Tunnelindeling kost een berg

Omrijden met

Met het jaar bijna voorbij maakt Ton Bikker, veiligheidsadviseur bij Linde Gas Benelux, de balans op van de nieuwe tunnelcategorieën: vervoerders van gevaarlijke stoffen moeten kilometers omrijden, staan vaker in files en moeten meer mensen en materieel inzetten om bestellingen op tijd bij klanten af te leveren. De schade is al gauw een bedrag met zes nullen. Nog een geluk dat de aanpassing van de routeringsregels niet doorgaat.

Met een wijziging van voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg - vastgelegd in het ADR-verdrag - is in 2009 een internationaal tunnelregime ingevoerd. Voor Nederland had dat als gevolg dat de gebruikelijke tunnelindeling in een klasse I of II verviel en er vijf andere klassen voor in de plaats kwamen: van klasse A (geen beperking voor gevaarlijke stoffen) tot klasse E (nagenoeg verboden voor alle auto's met gevaarlijke stoffen).
De nieuwe tunnelindeling is op 1 januari 2010 in Nederland van kracht geworden, met als resultaat beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels. De wijziging betekent voor de producenten en leveranciers van gassen dat hun bulkvrachtauto's met vloeibare gassen niet meer de vanzelfsprekende kortste en snelste routes kunnen nemen tussen productielocaties en klanten.

Gevolgen

Ton Bikker, veiligheidsadviseur bij Linde Gas Benelux, zag de problemen vorig jaar als één van de eerste in Nederland op zich afkomen. 'Op basis van het ADR 2007 konden we nog door de meeste belangrijke tunnels. Met de publicatie van het ADR 2009 kon dat niet meer doordat Rijkswaterstaat de nieuwe wijze van indelen volgde. Dat leidde ertoe dat de meeste tunnels voor tankauto's gesloten werden verklaard. Er waren echter maar weinig mensen die dat zagen aankomen. Rijkswaterstaat heeft er ook pas laat ruchtbaarheid aan gegeven.'
Bikker kent inmiddels de gevolgen van het nieuwe beleid: 'Mijn transportkosten zijn het afgelopen jaar met een bedrag met zes nullen gestegen door langere routes en dus langere rijtijden, met als gevolg de noodzaak om meer personeel en materieel in te zetten. Het kost ons minimaal een extra tankauto.'
Het gaat daarbij niet om kleine omleidingen. Bikker geeft een voorbeeld: 'Om van de fabriek in de Botlek of Europoort bij een klant in de Hoekse Waard te komen, konden we over de A15 en dan door de Heinenoordtunnel. Nu moeten we over de A15, de A16, langs Moerdijk en dan over het Hellegatsplein terug naar de Hoekse Waard. Een reis van drie uur kost ons nu zes uur over wegen met een grote kans op files. De chauffeur kon vroeger twee ritten per dag maken, nu nog maar één. Het werk van onze planners is door de nieuwe tunnelindeling veel complexer geworden.'

Ton Bikker.

A-tunnels

Nederland kent drie tunnels in de A-categorie, dus tunnels waar het gasvervoer geen beperkingen ondervindt. Dat zijn de Schipholtunnel in de A4 en de beide tunnels in de A73, bij Swalmen en Roermond. Daar komt een vierde tunnel bij, die in de A2 bij Utrecht.
Over die tunnel luidt bij Bikker de alarmbel. 'De A-categorie geldt voor de twee binnenste buizen, maar daar kunnen auto's zoals die van ons, niet komen. Tenminste, niet vanuit Gouda. Onze auto's zouden over de A12 naar de afslag Nieuwegein moeten rijden en daar over twee chicanes weer terug naar Oudenrijn. Er zal niets gebeuren, maar als je praat over veiligheid is dat het toevoegen van risico.'
EVO heeft dat signaal opgevangen en zoekt naar oplossingen voor de fout in het ontwerp van de wegen. Bikker heeft de suggestie gedaan de tunnel te openen en een voorlopige bypass te maken door de bestaande weg open te houden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. 'Het alternatief is dat gevaarlijke stoffen over de A27 en de Zuilense Ring gaan, maar dat is een omweg die de bewoners van Utrecht niet op prijs zullen stellen.'
Hij ziet er ook een les in voor de ontwerpers van nieuwe tunnels. 'Rijkswegen staan in principe open voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen. Bouw je daar tunnels in, dan moet je daarmee rekening houden. Ik heb geen bezwaar tegen tunnels, maar het moeten wel tunnels van de A-categorie zijn, ander schep je nieuwe problemen.'

