

# Enquête

## 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen'

Deze enquête maakt onderdeel uit van het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' dat sinds november 2004 bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat (RWS) loopt. In dit deelproject wordt de vraag: "Hoe en waar moeten in de toekomst tellingen van transporten met gevaarlijke stoffen worden uitgevoerd?" beantwoord. Het eerste deel van de vraag zal resulteren in een update van de uit 1994 stammende telplanmethodiek van AVIV. Het tweede deel zal resulteren in een lijst met telpunten, waarbij per telpunt zowel de weg of het wegvak waarop de telling moet worden uitgevoerd als de locatie waar de telling verricht moet worden zal worden opgenomen. Deze lijst met telpunten zal gebruikt worden in het deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk' van RWS AVV. Dit project bevindt zich op dit moment nog in de opstartfase, maar zal ook naar u gecommuniceerd worden zodra het project daadwerkelijk gestart is. Dit deelproject heeft tot doel om een landelijk videodetectienetwerk te installeren waarmee minimaal tellingen van het transport van gevaarlijke stoffen kunnen worden uitgevoerd. Het is de bedoeling om dit landelijke netwerk in 2006 en 2007 op gemeentelijke, provinciale én rijkswegen te installeren. Het netwerk zal echter ook voor andere registraties gebruikt gaan worden, welke deels al in 2007 en deels later operationeel zullen zijn/worden.

Vanwege het onderlinge verband tussen de beide deelprojecten van AVV zijn in deze enquête vragen opgenomen ten behoeve van beide deelprojecten. De enquête wordt vanwege de initiële relatie met het transport van gevaarlijke stoffen uitgezet onder externe veiligheidsmedewerkers van de provincies en Rijkswaterstaat. Daar in de enquête echter ook ingegaan wordt op de mogelijkheid om andere registraties met behulp van de videocamera's uit te voeren verzoeken wij u echter om in ieder geval deel C van de enquête breder in uw organisatie uit te zetten bij bijvoorbeeld medewerkers op het gebied van de verkeersveiligheid en afvaltransporten.

De enquête is als volgt ingedeeld:

**Deel A:** Vragen betreffende de uit 1994 stammende telplanmethodiek van AVIV.

**Deel B:** Vragen betreffende het aantal en de exacte locatie van de telpunten.

**Deel C:** Vragen betreffende mogelijke registraties met videocamera's anders dan de registratie van het transport van gevaarlijke stoffen.

**Deel D:** Overige vragen.

Ter informatie en verduidelijking van de vragen zijn in de enquête toelichtende teksten opgenomen. Hierbij is getracht om de vragen in de enquête voor iedereen begrijpelijk te maken, dus zowel voor degenen aan wie wij direct deze enquête toesturen als degenen die deze enquête via een directe collega ontvangen. Mochten een of meerdere vragen u echter niet duidelijk zijn dan kunt u altijd contact met ons opnemen:

Projectleider deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen'

Manon Kruiskamp, RWS AVV, Afd. VMA

[m.m.kruiskamp@avv.rws.minvenw.nl](mailto:m.m.kruiskamp@avv.rws.minvenw.nl)

010 – 282 57 42 (ma t/m do)

Projectleider 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk'

Gert Jan Koedam, RWS AVV, Afd. BIK

[g.j.koedam@avv.rws.minvenw.nl](mailto:g.j.koedam@avv.rws.minvenw.nl)

045 – 560 53 50

Voor mogelijke toekomstige correspondentie en het signaleren van wegbeheerder/regio trends verzoeken we u hieronder uw gegevens in te voeren:

Naam: .....

Adres: .....

E-Mail adres: .....

Telefoonnummer: .....

# Deel A

## Vragen betreffende de telplanmethodiek van AVIV

### Toelichting bij dit deel van de enquête

In het rapport "Handleiding risicoberekening wegtransport gevaarlijke stoffen" van de Adviesgroep AVIV BV te Enschede uit oktober 1994 is voor bulktransport van gevaarlijke stoffen aangegeven welke (faal)frequenties gehanteerd moeten worden. Tevens wordt in dit rapport ingegaan op de vraag hoe men locatiespecifieke (faal)frequenties kan afleiden uit (geregistreerde) ongevalgegevens.

In bijlage 2 van dit rapport is daarnaast een 'Plan van aanpak voor de inventarisatie van omvang en soort vervoer van gevaarlijke stoffen' opgenomen, op basis waarvan alle tot nu toe uitgevoerde tellingen van het (bulk)transport van gevaarlijke stoffen in Nederland zijn uitgevoerd. In dit plan van aanpak worden drie delen onderscheiden:

1) Het opstellen van een telplan.

In het telplan moeten worden opgenomen:

a) de tellocaties met de telduur

Tellocaties worden geselecteerd op de belangrijkste doorgaande A-wegen én enkele secundaire en tertiaire wegen én enkele niet doorgaande wegen in de omgeving van grote industrieterreinen. Hierbij moeten in ieder geval telpunten waarbij in een eerder onderzoek een knelpunt gevonden is, worden meegenomen. Deze tellingen moeten ten minste gedurende 8 uur (tijdens de werkdag) worden uitgevoerd. (Incidenteel kan men op 3 locaties langer –14 of 24 uur- tellen)

b) een beschrijving van de te registreren gegevens

Men dient van de waargenomen bulktransporten van gevaarlijke stoffen het aantal passages per VN-nummer en de waarnemingsperiode te registreren.

c) een tijdschema voor de tellingen

In dit schema moet worden aangegeven wanneer op welk punt geteld wordt. Daarbij moeten perioden die samen vallen met vakanties of uitgebreide onderhoudswerkzaamheden vermeden worden.

2) Het uitvoeren van de tellingen.

Bij het uitvoeren van de tellingen wordt gebruik gemaakt van registratieformulieren, waarbij elk half uur een nieuw registratieformulier gebruikt wordt. (Oftewel: de tellingen worden per half uur gegroepeerd)

3) De verwerking en rapportage van de gegevens.

Op basis van de waargenomen transporten worden de jaarintensiteiten van het transport berekend. Hierbij worden de transporten per VN-nummer in stofcategorieën ingedeeld conform de 'Berekening risico's transport gevaarlijke stoffen: Indeling in stofcategorieën (deel Handleiding én deel Toelichting)' uit 1992. Tegenwoordig dient hiervoor gebruik gemaakt te worden van de meest recente update van deze methodiek: 'Systematiek voor indeling van stoffen ten behoeve van risicoberekeningen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen; 2e editie' van Adviesgroep AVIV BV uit 1999. Hierbij worden de transporten op basis van hun VN nummer zodanig samengenomen dat stoffen met vergelijkbare gevaarsaspecten in één stofcategorie worden ondergebracht. Voor de berekeningen in een risicoanalyse kan dan van de aantallen transporten per stofcategorie en de, op basis van representativiteit voor de hele categorie gekozen, voorbeeldstof per stofcategorie.

