

# Verlag bestuurlijke conferentie Jaar van transport en veiligheid

Provinciehuis Zuid-Holland, 08/12/10

De dagvoorzitter, mevrouw M. Quint-Maagdenberg heet de aanwezigen welkom.

De provincie Zuid-Holland is regisseur van de processen die met externe veiligheid samen vallen. Het ligt daarom ook voor de hand dat de bestuurlijke conferentie van het Jaar van transport en veiligheid hier, in het provinciehuis gehouden wordt.

Er zijn veel risicofactoren in Zuid-Holland. Daar gaat het vandaag over. De dagvoorzitter is blij met de aanwezigheid van burgemeesters. Zij verkeren in de twijfelachtige positie dat zij soms een opperbevelhebbers rol moeten spelen. Het komt weinig voor maar toch moeten ze er goed op voorbereid zijn.

## **1. Opening door de heer J. Franssen, Commissaris van de Koningin Provincie Zuid-Holland**

De heer Franssen opent de bestuurlijke conferentie met te memoreren aan de gebeurtenis op 24 september 2009: de frontale botsing van twee goederentreinen bij Barendrecht, waarvan er een was geladen met brandbare chemicaliën.

We leven in het dichtstbevolkte en meeste bedrijvige deel van Nederland. Risico's zijn deel van ons dagelijks leven. Veiligheid, daar staat niet iedereen dagelijks bij stil. De aanwezigen op de conferentie wel. Transport, ruimtelijke ordening, ambities en veiligheid raken elkaar. De risico's mogen we niet negeren. Aan het begin van het jaar van transport en veiligheid was er het voornemen om de samenwerking te verbeteren, de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen een plek te geven in de ruimtelijke ordening en om burgers beter te informeren over de risico's. De heer Franssen gaat hier kort op in. De resultaten van de verschillende deelprojecten komen vandaag uitgebreid aan de orde in diverse bijdragen.

**De samenwerking.** Bij het werken aan veiligheid is iedere schakel in de keten van groot belang. Afspraken maken en scenario's uitwerken is cruciaal. Wat je kunt voorbereiden in de planfase, moet je nooit nalaten. In dit jaar van 'transport & veiligheid' kwam de verbinding tot stand tussen de schakels voorin de keten – waarin de provinciale taken ruimtelijke ordening en externe veiligheid een belangrijke plaats hebben – en de schakels achter in de keten, waar het gaat over de taken die onder de verantwoordelijkheid vallen van de Veiligheidsregio's.

**De ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot veiligheid.** Minder bekend is, en daarom is er vandaag terecht extra aandacht voor, dat transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen ook gevolgen heeft voor wat er in ruimtelijke zin wel en wat er niet kan. In de Provinciale Structuurvisie staan de Zuid-Hollandse ambities rond het spanningsveld ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid duidelijk en integraal

geformuleerd. Het gaat erom groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen te beschermen, vervoersstromen te ontvlechten, gebiedsgericht te differentiëren op milieukwaliteit en risicovolle bedrijven te concentreren op terreinen die liggen aan het provinciedekkend transportnet externe veiligheid, zodat de risico's die samenhangen met de verwerking en het transport van gevaarlijke stoffen in de provincie wordt vermindert.

**Risicocommunicatie.** Uit belevingsonderzoek, uitgevoerd in onze provincie, blijkt dat inwoners zich zorgen maken over de vele vervoersbewegingen die dagelijks wegen, spoor en water doorkruisen. Als het gaat om voorlichting over risico's en rampenbestrijding kunnen en mogen we daarom niet wachten tot we meer praktijkervaring hebben opgebouwd.

De heer Franssen wijst in deze context in het bijzonder op de risicokaart en het belang van het actueel houden van deze kaart. De verantwoordelijkheid die gemeenten hierin hebben is een punt van aandacht. De dagvoorzitter onderstreept dit vanuit haar eigen bestuurlijke ervaring.

Het themajaar 'transport & veiligheid' heeft een extra stimulans voor de veiligheidsregio's gegeven; er is meer focus en samenwerking ontstaan. De regio's staan nu steviger op eigen benen; de provincie kan een stap terug doen. Immers, we weten elkaar te vinden.

