

Bijlage 1, blad 1

RBM II vragen

- Conform NVGS (2006) wordt gerekend met RBM II, versie 2 voor spoor die geschikt is voor standaard situaties. *Is dit, gezien de vele afwijkingen, voldoende voor de beoordeling van de noodzakelijke veiligheid?* Zie citaat 1.
- Door de unificatie is de robuustheid van het QRA-instrumentarium vergroot om het proces van vergunningverlening soepeler te laten verlopen. Hierdoor is de veiligheidsrelevantie afgenomen. *Wat zijn de voorwaarden om het proces van vergunningverlening goed te laten verlopen zonder dat de veiligheidsrelevantie afneemt?*
- De uitkomsten van risicoberekeningen bij de vaststelling van de basisnetten weg, water en spoor berust in hoge mate op een cijfermatige exercitie met een grote spreiding aan mogelijke uitkomsten en beslissingsmogelijkheden. *Hoe wordt gegarandeerd dat de goede uitkomsten worden gebruikt en juiste beslissingen worden genomen?*
- *Waar zijn de gevolgen van een mogelijke betrokkenheid (cumulatie) van andere risicobronnen (een bedrijf met gasopslag en -productie pal naast de spoorbaan en bij een overweg) bij een ongeluk en andere factoren die een escalatie (bijvoorbeeld het instromen van benzine in het rioolnet) veroorzaken duidelijk gemaakt?*
- De dosis-responsrelaties die het verband leggen tussen blootstellingsniveaus en slachtofferkansen voor toxische stoffen zijn net zo onzeker als voor warmtestraling en is dispersie van toxische stoffen in een bebouwde omgeving zeer moeilijk te modelleren. *Is hier in de berekeningen voldoende aandacht voor?*
- *Is de verplicht te gebruiken rekenmethodiek geschikt om veiligheidsmaatregelen af te wegen om mogelijkheden voor zelfredding en hulpverlening te analyseren?*
- Een risicoberekening wordt regelmatig door een gemeente uitbesteed aan een gespecialiseerd bureau. Het beoordelen van het berekende risico wordt door de gemeente zelf gedaan. *Is bij de gemeente voldoende kennis aanwezig voor een juiste beoordeling?* Zie de citaten 2 en 3.

Het begrip Groepsrisico

Conform de handleiding van RBM II telt alleen het aantal doden. Dus als de hulpdiensten snel ter plaatse zijn en er minder zwaar gewonden overlijden wordt de norm gehaald en is het traject veilig? *Heeft de overheid geen verplichting tegenover de burger ten aanzien van preventie van letsel en letselschade?*

Uitleg van de aanduiding “zo min mogelijk”

Uit de Keuzenotitie PHS ten behoeve van het bestuurlijk overleg van 26 april jl. citeren wij: “Doel van het Rijk is om een Basisnet Spoor te maken dat “knelpuntvrij” is (geen overschrijdingen van de wettelijke norm voor het Plaatsgebonden Risico, PR), en zoveel mogelijk “aandachtspuntvrij” (zo min mogelijk overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het Groepsrisico, GR).” *Is het een doel of wordt het “knelpuntvrij” opgeleverd? Wat zijn de begrenzingen van “zo min mogelijk”? Wat houdt “zo min mogelijk” in ten aanzien van overschrijdingen van de oriënterende waarde? Hoe groter de afwijking van de oriënterende waarde, des te meer doden er maatschappelijk geaccepteerd mogen vallen?*

Monitoring en handhaving.

Voor de externe veiligheid, maar ook voor andere aspecten van het spoorvervoer is monitoring en handhaving van essentieel belang. In onze ogen schiet dat ernstig tekort.

Wat wordt gedaan aan monitoring en handhaving van afspraken/normen voor externe veiligheid, maar ook voor andere aspecten van het spoorvervoer? Zie de citaten 4 en 5.

Bijlage 1, blad 2

Basisnet in de praktijk

In de brief van 18 februari jl. van minister Eurlings aan de Tweede Kamer over het Ontwerp Basisnet Spoor: "Warme BLEVE-vrij" rijden (WBV), één van de maatregelen om veiligheid te garanderen, dat is "cruciaal" aldus de minister, is op vrijwillige basis. Veiligheid zonder sancties. In de brief staan over WBV de volgende opmerkingen: "het zal evenwel niet eenvoudig zijn om alle landen (snel) over te halen om mee te doen" en "Ook wordt bezien of het WBV-gehalte van het inkomende verkeer uit onze buurlanden verhoogd kan worden".