Daarnaast worden in deze uitwerking ook de transporten van de telpunten aan de onderscheiden wegvakken toegekend.

In fase 1 van het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' is een onderscheid gemaakt in wegen met een lage, gemiddelde en hoge intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen. Hierbij is uitgegaan van de volgende jaarintensiteiten van gevaarlijke stoffen:

- laag: minder dan 5.000 transporten per jaar
- gemiddeld: 5.000 – 50.000 transporten per jaar
- hoog: meer dan 50.000 transporten per jaar

(dit betreft het totale aantal transporten uit de voor een risicoanalyse relevante stofklassen LF, GF, LT of GT) Deze indeling is gemaakt op basis van tot nu toe uitgevoerde tellingen, waarbij gebleken is dat er slechts een beperkt aantal wegvakken met meer dan 50.000 transporten per jaar voorkomen. Van de overige tot nu toe geïnventariseerde wegvakken heeft ongeveer de helft een lage en de andere helft een gemiddelde jaarintensiteit van gevaarlijke stoffen.

**Vraag A1. Bent u het eens met een onderverdeling van de wegvakken in 3 intensiteitsklassen?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, ik had meer/minder intensiteitklassen willen zien, namelijk ....

**Vraag A2. Bent u het eens met de gekozen grenzen van de intensiteitklassen? (Hou bij het beantwoorden van deze vraag rekening met het aantal intensiteitklassen dat u bij vraag 1 gekozen heeft)**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, ik stel de volgende grenzen voor ....

In fase 1 wordt de minimale telduur om tot betrouwbare jaarintensiteiten te komen afgeleid van langdurige tellingen (24 uur gedurende enkele weken). Naar verwachting zal de minimale telduur per intensiteitklasse variëren van enkele dagen tot weken.

**Vraag A3. Denkt u dat de gekozen indeling in drie intensiteitklassen en een minimale telduur per wegtype tot betrouwbaardere jaarintensiteiten zal leiden?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag A4. Indien "ja" bij vraag A3, denkt u dan dat deze jaarintensiteiten voldoende betrouwbaar zijn om de werkelijkheid goed (> 95%) te benaderen?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

Aan het einde van de methodiek worden de registraties per telpunt aan wegvakken toegekend. Bij een telpunt op een wegvak zal de hele transportstroom aan het wegvak worden toegekend. Bij telpunten op T-splitsingen en kruisingen zullen de transporten over de op deze telpunten uitkomende wegvakken verdeeld worden.

**Vraag A5. Heeft u inzicht in de methodiek die adviesgroep AVIV BV heeft gebruikt om registraties per telpunt aan wegvakken toe te kennen?**

- ☐ Ja, ....
- ☐ Nee, ....

**Vraag A6. Heeft u vertrouwen in de tot nu toe uitgevoerde toekenning van getelde transporten (registraties) per telpunt aan wegvakken?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....
- ☐ Geen mening

**Vraag A7. In de AVIV methodiek wordt geen uitspraak gedaan over het tellen van de transporten per rijrichting. Tot op heden is het grootste deel van de tellingen slechts in één rijrichting uitgevoerd (ook al zijn op veel telpunten, met name bij de tellingen voor de risicoatlas van 2003, meerdere tellingen verricht op T-splitsingen en kruisingen). Wij zijn van mening dat men, om tot een correct beeld van de transportstromen en het door hen veroorzaakte risico te komen, tellingen in beide rijrichtingen moet verrichten. Bent u het daar mee eens?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag A8. Moeten daarbij per rijbaan alleen tellingen worden verricht op de meest rechter rijstrook of meerdere rijstroken?**

- ☐ Alleen de rechter rijstrook, ongeacht het totale aantal rijstroken per rijbaan
- ☐ Op alle rijstroken, ongeacht het totale aantal rijstroken per rijbaan
- ☐ Alleen de twee rechter rijstroken, wanneer het totale aantal rijstroken per rijbaan drie of meer is
- ☐ iets anders: .....

Ten behoeve van de onderstaande vraag wordt in het project ook nagedacht om gebruik te maken van gegevens van transporteurs van gevaarlijke stoffen en het CBS om een nader antwoord op de vraag te verkrijgen.

Wanneer een tankwagen leeg is, maar nog niet gereinigd, voert de tankwagen de oranje borden mét UN nummer. Wanneer de tankwagen leeg én gereinigd is voert de tankwagen geen (of een dichtgeklapt) oranje bord.

**Vraag A9. In de AVIV methodiek wordt gebruik gemaakt van de aanname dat 50% van de transporten vol (geheel of gedeeltelijk gevulde tankwagens) en 50% van de transporten leeg (geen lading, maar mogelijk nog niet gereinigd) is. Uit meerdere bronnen komen geluiden dat deze inschatting te laag is. Hoeveel van de getelde transporten is naar uw mening vol?**

- ☐ Naar mijn mening is ....% van de transporten van gevaarlijke stoffen die een oranje bord voeren geheel of gedeeltelijk geladen, aangezien .....
- ☐ Naar mijn mening zal het beladingpercentage afhangen van het wegtype, aangezien .....:
  - op wegen met een hoge intensiteit (> 50.000 per jaar) is ....% van de transporten van gevaarlijke stoffen die een oranje bord voeren geheel of gedeeltelijk geladen.
  - op wegen met een gemiddelde intensiteit (5.000 - 50.000 per jaar) is ....% van de transporten van gevaarlijke stoffen die een oranje bord voeren geheel of gedeeltelijk geladen.
  - op wegen met een hoge intensiteit (< 5.000 per jaar) is ....% van de transporten van gevaarlijke stoffen die een oranje bord voeren geheel of gedeeltelijk geladen.