De heer Franssen sluit zijn speech af met de oproep aan bestuurders, met oud en nieuw voor de deur: Hou elkaar scherp! En Oefenen, oefenen, oefenen! De dagvoorzitter voegt hier aan toe: Opleiden!

## **2. Gemeente Binnenmaas, Buisleidingenincident Heinenoord. Presentatie van de heer mr. drs. A. J. Borgdorff, burgemeester**

De heer Borgdorff gaat in zijn presentatie in op zijn ervaring met het incident met buisleidingen in Heinenoord in 2007. Een korte film waarin reacties van burgers te zien zijn op het loeien van de sirene naar aanleiding van het incident, is samen te vatten als: 'het ongeloof dat er iets kon gebeuren overheerst onder burgers'. De conclusie die naderhand getrokken is, is dat de mate waarin de sirene serieus genomen wordt door burgers onder de maat is. Lokaal maar ook wellicht nationaal moet hier iets mee gebeuren.

Een les die geleerd is, is dat er 'binnen' (in het gemeentehuis) een onvoldoende goed beeld was over wat er buiten gaande was. De impact van de rode auto's, de sirenes en onrust onder de burgers werd onderschat.

Het effect van het incident is dat aanvalsplannen voor incidenten met buisleidingen versneld opgesteld zijn. De stichting Buisleidingen is geschrokken: in 30 jaar is er nooit wat gebeurd. Het effect op de stichting was een professionalisering van de organisatie. VROM neemt sinds dit incident het toezicht op buisleidingen serieuzer.

De dagvoorzitter stelt aan de heer Borgdorff de vraag wat het incident betekende voor zijn rol als burgervader. Er was veel emotie bij burgers, wat hij heeft onderschat. In eerste instantie lag zijn aandacht op de techniek van de rampenbestrijding. Toch is het belangrijk ook meteen aandacht te

hebben voor de burger. Het verwachtingspatroon en beeld van burgers was dat buisleidingen in de grond zitten en het dus veilig is.

De dagvoorzitter rondt dit deel af met de stelling dat er veel soorten virtuele rampen geoefend zouden moeten worden: wanneer er lang niet iets gebeurd denk je dat alles op orde is. Een virtuele oefening is een goede controle om dat wat ingedut is manifest te krijgen. De kanttekening is echter wel dat het veel tijd en geld kost.

### **3. Resultaten en uitdagingen vervoer gevaarlijke stoffen. Presentatie van de heer F.D. van Heijningen, gedeputeerde milieu en handhaving van de provincie Zuid-Holland en voorzitter van DCMR milieudienst Rijnmond**

De heer van Heijningen reageert op de stelling van de dagvoorzitter: Het maken van virtuele rampen is naar zijn mening niet nodig. Er vinden diverse crises én rampen plaats, zowel nationaal als internationaal waaruit geleerd kan worden. De hulpverleningsdiensten kunnen hiermee voldoende bagage opbouwen om voorbereid te zijn op een crisis. Het punt is dat we denken dat we alles onder controle hebben, maar dit is niet zo.

Externe veiligheid: de cijfers van de provincie Zuid-Holland liegen er niet om. Bijna 700.000 mensen lopen dagelijks kans om slachtoffer te worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Er is flink geïnvesteerd in externe veiligheid met als resultaat dat de risicokaart inzicht geeft in risicovolle situaties, knelpunten zijn opgelost bij provinciale bedrijven en een professionaliseringsslag heeft plaatsgevonden bij onder meer de uitvoeringsdiensten. Er is flink geïnvesteerd in opleidingen en toetsing. De borging van externe veiligheid wordt ondergebracht bij de uitvoeringsdiensten.

Controleren en handhaven is een belangrijke taak van regionale uitvoeringsdiensten. Hiermee wordt voorkomen dat de aandacht van bedrijven voor veiligheid verslapt. Werknemers van zowel de overheid als het bedrijfsleven scherp houden is essentieel: menselijk falen is een van de belangrijkste oorzaken in het ontstaan van een crisis of ramp. De belangrijkste waarborg voor veiligheid is zorg dragen voor deskundige medewerkers en zorgen dat bestuurders kennis hebben. Er is teveel gebrek aan kennis over veiligheid.