Is met de onmogelijkheid om "Warme BLEVE-vrij" rijden te garanderen rekening gehouden met de routekeuzes in basisnet spoor?

Zie citaat 6.

Routing van gevaarlijke stoffen over alleen de Betuweroute is logistiek een onmogelijke opgave. Het heeft consequenties voor de volledige vervoersstroom (bron: Railcargo, Spoor in cijfers 2009).

Hoe denkt de minister dit op te lossen?

Context Vervoer Gevaarlijke Stoffen:

De maakindustrie is maar zeer beperkt aanwezig in Nederland. Dit betekent dat de gevaarlijke stoffen voornamelijk vervoerd worden voor het buitenland. Spoor-aanwonenden worden ongewild risicodragend in het algemeen belang. Het gebruik van de kortste route naar het buitenland op een daarvoor toegerust spoor is daardoor maatschappelijk aanvaardbaar en voor de hand liggend.

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking, ingeschreven bij K.v.K. te Zutphen, nr. 40104732.

Bestuur: voorzitter H. Derks, tel. 026-4952367, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel. 026-4950269, bestuurslid A. Scheltema, tel. 026-3702626, bestuurslid B. Ruitenbergh, tel. 026-4436757

Bank: Rabobank, rekeningnr.: 155682636 t.n.v. RONA te Wierden.

Website: www.rona-noordtak.nl, email: rona.noordtak@gmail.com / www.ijsselijn.info, email info@ijsselijn.info

Bijlage 2: Citaten

Citaat 1.

”Voor het uitvoeren van risicoberekeningen (PR en GR) met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, vaarweg of weg, is het programma RBM II in de NVGS [1] door V&W aangewezen als de te gebruiken rekenmethodiek. RBM II is volgens de handleiding van het programma [6] in ieder geval geschikt voor alle standaardsituaties, maar minder geschikt voor situaties met windschermen, geluidsschermen, overkappingen, verdiepte liggingen of tunnels. De bruikbaarheid van RBM II is voor deze specifieke situaties echter nog niet nader onderzocht, zodat de toepassingsmogelijkheden van het programma in de praktijk nog niet duidelijk vastliggen. Voor de ontwikkeling van het Basisnet is dit echter wel van belang.”

(Citaat uit: Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor berekeningen ten behoeve van het 'Basisnet', van november 2007, blz. 4)

Citaat 2.

“Dat de uitkomsten van risicoanalyses met onzekerheidsmarges zijn omgeven, is onder risicoanalisten een bekend gegeven. Onder bestuurders is dit echter veelal niet het geval.” (ook de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen deelt deze zorg).

(Citaat uit: Risicoberekening volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening, blz. 23)

Citaat 3.

Bij het verplicht stellen van de Rekenmethodiek Bevi heeft de overheid het standpunt ingenomen dat "iedereen" het rekenmodel moet kunnen bedienen. De zogenaamde opleiding van drie dagen om met het softwareprogramma te leren omgaan, kwalificeert de AGS als volstrekt onvoldoende.

(Citaat uit: Risicoberekening volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening, blz. 13/14)

Lees hier wanneer je met RBM II kunt werken:

<http://www.rws.nl/rws/bwd/home/www/cgi-bin/index.cgi?site=15&doc=2236>

Citaat 4.

“Nu is de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen vooral gebaseerd op regels, waaraan men wordt geacht zich te houden. Toezicht op de naleving van deze regels en inspecties vanuit de overheid vormen in dit systeem een onmisbaar element voor het handhaven van een verantwoord veiligheidsniveau. Dit toezicht en deze inspecties zijn echter marginaal. Het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen, uitsluitend belast met de controle op naleving van de regels voor gevaarlijke stoffen, is al jaren geleden opgeheven. Deze controle is nu één van de taken van de inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die toeziet op de naleving van een groot aantal wetten en regels.”