**Vraag A10. Tot op heden worden de gegevens van de tellingen alleen uitgewerkt tot een totaal aantal transporten per jaar per stofcategorie. Wanneer met het videodetectienetwerk tellingen gedurende enkele dagen tot weken worden verricht, zou het mogelijk zijn om bij dit totaal aantal transporten per jaar ook een onderverdeling van het aantal transporten per periode van het etmaal te geven. Heeft u hier behoefte aan?**

- ☐ Ja, omdat ....
- ☐ Nee

**Vraag A11. Indien u op vraag A10 met "ja" geantwoord heeft, wilt u deze onderverdeling dan voor het totaal aantal transporten of per stofcategorie weten?**

- ☐ Totaal aantal transporten
- ☐ Per stofcategorie

**Vraag A12. Indien u op vraag A10 met "ja" geantwoord heeft, welke periode van het etmaal wil u dan onderscheiden? Geef hierbij ook de tijdsduur (begin- en eindtijd) van de periode aan.**

(Indien een dergelijke onderverdeling in de resultaten wordt aangebracht zal deze onderverdeling voor de eenduidigheid van het gebruik van de telgegevens voor heel Nederland gelijk zijn, dus zowel wat betreft het aantal perioden als de begin- en eindtijd van elke periode)

- ☐ Ochtendspits, van .... uur tot ... uur
- ☐ Dag, van .... uur tot ... uur
- ☐ Avondspits, van .... uur tot ... uur
- ☐ Nacht, van .... uur tot ... uur
- ☐ ...., van .... uur tot ... uur

**Vraag A13. Wanneer met het videodetectienetwerk tellingen gedurende enkele dagen tot weken worden verricht, zou het mogelijk zijn om het aantal transporten van gevaarlijke stoffen jaarlijks te updaten. Heeft u hier behoefte aan?**

- ☐ Ja, omdat ....
- ☐ Nee. Naar mijn mening zijn tellingen eens per .... jaar voldoende.

**Vraag A14. Daar waar wegvakken in de toekomst met een vaste videocamera (bijv. aan een portaal) worden uitgerust kunnen de tellingen gedurende enkele dagen tot weken een- of meerdere malen worden uitgevoerd. Waar heeft u behoefte aan?**

- ☐ Per jaar eenmaal tellen conform het vernieuwde telplan
- ☐ Per jaar tweemaal tellen conform het vernieuwde telplan
- ☐ Per jaar ...maal tellen conform het vernieuwde telplan
- ☐ Kan ik pas iets over zeggen als ik de resultaten van de eerste tellingen conform het vernieuwde telplan ken.

# Deel B

## Vragen betreffende aantal en exacte locatie van de telpunten

Bij het opstellen van de vragen voor dit deel van de enquête is uitgegaan van de telpunten en wegvakken uit de risicoatlassen voor de weg:

- G Tiemessen, R Stekelenburg, Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen, Adviesgroep AVIV BV, project 9632, Enschede, december 1997

- GAM Golbach, Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, Adviesgroep AVIV BV, project 02494, Enschede, 24 maart 2003

Deze telpunten en wegvakken zijn voor deze enquête gegroepeerd per provincie in het bij de enquête meegestuurde Excel bestand. De informatie uit de risicoatlas van 1997 is hierbij in grijze tekst en die uit de risicoatlas van 2003 in zwarte tekst opgenomen.

Op het tabblad "Telpunten" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" zijn de telpunten uit beide risicoatlassen uitgewerkt. De verschillende telpunten zijn onderling door een smalle lege regel (rij) van elkaar gescheiden. Telpunten uit 1997 en 2003 die op dezelfde weg(vakken) liggen zijn direct onder elkaar opgenomen; in sommige gevallen liggen deze telpunten uit beide risicoatlassen op precies dezelfde locaties, soms is er enige afstand tussen beide telpunten (waarbij beiden wél op dezelfde weg liggen). Hierbij zijn in de risicoatlas van 1997 op een klein aantal telpunten twee tellingen (op andere dagen, zie de kolom "teldatum") verricht. In de risicoatlas uit 2003 zijn op een groot aantal telpunten tellingen in verschillende rijrichtingen uitgevoerd, hetgeen met een lettercode achter het telpunt nummer is aangegeven. Opvallende zaken zijn met een lichtgele kleur aangegeven (zoals het gebruik van een telpunt uit een andere provincie). Telpunten op weg(vakk)en die alleen in de risicoatlas uit 1997 zijn gebruikt zijn paars gekleurd terwijl telpunten op weg(vakk)en die alleen in de risicoatlas uit 2003 zijn gebruikt groen gekleurd zijn. Voor de verschillende provincies is het aantal telpunten in de tabel hieronder opgenomen. Hierbij is zowel het aantal telpunten uit de risicoatlas uit 1997 als 2003 opgenomen, als ook het aantal telpunten dat in 1997 én 2003 op dezelfde locatie of op dezelfde weg of hetzelfde wegvak ligt. Daarnaast is voor de telpunten uit 2003 bekeken bij hoeveel telpunten in meer dan de beide rijrichtingen tellingen zijn verricht (op T-splitsingen en kruisingen); daar deze tellingen dus gegevens voor 2 wegvakken opleveren zijn deze telpunten aan de rechterkant van de tabel "dubbel" geteld.

| provincie                   | telpunten      |                               |                     |                          |                       |
|-----------------------------|----------------|-------------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|
|                             | aantal in 1997 | vergelijkbaar in 1997 én 2003 | aantal in 2003      | aantal ≥ 3 rijrichtingen | totaal aantal in 2003 |
| Drenthe                     | 13             | 12                            | 13 <sup>*1</sup>    | 0                        | 13                    |
| Flevoland                   | 12             | 7                             | 12                  | 0                        | 12                    |
| Friesland                   | 10             | 10                            | 16                  | 0                        | 16                    |
| Gelderland                  | 22             | 21                            | 27                  | 1                        | 28                    |
| Groningen                   | 9              | 8                             | 13                  | 0                        | 13                    |
| Limburg                     | 27             | 23                            | 30                  | 1                        | 31                    |
| Noord-Brabant               | 36             | 32                            | 42                  | 0                        | 42                    |
| Noord-Holland <sup>*2</sup> | 58             | 24                            | 33                  | 0                        | 33                    |
| Overijssel                  | 32             | 28                            | 34                  | 6                        | 40                    |
| Utrecht <sup>*3</sup>       | 48             | 22                            | 30                  | 0                        | 30                    |
| Zeeland <sup>*4</sup>       | 14             | 14                            | 14 (of 17)          | 0                        | 14 (of 17)            |
| Zuid-Holland <sup>*3</sup>  | 35             | 20                            | 50                  | 1                        | 51                    |
| <b>totaal</b>               | <b>316</b>     |                               | <b>314 (of 317)</b> |                          | <b>323 (of 326)</b>   |

<sup>\*1</sup> Eén telpunt uit Overijssel gebruikt

<sup>\*2</sup> Telpunten in 1997 en 2003 erg verschillend. In 2003 telpunten met verschillende nummers gebruikt voor tellingen in verschillende rijrichtingen op hetzelfde wegvak (deze zijn als één telpunt geteld en in de tabel opgenomen)

<sup>\*3</sup> Telpunten in 1997 en 2003 erg verschillend.

\*4 Telpunten in 1997 en 2003 identiek, geen nieuwe tellingen uitgevoerd (onduidelijk waar de 3 "samengestelde" telpunten vandaan komen).