De rol van de provincie in externe veiligheid is groot; deze ligt op het terrein van regievoeren, kennis, overzicht en borging. Er wordt nog wel eens gewezen naar de provincie als 'te dominant', bijvoorbeeld recent bij de ontwikkeling van de structuurvisie. Hierover is de heer Van Heijningen verbaasd. Geen betrokkenheid van de provincie betekent dat de gemeente er helemaal alleen voor staat, zelf moet toetsen. Is dat wat zij wil? De provincie kan gemeenten juist ondersteunen in het nationale en internationale krachtenveld van veiligheid. Samen optrekken van provincie (overzicht) met gemeente, bedrijfsleven levert meer op.

De uitdagingen voor de toekomst liggen op het vlak van spoor, ruimtelijke ordening en buisleidingen. Hier ontstaat een spanningsveld: de toename van het goederenvervoer over het water en spoor naast het beleid om meer mensen met het openbaar vervoer te laten reizen. Ruimtelijke ordening moet goed geborgd worden; de provincie moet soms ook 'nee' durven zeggen.

Er ligt veel druk op de verantwoordelijkheid van de industrie wat betreft het BLEVE-vrij vervoeren van goederen. De heer Van Heijningen heeft het volste vertrouwen in de industrie waar veel expertise op het gebied van veilig vervoeren aanwezig is. De overheid zet veel druk op de industrie dat dit geregeld is: de overheid en het bedrijfsleven houden elkaar scherp.

De uitdaging voor de komende tijd is de ontwikkeling van Robel (de Rotterdam-België goederenspoorlijn) en geen gevaarlijke stoffen door stedelijke gebieden. Dit betekent een gefaseerd lange termijn plan dat duidelijk uit te leggen is aan burgers.

Een paar noties ter afronding:

‘Angst is een slechte raadgever’. Vertrouw als overheid ook op de expertise van het bedrijfsleven. Er is veel kennis van zaken en expertise beschikbaar over veiligheid van transport gevaarlijke stoffen. Tegelijk geldt: als je het bedrijfsleven niet blijft prikkelen en werkt aan handhaving dan verslapt de aandacht. Een overheid die kennis en expertise heeft kan het bedrijfsleven scherp houden. DCMR bijvoorbeeld houdt het bedrijfsleven scherp in de regio Rotterdam. Dit zorgt voor het nodige wederzijdse respect. Dat is de ambitie, een overheid die kennis van zaken heeft!

En een tweede notie, uit eigen ervaring met een incident in Spijkenisse: weg met de bureaucratie! Bij een incident met opschaling kan soms pas laat in het proces gecommuniceerd worden richting de burger. De interne processen zijn leidend waardoor de zaak niet onder controle gehouden kon worden. De boodschap van de heer Heijningen is: ‘Overheid: niet de zaak onder controle willen houden!’ Communiceer zo snel mogelijk naar buiten over wat er gaande is. Stel de burger gerust en geef duidelijk aanwijzingen over wat te doen.

Samen aan de slag!

#### **4. Debat met de heer F.D. van Heijningen (gedeputeerde Milieu Provincie Zuid-Holland), mevrouw W. Ruwhof (wethouder Gouda), mevrouw dr. ir. C. Alma-Zeestraten (VNCI), de heer drs. J. van Belzen, (burgemeester Barendrecht, voorzitter Platform Transport en Veiligheid)**

Waarom een debat over transport en veiligheid? De dagvoorzitter licht toe dat het een debatwaardig onderwerp is vanwege de vele conflicterende elementen en moeilijke onderwerpen waarin keuzes gemaakt moeten worden. Transport en veiligheid raakt economie, ruimtelijke ordening, de emoties van bewoners, aanwezige/statische zaken die niet vlot te veranderen zijn en plannen voor de toekomst waar vorm aan gegeven moet worden. Dit vereist: afwegingen, keuzes en samenwerking.

