



# Economie, duurzaamheid, en oh ja..... veiligheid

Vanaf oktober 2014 gelden op de Rotterdamse Maasvlakte specifieke toegangseisen voor zware transportmiddelen. Deze toegangseisen zijn onderdeel van een pakket maatregelen waarmee Rotterdam, het havenbedrijf en de rijksoverheid de luchtkwaliteit willen verbeteren.

Voor vrachtwagens met een dieselmotor zijn de toegangseisen duidelijk, net als voor vrachtwagens met een aardgasmotor. Daarnaast bestaat er echter een categorie vrachtwagens die op meerdere brandstoftypen aangedreven kan worden, de dual fuel voertuigen. Het besluit meldt hierover: 'Dual fuel voertuigen die zijn geregistreerd met brandstofcode D (diesel) en waar aardgas (LNG of CNG) of LPG wordt bijgemengd, worden gezien als dieselvoertuigen. Deze moeten dus aan de eisen van vrachtwagens met een dieselmotor voldoen.'

## Dit bericht bevreemdt in meerdere opzichten:

- 1) Dergelijke gas-trucks (inmiddels al 240) reden al een tijdje op de Maasvlakte rond, maar zijn blijkbaar nu officieel toegestaan. Andersom geredeneerd, was hier voordien sprake van een illegale situatie?
- 2) De categorie-indeling van de dual fuel gas-trucks als brandstofcode D (diesel) die nu ingezet wordt voor milieuzonerings: wat betekent dit voor de gascomponent (i.c. LNG/CNG)?

Op de categorie-indeling ga ik nader in. Bij personenauto's die bijvoorbeeld op LPG en benzine rijden, gaat men altijd uit van de categorie LPG (de meer riskante van de twee brandstoffen). Hiermee is de categorie-indeling direct geschikt voor aanvullende veiligheidsmaatregelen zoals op ferry's en in parkeergarages. Voor vrachtwagens- en truck-trailer combinaties gelden blijkbaar andere overwegingen. Het bij elkaar vegen van de verschillende brandstoffen tot één categorie (D) helpt de veiligheidsregio, en daarmee de brandweer (en de private dienstverleners), niet om veiligheidsmaatregelen direct te koppelen aan de categorie-indeling. Omdat die maatregelen per brandstof kunnen verschillen, moeten - als je verschillende brandstoffen op één truck hebt - brandstofspectifieke maatregelen wel voor alle aanwezige brandstoffen worden genomen. En dan heb ik het nog niet eens over de onderlinge interactie tussen de verschillende brandstoffen....

Veiligheid is ketenbreed het geheel van proactie, preventie, preparatie en repressieve maatregelen. Nationale onderzoeksprogramma's rondom de veiligheid van LNG zijn hoofdzakelijk gericht op risicobeheersing, de preventie-aspecten. Incidentbestrijding wordt (ook) in dit dossier 'vergeten', dan wel letterlijk als 'sluitpost' gezien. Het over één kam scheren van meerdere brandstoffen met sterk afwijkende veiligheidseffecten en het bagatelliseren van reeds plaatsgevonden, en gelukkig goed afgelopen, ongevallen draagt zeker niet bij aan de veiligheid.

Ook hier zie je maar: wat goed is voor de economie en het milieu, is niet vanzelfsprekend goed voor de veiligheid...

Nils Rosmuller  
Lector Transportveiligheid IFV en TNO