**Vraag B1. Bent u tevreden met het aantal locaties waarop tot nu toe in uw provincie(s) tellingen zijn verricht?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag B2. Bent u tevreden met de ligging (geografische spreiding) van de tot nu toe gebruikte telpunten in uw provincie(s)?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag B3. Vindt u dat de gebruikte verhouding tussen telpunten op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen voldoende is?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

Alleen wanneer er een systeem beschikbaar is waarmee alle transporten van gevaarlijke stoffen continu (365 dagen per jaar en 24 uur per dag) gevolgd kunnen worden, zal er een echt nauwkeurig beeld gevormd kunnen worden van alle transportstromen van gevaarlijke stoffen in Nederland. Vooralsnog zijn deze systemen er niet, ook niet wanneer men het videodetectienetwerk introduceert. Met het videodetectienetwerk zal men op alle locaties met een vaste videocamera slechts een deel van het jaar gevaarlijke stoftransporten registreren; de rest van de tijd worden de camera's voor andere registraties gebruikt. Wellicht dat de introductie van een tracking & tracing systeem het ideaal van een 100% beeld van het transport van gevaarlijke stoffen dichterbij brengt. Tracking & tracing is een systeem dat al in onderzoek is bij AVV en IVW (contactpersoon AVV: Jan van Hattem, [j.vhattem@avv.rws.minvenw.nl](mailto:j.vhattem@avv.rws.minvenw.nl) 010 – 282 59 36), maar naar verwachting een veel langer ontwikkeltraject zal hebben doordat alle (inter)nationale vervoerders van gevaarlijke stoffen op de weg hieraan moeten meewerken. Een bijkomend voordeel van tracking & tracing kan zijn dat men ook de beladingsgraad van de transporten kan monitoren met behulp van de gedigitaliseerde ladingspapieren.

**Vraag B4. Denkt u dat, gelet op de ontwikkeltijd van tracking & tracing en de onbetrouwbaarheid van de tellingen tot nu toe, het noodzakelijk is om zo snel mogelijk te starten met een verbeterde telmethode van het transport van gevaarlijke stoffen?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag B5. Denkt u dat het transport van gevaarlijke stoffen het best met behulp van videocamera's geteld kan worden totdat het tracking & tracing systeem operationeel is?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

**Vraag B6. Denkt u dat het nog handig/noodzakelijk/wenselijk is om het tracking & tracing systeem te ontwikkelen/introduceren wanneer het videodetectienetwerk operationeel is ?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, omdat ....

Gelet op de wijze waarop de tellingen tot nu toe verricht zijn, is AVV van mening dat in de toekomst de tellingen per weg(vak), en dus niet meer per telpunt, verricht moeten worden. Dit omdat bij tellingen per telpunt de getelde transporten aan de aan de telpunt gelegen weg(vakk)en moeten worden toebedeeld, hetgeen minder betrouwbaar is dan tellingen per weg(vak). Daarbij zal dan waarschijnlijk op elke weg(vak) standaard in beide rijrichtingen apart geteld worden. Wanneer alle weg(vakk)en in beide rijrichtingen apart geteld worden is immers veel eenvoudiger te zien of de "som" van alle transporten klopt. Een dergelijk inzicht is veel moeilijker te verkrijgen wanneer het totale transport, dus beide rijrichtingen samen, wordt weergegeven, omdat hierbij alle informatie over mogelijke intensiteitverschillen per rijrichting ontbreekt. Deze benadering zal echter wel tot een grote toename van het aantal "telpunten" leiden. Daarom wil AVV onderzoeken of het mogelijk is om op een "beperkt" aantal wegvakken een vast videodetectiesysteem te installeren voor het jaarlijks tellen van de transportaantallen van gevaarlijke stoffen en op de overige, voor de

externe veiligheid relevante, wegvakken gebruik te maken van een computersimulatie en incidentele (eens per zoveel jaar) tellingen met behulp van een mobiele videocamera.

**Vraag B7. Denkt u dat het noodzakelijk is om over te gaan tot tellingen per wegvak (in beide rijrichtingen)?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, want ....

**Vraag B8. Denkt u dat het mogelijk is om hierbij gebruik te maken van een "beperkt " aantal vaste telpunten en de overige gegevens met behulp van incidentele tellingen en computersimulaties te verkrijgen?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, want ....

Op het tabblad "Wegvakken" in het meegestuurd Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" zijn de wegvakken uit beide risicoatlassen nader uitgewerkt. Net als bij de uitwerking van de telpunten zijn de verschillende wegvakken onderling door een smalle lege regel (rij) van elkaar gescheiden en zijn identieke wegvakken uit 1997 en 2003 direct onder elkaar opgenomen. Wegvakken op gemeentelijke wegen uit de risicoatlas uit 1997 zijn nu steeds op één regel weergegeven, waarbij de begin- en eindwaarden (x,y) en het aantal deelwegvakken waaruit het wegvak in 1997 was opgebouwd in rood zijn vermeld. In de kolom "omschrijving" zijn de oranje gekleurde teksten afkomstig uit de, niet meer in deze tabel opgenomen kolommen, "van" en "naar" die bij de omschrijving van de wegvakken in de 2003 risicoatlas waren opgenomen. Op dit werkblad zijn opvallende zaken ook nu met een lichtgele kleur aangegeven (In de kolom "provincie" bij het gebruik van data uit een andere provincie. In de kolommen "wegnummer" en "wegbeheer NWB" bij verschil in wegnummer of wegbeheerder bij wegvakken die verder identiek lijken te zijn. In de kolom "MatchID" bij wegvaknummers die niet lijken te corresponderen of die naast het genoemde wegvaknummer ook tot het wegvak behoort -wegvakken die wel matchen zijn oranje gekleurd-). Verder zijn ook hier de weg(vakk)en die alleen in de risicoatlas uit 1997 zijn gebruikt paars gekleurd en weg(vakk)en die alleen in de risicoatlas uit 2003 zijn gebruikt groen.