#### **Stelling 1**

**Mogen we Zuid-Hollandse bewoners - vanwege de aanwezigheid van havens en industrie - met hogere risico's opzadelen dan de rest van Nederland?**

Dhr. Van Heijningen:

Je moet kunnen garanderen dat naar onze norm veiligheid geregeld is. Er zijn grote verschillen, in het oosten van het land heeft veiligheid van vervoer gevaarlijke stoffen een andere betekenis dan in het westen. Het mag echter niet zo zijn dat de omgeving niet meewerkt waardoor wij in Zuid-Holland door het ijs zakken.

Dhr. Van Belzen:

Wat is de grens van cumulatie van risico's? Barendrecht heeft aan het rijk gevraagd om de bovengrens aan te geven. Op een zeker moment is de maat vol en valt het niet meer uit te leggen aan burgers.

***Wat voor gesprek zou u voeren met collega's in het oosten van het land over het issue dat het niet realistisch is om alle risico's in het westen te leggen en in het oosten hiervan gevrijwaard te blijven?***

Mw. Ruwhof:

Mijn start voor een gesprek zou zijn dat er in heel Nederland een basisveiligheid moet zijn. Zo min mogelijk mensen met zo weinig mogelijk risico's confronteren is het gezamenlijke doel. Het is echter voor te stellen dat een voor het westen laag risico in het oosten als hoog wordt gezien, vanwege een andere verhouding in het transport met gevaarlijke stoffen.

***NIMBY/not in my backyard: we weten allemaal wat het betekent. En het bedrijfsleven? Verplaatsen bedrijven zich vanwege de risico's in een bepaald gebied? Wordt wel eens om verplaatsing gevraagd door de overheid? Hoe reageert het bedrijfsleven hier op?***

Mw. Alma:

De hoogste prioriteit van het bedrijfsleven ligt bij duurzaam bereikbaar blijven om die economische activiteit mogelijk te blijven maken. Ten tweede is het doel veilig vervoer. Bijdrage aan veiliger vervoer wordt door het bedrijfsleven gerealiseerd door: stoffen binnen clusters te vervoeren en ten tweede veiligheidsmaatregelen te nemen ten aanzien van het vervoer zelf en de routing. De Betuwelijn is erg geschikt om de veiligheid te verbeteren.

Voor het bedrijfsleven is het eigenlijk niet verteerbaar dat het in Nederland mogelijk is dat één gemeente tegen kan houden dat het hele land veiliger wordt. Het bedrijfsleven heeft daarom belang bij de rol van de provincie en het rijk.

***Geeft de gemeente bewoners teveel ruimte voor Nimby gedrag?***

Mw. Ruwhof:

Het is aan de wijsheid van bestuurders hoe je een besluit kan nemen, dat uiteindelijk voor de grote groep het beste is.

***Maar, wie is de hele groep? De inwoners van een gemeente, regio of het hele land?***

Dhr. Van Heijningen:

Het is een groot goed dat burgers rechten hebben en bezwaar en beroep kunnen aantekenen. Dat betekent wel het goed organiseren van discussies, burgers goed informeren op basis van feiten. Op basis van expertise kan de discussie breed gevoerd worden en in goede banen geleid worden.

***Moet men dit delen onder bestuurders?***

Dhr. Van Belzen:

Ja, de kennis bij bestuurders is er maar deze is teveel verbrokkeld, teveel verdeeld. Er moet meer kennis gedeeld worden. Het platform transport en veiligheid is hier geschikt voor. Ervaring met de Betuwelijn is dat gemeenten/het bestuur te laat betrokken is bij de veiligheid rond de Betuwelijn. Wanneer je in de planfase bij elkaar zit en vorm geeft aan veiligheid en werkt aan draagvlak bij burgers dan bereik je veel meer.

***Stel dat het lukt: evenredige spreiding van risico's over het land. Dan heb je met meerdere overheden en veiligheidsregio's te maken. Dan krijgen we de bureaucratie: smeekt dadelijk het bedrijfsleven niet om initiatief op rijksniveau vanwege de grote hoeveelheid overleggen?***

Mw. Alma:

Sommige onderwerpen wel: bij basisnet kijkt het bedrijfsleven uit naar extra spoorbogen van/naar de Betuwelijn om meer vervoer over deze lijn mogelijk te maken.