Routeplicht

Dit jaar leek ook een andere uitdaging in het verschiet te liggen, al mag hier het woordje 'uitdaging' worden gelezen als 'probleem'. Het ministerie van (toen nog) Verkeer en Waterstaat kondigde nieuwe voorschriften aan voor routering van gevaarlijke stoffen.
Het ministerie wilde deze routeringsplicht koppelen aan tunnelcategorie C in het ADR. Dat zou betekenen dat in gemeenten met een voorgeschreven route meer ontheffingen zouden moeten worden aangevraagd om bij een losadres te komen. 'Probleem is dat elke gemeente haar eigen beleid mag voeren en zelf de hoogte van de leges mag bepalen en de vervaldatum van de ontheffing. Dan weet je het wel.'
'Gelukkig', zegt Bikker, 'heeft de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen als vertegenwoordiger van vervoerders en verladers bereikt dat het ministerie de lijst van routeplichtige stoffen voorlopig

gas

niet verandert. Voor ons gaat het om vervoer van zuurstof naar ziekenhuizen, koolzuur naar tuinders, stikstof voor verpakkingsdoeleinden en veiligheidssystemen en argon voor de metaalindustrie.'

Duidelijkheid

Bikker heeft voor de bedenkers van de ADR-regels nog een advies: 'Het ADR schrijft voor dat bij een tunnel alleen een B-, C-, D- of E-bord moet staan. Bij een tunnel van de A-categorie hoeft geen bordje te komen. Wat nu als een bordje onleesbaar is? Of omver gereden? Een Nederlandse chauffeur zal weten dat hij die tunnel niet mag nemen. Planners zullen hem ook niet door die tunnel sturen. Maar hoe moet een buitenlandse chauffeur dat weten? We hebben het over duidelijkheid. Zet dus bij elke tunnel een bord. Voor elke chauffeur is het dan duidelijk dat er iets aan de hand is als het bord ontbreekt of onleesbaar is.'
Van Nederlandse wegbeheerders vraagt hij ook meer aandacht voor duidelijkheid: 'Bij sommige tunnels staat nog het bord I, maar dat geldt niet meer. Je zou daar dus met alle gevaarlijke stoffen doorheen mogen rijden. Ik heb er een opmerking over gemaakt en kreeg te horen dat de tunnelindeling in de Staatscourant heeft gestaan. Moeten alle binnen- en buitenlandse chauffeurs dat weten? In diezelfde krant hebben ook de nieuwe borden gestaan.'

ED COENEN

Pontveren

Als alternatief voor een tunnel is meestal wel een brug te vinden, zij het door kilometers omrijden en aansluiten in files. Soms worden pontveren ingezet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als omleidingroutes voor tunnels. Maar ponten kosten de overheid geld en als er een tunnel ligt, wordt de pont gemakkelijk wegbezuinigd.
Dat dreigde een paar jaar geleden te gebeuren met de veren over het Noordzeekanaal. 'Twee van de drie veerdiensten tussen Beverwijk en Amsterdam zouden worden opgeheven', herinnert Ton Bikker van Linde Gas Benelux zich. 'Dat zou rampzalig zijn geweest voor onze fabriek in Beverwijk. Stel je voor, alle tankauto's over dat ene veer. Auto's met munitie vanuit Den Helder bijvoorbeeld, gaan altijd voor, één voor één. Dan staan onze auto's dus een hele tijd te wachten. Gelukkig is dat besluit teruggedraaid.' Daarmee zijn de zorgen niet helemaal weg. 'Wat zie je in de praktijk? Fietsers en bromfietsers mogen ook mee en scholieren draaien nietsvermoedend een shaggie naast onze tankauto met waterstof. Er gebeurt niets, maar stel dat er wel iets gebeurt, dan krijg je onderzoeken en vragen over het gevaar en waarom het niet is verboden.'

CTGG-informatiedag

EVO is lid van en voert het secretariaat van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG), het samenwerkingsverband van vijftien organisaties waarvan de leden zijn betrokken bij het transport van gevaarlijke stoffen. De CTGG houdt op vrijdag 26 november haar jaarlijkse informatiedag. Op het programma staat onder meer een bespreking van de (komende) wijzigingen in internationale overeenkomsten als ADR, IMDG en ADN. Thema daarbij is de schijnveiligheid van veiligheidsbeleid. Informatie over deze dag is te vinden op de website van EVO, www.evo.nl/bijeenkomsten.