Voor de verschillende provincies is het aantal wegvakken in de tabel hieronder opgenomen. Hierbij is zowel het aantal wegvakken uit de risicoatlas uit 1997 als 2003 opgenomen, als ook het aantal wegvakken dat zowel in 1997 als 2003 is beschouwd.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat het mogelijk is dat wij in deze uitwerking, door de verschillen in de benamingen van de wegvakken uit de beide risicoatlassen, niet alle identieke wegvakken die in beide risicoatlassen beschouwd zijn hebben kunnen identificeren! Wij hebben er echter voor gekozen meer energie te steken in de toekomstige wegvakken die hierna behandeld worden. Het tabblad "Wegvakken" is vooral voor de volledigheid van de bij de enquête gebruikte informatie bijgevoegd.

| provincie     | wegvakken <sup>*1</sup> |                               |                |
|---------------|-------------------------|-------------------------------|----------------|
|               | aantal in 1997          | vergelijkbaar in 1997 én 2003 | aantal in 2003 |
| Drenthe       | 39                      | 19                            | 21             |
| Flevoland     | 37                      | 16                            | 31             |
| Friesland     | 23                      | 17                            | 26             |
| Gelderland    | 60                      | 44                            | 52             |
| Groningen     | 26                      | 19                            | 27             |
| Limburg       | 63                      | 46                            | 69             |
| Noord-Brabant | 72                      | 51                            | 84             |
| Noord-Holland | 135                     | 31                            | 61             |
| Overijssel    | 132                     | 80                            | 105            |
| Utrecht       | 103                     | 56                            | 68             |
| Zeeland       | 47                      | 47                            | 47             |
| Zuid-Holland  | 85                      | 50                            | 101            |
| <b>totaal</b> | <b>822</b>              |                               | <b>692</b>     |

<sup>\*1</sup> De wegvakken zijn geteld op basis van de interpretatie van bij elkaar horende wegvakken zoals die is opgenomen in de bij de enquête gevoegde Excel file. Wegvakken die in 1997 of 2003 uit één wegvak bestaan en in de andere risicoatlas uit meerdere (deel)wegvakken zijn als aparte wegvakken geteld in de buitenste kolommen, maar als één wegvak in de middelste kolom.

Op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" is een voorstel gedaan voor de indeling van het wegennet in Nederland in wegvakken waarvan in de toekomst de transportaantallen van gevaarlijke stoffen beschikbaar zouden moeten zijn. Op dit tabblad zijn de wegvakken per provincie uitgewerkt. In de tweede kolom, getiteld "op kaart", zijn de coderingen van de wegvakken opgenomen zoals deze zijn opgenomen op de kaarten van de meegestuurde Word-file "Toekomstige Wegvakken.doc". Met behulp van deze Word-file is het voor u daardoor eenvoudiger om in grote lijnen de volledigheid van de voorgestelde wegvakken per provincie te beoordelen. Sommige informatie, bijvoorbeeld bij gemeentelijke wegen en wegvakken waarvan de weg zelf niet op de gebruikte kaart is aangegeven, is wellicht minder makkelijk te zien op de kaarten. Maar wij hopen dat ook deze wegvakken inzichtelijk gemaakt zijn door het gebruik van eenduidige (en voor alle provincies vergelijkbaar opgestelde) benamingen van de wegvakken in de kolom "omschrijving".

Bij de totstandkoming van de lijst met toekomstige wegvakken is in eerste instantie gebruik gemaakt van de wegvakken uit de risicoatlas uit 2003. Daar waar, naar onze mening, informatie ontbrak hebben wij nieuwe wegvakken toegevoegd. Dit is bijvoorbeeld gebeurd op die plaatsen waar in de risicoatlas uit 2003 wegvakken waren opgenomen die "los" van andere wegvakken leken te zijn. Maar ook zijn wegvakken toegevoegd die leken te ontbreken (zoals bijvoorbeeld de A7 van Almere naar Lelystad). Daarnaast zijn er wegvakken gesplitst in twee of meer wegvakken wanneer, wanneer andere wegvakken die met het beschouwde wegvak kruisen ook als toekomstig wegvak zijn beschouwd. (Oftewel: er is getracht om de begin- en eindpunten van alle wegvakken in de tabel "uniek" te maken, zodat nergens op het beschouwde wegvak een toe- of afname van het transport van gevaarlijke stoffen kan ontstaan). Ondanks onze pogingen om alle wegvakken waar nodig op te splitsen, is dit waarschijnlijk niet op alle wegvakken gelukt. Wij verzoeken u derhalve om bij het beoordelen van de toekomstige wegvakken hier aandacht voor te hebben (en aan te geven welke wegvakken op welke kruisingen nog nader opgesplitst moeten worden). Verder zijn in de tabel van toekomstige wegvakken ook de suggesties van de wegen die tot nu toe al bij ons zijn binnengekomen verwerkt. Als laatste hebben wij ook nog alle wegvakken uit de risicoatlas van 1997, welke niet zijn beschouwd in de risicoatlas van 2003 én waarop in 1997 meer dan 1000 transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvonden, aan de toekomstige wegvakken toegevoegd. (In de kolom "Wegvak ID 2003 of \*1997\*" is voor de wegvakken uit de 2003 risicoatlas het wegvak ID uit deze risicoatlas opgenomen, voor de wegvakken uit de 1997 wegvakken zijn de wegvak ID nummers tussen twee asterisk \*....\* opgenomen; nieuwe wegvakken zijn in deze kolom gemerkt met een asterisk \*).

Door de indeling van de toekomstige wegvakken per provincie houden de wegvakken steeds bij de provinciegrens op. In sommige gevallen is dit het werkelijke begin of einde van het wegvak, maar bij andere wegvakken vormen de wegvakken die in verschillende provincies liggen samen één uniek wegvak. Voor de wegvakken waarvan het begin en/of einde op een provinciegrens gelegen is, is de informatie hierover opgenomen in de kolom "overlap". Bij wegvakken die op zichzelf "uniek" zijn is in deze kolom niets (minteken -) opgenomen. Bij wegvakken die samen met wegvakken uit een andere provincie een uniek wegvak vormen is in deze kolom het kaartnummer (uit de kolom "op kaart") met een afkorting van de betreffende provincie opgenomen van het wegvak of de wegvakken waarmee het wegvak een uniek wegvak vormt. Idealiter zal in de toekomst dus een telling (met een videocamera of op basis van een simulatie en incidentele controle tellingen) worden verricht op al de wegvakken uit de tabel. (Het huidige aantal toekomstige wegvakken is opgenomen in onderstaande tabel)

| provincie     | voorgesteld aantal toekomstige wegvakken |                          |
|---------------|--|--------------------------|
|               | totaal aantal                            | provincie overschrijdend |
| Drenthe       | 28                                       | 7                        |
| Flevoland     | 39                                       | 7                        |
| Friesland     | 32                                       | 3                        |
| Gelderland    | 65                                       | 12                       |
| Groningen     | 29                                       | 5                        |
| Limburg       | 86                                       | 2                        |
| Noord-Brabant | 105                                      | 6                        |
| Noord-Holland | 89                                       | 3                        |
| Overijssel    | 112                                      | 10                       |
| Utrecht       | 87                                       | 7                        |
| Zeeland       | 46                                       | 1                        |



|               |            |                          |
|---------------|------------|--------------------------|
| Zuid-Holland  | 114        | 5                        |
| <b>totaal</b> | <b>832</b> | <b>797 <sup>*1</sup></b> |