(Citaat uit het rapport (2004, blz. 4) van de toenmalige Raad voor de Transportveiligheid over de lekkende ketelwaggen bij Amersfoort in 2002)

Citaat 5.

“Klerk (president directeur ProRail) wil dat de inspectie Verkeer en Waterstaat veel strenger en intensiever gaat controleren op de kwaliteit van het materieel van goederenvervoerders. Nu wordt alleen periodiek en steekproefsgewijs gecontroleerd” *(bron: De Volkskrant op 29 september 2009).*

Citaat 6.

“Daarnaast is veiligheidswinst prematuur ingeboekt voordat veiligheidsmaatregelen zijn ingevoerd (hittewerende bekleding LPG-tankauto's).”

(Citaat uit: Risicoberekening volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening, blz.44)

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking, ingeschreven bij K.v.K. te Zutphen, nr. 40104732.

Bestuur: voorzitter H. Derks, tel. 026-4952367, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel. 026-4950269, bestuurslid A. Scheltema, tel. 026-3702626, bestuurslid B. Ruitenbergh, tel. 026-4436757

Bank: Rabobank, rekeningnr.: 155682636 t.n.v. RONA te Wierden.

Website: www.rona-noordtak.nl, email: rona.noordtak@gmail.com / www.ijsselijn.info, email info@ijsselijn.info

Bijlage 3: AGS: Schijnveiligheid in Nederland

22 april 2010

AGS: 'Schijnveiligheid in Nederland'

De rekenarij met het voorgeschreven rekenprogramma voor risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen is verworpen tot een ritueel dat leidt tot schijnveiligheid. Dat verklaart de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) in haar onderzoeksrapport 'Risicoberekeningen volgens voorschrift - een ritueel voor vergunningverlening'.

"Vergunningen worden verleend als de rekensommen een bepaalde uitkomst opleveren in plaats van te controleren of er echt nagedacht is over de veiligheid. Laat staan dat wordt gecheckt of de nieuwste inzichten en kennis zijn gebruikt", aldus de AGS.

Volgens de Adviesraad schiet het huidige veiligheidsbeleid ernstig tekort en de raad dringt daarom aan op een aantal wijzigingen die de veiligheidsrisico's aanzienlijk verkleinen, zoals:

- de aandacht voor veiligheid in het beleid te vergroten,
- de rekenkundige onderbouwing ten aanzien van vergunningverlening en in de ruimtelijke ordening te verbeteren,
- het beleid en het beheer van het rekeninstrumentarium strikt te scheiden, en om
- de ontwikkeling en toepassing van nieuwe kennis en inzichten te borgen.

"Het is hoog tijd voor een grondige herbezinning en een fundamenteel andere koers in het Nederlandse veiligheidsbeleid", aldus de raad. Deze constatering komen overigens overeen met de resultaten van een eerder onderzoek van de Adviesraad uit 2006 naar de voorgeschreven methodiek voor het berekenen van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar gaven de risicoberekeningen eveneens geen getrouw beeld van de veiligheid en de mogelijkheden om die te verhogen.

Zorgwekkend

"Het hanteren van een standaard rekenmodel lijkt de consistentie van beleid te bevorderen", stelt de raad. "De keerzijde is echter dat daardoor geen rekening wordt gehouden met de specifieke omstandigheden ter plaatse. De uitgangspunten en modellen in de verplichte rekenmethodiek zijn onvoldoende onderbouwd. De huidige starre organisatie en werkwijze belemmeren aanpassingen in de voorgeschreven rekenmethodiek op grond van nieuwe inzichten. Ronduit zorgwekkend is de constatering dat de opleiding van de gebruikers van het model onvoldoende is om het benodigde inzicht voor een adequaat veiligheidsbeleid te verkrijgen."

Aanleiding voor het onderzoek van de AGS zijn de grote maatschappelijke belangen die gemoeid zijn met bestuurlijke besluiten gebaseerd op het rekenmodel voor de risico's van gevaarlijke stoffen. Daarom heeft de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen een evaluatie uitgevoerd van de huidige gebruikte methodiek.

Download hier het AGS-advies: "Risicoberekeningen volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening"
<http://www.adviesraadgevaarlijkestoffen.nl/getfile.asp?id=107>