Basisnet betekent dat er nieuwe spoorbogen komen, wat weer nieuwe routeringen betekent. Het ontlasten van de ene stad betekent echter wel het belasten van een andere stad. Het communiceren van dergelijke wijzigingen is voorbehouden aan een interprovinciaal niveau, daar zullen we het rijk bij nodig hebben. Het bedrijfsleven heeft hier geen rol in.

***Het land is klein: snakt het bedrijfsleven soms niet naar een overheid die knopen doorhakt?***

Voor een deel zal het zo zijn. Het bedrijfsleven hecht echter aan structureel en goed overleg met gemeente en provincie. Het bedrijfsleven ziet dat ruimtelijke ordening, werkgelegenheid en dergelijke belangrijk is voor gemeenten. Het bedrijfsleven treedt daarom altijd in goed overleg met gemeenten en provincies om de verschillende belangen goed af te wegen.

***Als leek zou je zeggen: stapel de risicovolle activiteiten, concentreer ze en zet er een hek omheen. Dan is de rest veilig. Want: meerdere risico's spreiden betekent meer transport van gevaarlijke goederen en minder overzicht. Heeft het Platform Transport en Veiligheid misschien ook een strategie die leidt tot 'minder transport'?***

Dhr. Van Belzen:

Nee, die strategie heeft het platform niet. Veiliger en goed transport staat wel hoog op de agenda. Aan de voorkant kun je winst maken door elkaar rond de tekentafel te treffen en goede afspraken te maken. Risico's delen we in dit land; we zijn een doorvoerland.

***Venlo is de grootste binnenhaven van NL: veel goederentransport kan afgehandeld worden aan de grens en hoeft niet naar de Randstad. Het beeld bestaat in het zuidoosten dat de Randstad het transport allemaal zelf wil hebben en houden. De klacht van het westen over de grote hoeveelheid 'troep' valt daarom niet te plaatsen.***

Volgens Van Belzen is de afhandeling van goederen niet een issue. We hebben te maken met een internationale goederenstroom, een keten. Zowel Venlo als de Randstad zitten in die keten. Ter illustratie, het ongeval bij Barendrecht heeft binnen 24 uur geleid tot een opstopping op het goederenspoor tot in Zwitserland.

Dhr. Van Heijningen:

Het is van belang om op Europese schaal te kijken naar transportstromen, en op een professionele manier. Vergunningverlening moet nationaal plaats vinden, zodanig dat de veiligheid geborgd is. Wat betreft de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en goederenstromen in Zuid-Holland: er zijn nadelen maar Zuid-Holland doet er goed aan te beseffen dat zij er ook het economische voordeel van heeft. Van Heijningen is kritisch op de rol van de provincie en gemeenten: kijk er voor uit dat je niet als een lastpak wordt beschouwd door het rijk. Zowel het middenbestuur als het lokale bestuur doet er goed aan met een brede nationale en internationale blik te kijken naar regionale en lokale problemen rond transport gevaarlijke stoffen. Het is hierbij essentieel om de zaken goed te regelen rond handhaven en vergunningverlening. Het rijk kan anders maatregelen nemen die neigen naar centralisatie.

***De conclusie is dat het NIMBY effect niet genegeerd kan worden: het komt anders op een andere manier wel weer terug.***

Mw. Ruwhof:

Dat realisme is er zeker. In Gouda hebben we het issue van chloortreinen gehad: probeer dergelijke lastige, gevoelige zaken eerlijk te bespreken en te regelen.

Dhr. Van Belzen

- Er zijn kansen als overheden elkaar weten te vinden, dat moet ook gebeuren, en ook
- Er zijn kansen als overheden, bedrijven en hulpverleningsdiensten elkaar weten te vinden.

We laten nu veel liggen. Bij grote infrastructurele interregionale projecten weten we elkaar te laat te vinden. Voordat de tekeningen gemaakt worden moeten de partijen om tafel. Op bestuurlijk niveau moet men veel eerder met elkaar om tafel om afspraken te maken en draagvlak onder de burger te

creëren. Dit laatste is cruciaal. Gebeurt dit niet, dan verstoort dit processen waardoor de gemeenten inderdaad als lastpak wordt beschouwd.

