stuwen, etc)