<sup>\*1</sup> 832 – 35 = 797 wegvakken. 31 unieke wegvakken die uit 2 wegvakken bestaan en 2 unieke wegvakken die uit 3 wegvakken bestaan (totaal 68 wegvakken die eindigen op provinciegrens)

In 2005 zullen in het project "Update Risicoatlas Wegtransport" dat bij AVV uitgevoerd zal worden (projectleider waarschijnlijk ook Manon Kruiskamp) voor de eerste maal deze tellingen volgens de nieuwe telmethodiek worden uitgevoerd. Indien mogelijk willen we dan tellingen met behulp van mobiele videocamera's laten uitvoeren op alle toekomstige wegvakken die op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" zijn opgenomen. Naar aanleiding van deze enquête kan het aantal te tellen wegvakken, dat nu reeds 797 wegvakken en dus 1594 tellocaties omvat, mogelijk nog wijzigen. Wellicht dat de beschikbare fondsen voor deze tellingen niet voldoende zijn om alle wegvakken die we zouden willen tellen ook daadwerkelijk geteld kunnen worden.

(In de presentatie van dit project bij de Externe Veiligheidsclub van de provincies op 7 december 2004 is gebleken dat de provincies ook gelden geclaimd hebben uit het Versterkingsprogramma (van VROM) voor tellingen van het transport van gevaarlijke stoffen. Indien mogelijk zullen wij de gelden die Rijkswaterstaat én de provincies uit het Versterkingsprogramma voor deze tellingen geclaimd hebben gebruiken om de tellingen te laten uitvoeren, zodat wij zoveel mogelijk wegvakken kunnen laten tellen in 2005)

**Vraag B9.** Kunt u voor uw provincie(s) de lijst met toekomstige wegvakken in de kolom "Omschrijving" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" controleren op volledigheid en correctheid. Hiermee bedoelen we dat u:

- 1) de lijst met wegvakken kunt aanvullen met wegvakken die naar uw mening in de lijst ontbreken
- 2) de lijst met wegvakken controleert op "uniekheid" van de wegvakken; oftewel een controle of de genoemde wegvakken niet nader opgesplitst hoeven te worden in "unieke" wegvakken (het transport van gevaarlijke stoffen op een "uniek" wegvak is dus naar uw mening homogeen; op het wegvak zal het geen transport van gevaarlijke stoffen afslaan of invoegen)
- 3) wegvakken die naar uw mening ten onrechte in de lijst zijn opgenomen (bijvoorbeeld omdat transport van gevaarlijke stoffen op het betreffende wegvak verboden is) verwijderen
- 4) de informatie betreffende de wegbeheerder en het type weg (de kolommen "weg Beh." en "wegtype" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken") controleert en wijzigt/aanvult indien nodig

U kunt uw wijzigingen in de Excel file aanbrengen. Hierbij verzoeken wij u, voor de verwerking van uw wijzigingen door AVV, om deze wijzigingen te markeren (met behulp van een andere kleur tekst of door de cellen met een opvulkleur te markeren)

Wijzigingen in de kolommen "Omschrijving", "weg Beh." en "wegtype" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" voor deze vraag zijn gemarkeerd met .....

**Vraag B10.** Het is goed mogelijk dat wij, zelfs wanneer wij de gelden van Rijkswaterstaat en de provincies kunnen bundelen voor deze tellingen, onvoldoende fondsen beschikbaar zullen hebben om tellingen op alle toekomstige wegvakken te kunnen uitvoeren. Om die reden vragen wij u om ons behulpzaam te zijn bij het prioriteren van de te tellen toekomstige wegvakken. Hiervoor verzoeken wij u in de kolom "klasse" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" de volgende codering aan te geven:

- Vul bij die wegvakken die u beslist wilt laten tellen in de kolom "klasse" een 1 in
- Vul bij die wegvakken die bij beschikbaarheid van onvoldoende fondsen om alle wegvakken te laten tellen als eerste moeten afvallen in de kolom "klasse" een 3 in
- Voor de overige wegvakken geldt dan dus dat deze bij voorkeur ook geteld zullen worden, maar mogelijk deels niet geteld kunnen worden wanneer de fondsen voor de tellingen van het totaal aantal te tellen wegvakken na het verwijderen van wegvakken uit klasse 3 nog ontoereikend blijkt te zijn. U kunt de kolom "klasse" achter deze wegvakken leeg laten of markeren met een 2.

**Vraag B11.** In het verleden is in de risicoatlassen de risicoanalyse op basis van de generieke ongevalfrequentie uitgewerkt. De generieke ongevalfrequenties zijn de voor Nederland gemiddelde ongevalfrequenties, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen de generieke ongevalfrequentie op auto(snel)wegen, wegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur) en wegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Deze wegtype worden in de Excel-file aangeduid met ASW voor auto(snel)wegen, BUBeKo voor wegen buiten de bebouwde kom en BiBeKo voor wegen binnen de bebouwde kom. Hierdoor zijn in het verleden voor wegen met gemiddeld weinig letselongevallen te hoge en voor wegen met gemiddeld veel

letselongevallen te lage risico's berekend. Bij de komende update van de risicoatlas wegtransport wil AVV hier indien mogelijk wel rekening mee houden. Kunt u, voor zover het u bekend is, in de kolom "generiek?" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" de volgende codering aan te geven:

- Vul bij die wegvakken waar gemiddeld weinig letselongevallen gebeuren (een "veilige" weg) een L in
- Vul bij die wegvakken waar gemiddeld veel letselongevallen gebeuren (een "dodemansweg") een H in
- Vul bij die wegvakken waar een gemiddeld aantal letselongevallen gebeuren een G in
- Vul niets in bij de wegvakken waarvan het u niet bekend is hoeveel letselongevallen er gemiddeld plaatsvinden

Vraag B12. Wanneer de tellingen in 2005 uitgevoerd gaan worden met behulp van een mobiele camera moeten locaties gezocht worden waar:

- de mobiele camera opgehangen of neergezet kan worden (een brug, portaal, lantarenpaal, ...)
- bij voorkeur stroom aanwezig is

Indien u nu al een idee voor een mogelijke locatie voor de telling heeft verzoeken wij u dit aan te geven in de kolom "Voorkeurslocatie" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls".

# Deel C

## Vragen betreffende mogelijke registraties met videocamera's anders dan het tellen van gevaarlijke stoffen

In het deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk' van RWS AVV zal een landelijk netwerk van vaste videocamera's worden geïnstalleerd in Nederland. Vanaf hun introductie zullen deze camera's gebruikt gaan worden voor het tellen van het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij zullen deze transporten op elk telpunt minimaal gedurende de in fase 1 van het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' afgeleide minimale telduur behorend bij het intensiteitstype van de weg geteld worden. (Incidenteel zou men op enkele locaties gedurende langere perioden deze transporten kunnen registreren om meer inzicht te krijgen in de betrouwbaarheid van de update van de telmethodiek die in dit project gemaakt gaat worden. Ook zou men op die manier inzicht kunnen verkrijgen in seizoensinvloeden van het transport van gevaarlijke stoffen, welke tot nu toe bij geen van de tellingen geïntroduceerd zijn) De rest van de tijd kunnen deze camera's gebruikt worden voor andere registraties, zoals bijvoorbeeld registratie afvaltransporten, afstand tot de voorligger, enz.

Op basis van de risicoatlassen is bij de start van het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' uitgegaan van circa 500 telpunten in beide rijrichtingen in Nederland. Na een nadere bestudering van de data (telpunten en beschouwde wegvakken in de risicoatlassen) wordt echter verwacht dit aantal in eerste instantie sterk zal stijgen. Dit omdat verwacht wordt dat het voor het verkrijgen van betrouwbaardere jaarintensiteiten noodzakelijk zal zijn om in de toekomst alle tellingen op wegvakken uit te voeren. Hierdoor voorkomt men dat met het toekennen van getelde transporten op T-splitsingen en kruisingen aan wegvakken onbetrouwbaarheden in de tellingen geïntroduceerd worden (zie ook deel A van de enquête). In fase 3 van het deelproject zal vervolgens onderzocht worden welke telpunten in de toekomst van een vaste videocamera voorzien moeten worden (dus jaarlijkse registratie) en bij welke telpunten volstaan kan worden met incidentele tellingen (eens per zoveel jaar, waarbij het aantal jaar mogelijk afhangt van het intensiteit type van de weg). De incidentele tellingen kunnen dan met behulp van een mobiele videocamera worden uitgevoerd en dienen ter controle en bron voor aanpassing van het computersimulatie programma. Dit simulatieprogramma wordt gebruikt om een betrouwbaar én dekkend beeld van de totale transportstromen van gevaarlijke stoffen in Nederland te verkrijgen op basis van de tellingen van de vaste videocamera's. Verwacht wordt dat het aantal telpunten waar gebruik gemaakt zal worden van een vaste videocamera minimaal 500 zal zijn. Maar mogelijk zal het aantal telpunten waar jaarlijkse tellingen gehouden worden een factor 1 tot 2 hoger zijn, zeker wanneer uit de inventarisaties in deel B blijkt dat er een grote behoefte is om veel nieuwe (gemeentelijke) wegen toe te voegen.

Reacties met betrekking tot andere registraties die ik tot nu toe heb ontvangen zullen ook in de enquête resultaten worden meegenomen.

**Vraag C1. Welke registraties, anders dan het tellen van de aantallen transporten met gevaarlijke stoffen, zijn mogelijk met behulp van videocamera's?**

**Geef bij elke mogelijke registratie aan:**

- a) of het een registratie betreft die structureel (jaarlijks gedurende een bepaalde periode) of incidenteel (eenmalig, eens per zoveel jaar, ...) moet worden uitgevoerd
- b) of de registratie in heel Nederland, per regio of weg(vak) moet worden uitgevoerd
- c) wanneer de registratie in een groter gebied moet worden uitgevoerd, moeten dan alle (vaste) videocamera's in dit gebied hiervoor gebruikt worden of slechts een deel van deze camera's
- d) hoe lang de registratie, naar verwachting, moet worden uitgevoerd

|                         |  |
|-------------------------|--|
| registratie             |  |
| structureel/incidenteel |  |
| gebied                  |  |
| alle camera's           |  |
| telduur                 |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| registratie             |  |
| structureel/incidenteel |  |

|               |  |
|---------------|--|
| gebied        |  |
| alle camera's |  |
| telduur       |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| registratie             |  |
| structureel/incidenteel |  |
| gebied                  |  |
| alle camera's           |  |
| telduur                 |  |

Wanneer de videocamera's met andere apparatuur gecombineerd wordt kunnen tegelijk met de videoregistratie ook andere registraties worden uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld de status vol/leeg bij het transport van gevaarlijke stoffen in combinatie met een weeglus.

**Vraag C2. Denkt u dat er veel (kosteneffectieve) meerwaarde zit in het combineren van videocamera's met andere registratiesystemen?**

- ☐ Ja
- ☐ Nee, want ....

**Vraag C3. Welke combinaties van registratiesystemen zijn volgens u mogelijk? Geef bij elke combinatie aan voor welke registraties deze systemen gebruikt kunnen worden.**

- ☐ ...
- ☐ ...
- ☐ ...

**Vraag C4. Waarschijnlijk zullen andere registraties niet op alle wegvakken uit kolom "Omschrijving" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" noodzakelijk zijn. Om een idee te krijgen van de overlap tussen de wegvakken waarop het transport van gevaarlijke stoffen en andere registraties gewenst zijn verzoeken wij u:**

- 1) de kolom "Omschrijving" aan te vullen met wegvakken die nodig zijn voor mogelijke andere registraties met videocamera's. Wij verzoeken u deze wijzigingen net als bij vraag B9 duidelijk aan te geven én een ander type markering of kleur tekst te gebruiken als bij vraag B9 gebruikt is.
- 2) in de kolom "andere registraties" die wegvakken te markeren die voor niet gevaarlijke stoffen registraties noodzakelijk zijn. Indien u onderscheid wenst te maken tussen meerdere registraties kunt u naar wens gebruik maken van meerdere kolommen voor deze markering (en de titelnaam in elke kolom voorzien van een unieke naam of een nummer)

Wijzigingen in de kolom "Omschrijving" op het tabblad "Toekomstige Wegvakken" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" voor deze vraag zijn gemarkeerd met .....

Indien u gebruik heeft gemaakt van meerdere kolommen voor de markering van de gewenste wegvakken per registratie geeft u dan hier aan in welke kolom de gewenste wegvakken voor welke registratie gemarkeerd zijn:

In kolom .... zijn de wegvakken voor het registreren van .... gemarkeerd

In kolom .... zijn de wegvakken voor het registreren van .... gemarkeerd

In kolom .... zijn de wegvakken voor het registreren van .... gemarkeerd

In kolom .... zijn de wegvakken voor het registreren van .... gemarkeerd

# Deel D

## Overige vragen

Wij hopen met het videodetectienetwerk een landelijk systeem te installeren, dus zowel op gemeentelijke, provinciale als rijkswegen. Daarom willen wij binnen deze projecten zeer veel met alle betrokkenen over de voortgang en inhoud van het project communiceren. Daar wij ons realiseren dat de mate waarin en de wijze waarop wij u in het project betrekken af kan hangen van uw werkveld, werkgever, interesse, enz. hebben wij voor de voortgang van de wijze waarop wij met u gaan communiceren enkele vragen opgenomen in de enquête. Hierbij verzoeken wij u uw antwoord, daar waar noodzakelijk, voor zowel het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' als het deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk' te vermelden, daar wij vermoeden dat uw interesse in beide projecten verschillend kan zijn.

Voor het deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen' zal in ieder geval samenwerking gezocht worden met de externe veiligheidsmedewerkers van IPO en RWS.

Voor het deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk' zal in ieder geval samenwerking gezocht worden met de wegbeheerders.

Maar wij stellen het op prijs wanneer ook deze personen onderstaande vragen beantwoorden.

### **Vraag D1. Stelt u er prijs op om (tijdens de looptijd van het deelproject) op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van het project?**

Deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen':

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk':

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Indien u op één of beide vragen met ja heeft geantwoord en nog niet uw gegevens in de introductie van de enquête hebt opgenomen, verzoeken wij u dit alsnog te doen.

### **Vraag D2. Zo ja, op welke wijze wilt u dan op de hoogte gehouden worden? (meerdere antwoorden mogelijk)**

Deelproject 'Herziening telplan wegtransport gevaarlijke stoffen':

- ☐ Middels een nieuwsbrief
- ☐ Terugkoppeling per mail
- ☐ Ontvangen van tussenrapporten
- ☐ Presentaties van de projectleider in het overleg .....
- ☐ Eenmalige presentatie van de projectleider bij .....
- ☐ Ontvangen van het eindrapport
- ☐ Iets anders, namelijk ....

Deelproject 'Installatie van een landelijk videodetectienetwerk':

- ☐ Middels een nieuwsbrief
- ☐ Terugkoppeling per mail
- ☐ Ontvangen van tussenrapporten
- ☐ Presentaties van de projectleider in het overleg .....
- ☐ Eenmalige presentatie van de projectleider bij .....
- ☐ Ontvangen van het eindrapport
- ☐ Iets anders, namelijk ....

### **Vraag D3. In eerste instantie is de enquête uitgezet bij de externe veiligheidsmedewerkers van IPO en RWS en enkele anderen met het verzoek de enquête binnen hun organisatie verder te verspreiden. Welke personen / organisaties zouden wij daarnaast kunnen benaderen met de enquête?**

- ☐ Organisatie ....., contactpersoon .....
- ☐ Organisatie ....., contactpersoon .....
- ☐ Organisatie ....., contactpersoon .....
- ☐ Organisatie ....., contactpersoon .....

**Vraag D4. Naar welke andere organisaties, belangengroepen, enz. denkt u dat wij over de videodetectie projecten moeten communiceren ?**

- o Organisatie ....., contactpersoon .....
- o Organisatie ....., contactpersoon .....
- o Organisatie ....., contactpersoon .....
- o Organisatie ....., contactpersoon .....
- o Organisatie ....., contactpersoon .....

**Vraag D5. Na de installatie van het videodetectienetwerk dient dit systeem beheert te worden. Dit dient op alle locaties op een vergelijkbare wijze te gebeuren. Denkt u dat dit beheer het best landelijk of lokaal (per Regionale Directie voor de rijkswegen, per provincie voor de provinciale wegen en per gemeente voor de gemeentelijke wegen) kan geschieden?**

- o Landelijk
- o Lokaal
- o Anders, namelijk ...

Naast de externe veiligheid worden in Nederland in toenemende mate ook studies uitgevoerd naar de interne veiligheid. Met interne veiligheid bedoelen we hier de kleine-kans-grote-gevolgen incidenten voor de weggebruikers (en niet de verkeersveiligheid van "gewone" botsincidenten). De interne veiligheid wordt naast het transport van gevaarlijke stoffen ook door incidenten van "gewone" (vracht)voertuigen waarin voor, tijdens of na het incident een brand ontstaat bepaald. Interne veiligheidsstudies worden met name uitgevoerd wanneer men plannen heeft voor de aanleg van een tunnel, overkapping en/of overkluizing van een weg. In dergelijke constructies zijn de gevolgen van incidenten met gevaarlijke stoffen vaak ernstiger dan op de open weg. Dit geldt met name voor het transport van samengeperste gassen, omdat overdrukken bij gaswolkexplosies door de beperkte ruimte vaak sneller en hoger oplopen. Bij het instantaan falen van een druktankwagen met een gas dat onder (hoge) druk wordt vervoerd zal altijd een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour cloud Explosion) ontstaan; zowel bij brandbare, toxische als inerte samengeperste gassen. Voor de externe veiligheid wordt dit scenario alleen beschouwd bij de direct ontstoken instantane uitstroming van brandbare gassen. Dit omdat op de open weg voldoende ruimte aanwezig is voor de expansie van deze gassen, zodat de vuurbal die door de directe ontsteking van de BLEVE ontstaat risicobepalend is. Bij de interne veiligheid zullen echter alle BLEVE's, dus ook die van inerte en toxische gassen, tot grote gevolgen kunnen leiden en dienen daarom in de risicoanalyse beschouwd te worden. Tot op heden is hier echter geen rekening mee gehouden in de stofcategorielijst "Systematiek voor indeling van stoffen ten behoeve van risicoberekeningen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen; 2e editie, Adviesgroep AVIV BV, Enschede, 1999". Op het tabblad "UN stofcategorie" in de meegestuurde Excel-file "Uitwerking Locaties Risicoatlas.xls" is deze stofcategorielijst uitgewerkt. In de nieuwe stofcategorie, voor interne veiligheidsstudies, dienen die samengeperste gassen te worden opgenomen die tot op heden niet in een risicoanalyse beschouwd werden; oftewel de samengeperste gassen uit de stofcategorieën GNR, GT\*, GT0, GF\* en GF0. De stoffen die tot deze nieuwe categorie, voorlopig "inert" genoemd, naar onze mening zouden moeten behoren zijn in de kolom "inert" op het tabblad "UN stofcategorie" uitgewerkt.

**Vraag D6. Bent u het eens met de indeling van de genoemde stoffen in de categorie "inert" ten behoeve van interne veiligheid risicoanalyses?**

- o Ja
- o Nee, want ....

**Vraag D7. Welke naam zou voor de stofcategorie "inert" gebruikt kunnen worden? Welke afkorting (analoog aan GF, GT, LF en LT) zou voor deze categorie gebruikt kunnen worden?**

- o Deze stofcategorie zou .... genoemd kunnen worden; met als afkorting ...