## **Stelling 2**

**Omwille van de veiligheid zal ook het bedrijfsleven maatregelen moeten nemen die ten koste gaan van winstmarges.**

***Er mist iets in de wet op de veiligheidsregio's: Hoe interregionale problemen op te lossen? Waar liggen de verantwoordelijkheden en wie hakt de knoop door?***

Mw. Alma:

Bovenwettelijke inspanningen, zoals Blevé vrij rijden, gaat het bedrijfsleven regelen. Naast de kosten zijn er ook veiligheidswinsten. Het investeren door bedrijven in veiligheid is het voor de bedrijven zelf meer dan waard. Het is ook een vestigingsfactor, de hoge normen de kosten. Het is echter niet vanzelfsprekend dat taken van de overheid, zoals voorzieningen in de infrastructuur door het bedrijfsleven betaald worden. Er moet een balans in zijn.

Mw. Ruwhof:

De kwestie 'wie betaalt wat' heeft men in Gouda niet meegemaakt. Wel wordt er overleg gevoerd met bedrijven over bijvoorbeeld op een andere manier treinen rangeren zodat bepaalde bouwplannen wel doorgang kunnen vinden vanwege lagere risico's.

***Heeft u meegemaakt dat gemeenten elkaar uitspelen om bedrijven binnen te halen, ten koste van veiligheid?***

Dhr. Van Heijningen:

Nee, en bovendien: veiligheid is niet onderhandelbaar. Gemeenten zitten er uiterst serieus in. De rol van de overheid is belangrijk; milieu en duurzaamheid staan hoog in het vaandel. Van Heijningen heeft meer met: overheid, regel het nu eens! Dan 'het bedrijfsleven moet meer bijdragen'.

Dhr. Van Belzen:

Bedrijven hebben een positieve houding als het gaat om veiligheid. Het is een maatschappelijke verantwoordelijkheid, en er wordt beseft dat het investeren van elke euro in veiligheid het meer dan waard is. Er worden veel tunnels gebouwd: neem de veiligheidsmaatregelen (op voorhand) mee. Dat scheelt veel geld: het is goedkoper en veiliger en je kunt sneller aan schadebeperking doen.

Het ongeval in Barendrecht heeft o.a. het bedrijfsleven en Prorail tientallen miljoenen euro's gekost. Daarom is investeren aan de voorkant, in schadebeperking erg belangrijk.

Verzekeringsmaatschappijen kunnen hier ook veel meer een rol in spelen. Er zijn veel kansen, maar die worden onvoldoende opgepakt.



***De bedrijven die vervuilen en geen prioriteit aan veiligheid geven. Waar zijn ze?***

Dhr. Van Heijningen:

Good governance loont, omdat het bedrijfsleven profiteert van de investeringen in duurzaamheid en veiligheid. Het is een vestigingsfactor. Dit levert een goed vestigingsklimaat op want Nederland weet wat veiligheid is. Het kost bedrijven wat maar het levert ook voldoende op. Belangrijk is dat de overheid op een professionele manier investeert in energie en duurzaamheid en de vergunningverlening en handhaving optimaliseert.

***Bij vermoedens van misstanden bij bedrijven rond veiligheid, is het eigen gemeentelijke proces bekend binnen de gemeente?***

Dhr. Van Belzen:

De regionale milieudienst gaat steeds meer als een loket, een professionele partij fungeren voor het bedrijfsleven. Dit heeft een professionele uitstraling richting bedrijfsleven.

**Stelling 3**

**Veiligheid en groei van het goederenvervoer is belangrijker dan de bouwmogelijkheden van een gemeente.**

Peter Bos, directeur Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, heeft voorafgaand aan de discussie een vraag aan de heer Van Heijningen.

De gedachte heerst dat risicozetting en vorming van onderop komt. Echter, risicozetting komt ook van bovenaf. Het probleem is dat de financiering van veiligheidsmanagement en hulpverleningsdiensten zeer divers is; het is halen en trekken uit diverse ministeries.

Vraag: Kan de financiering van veiligheidsmanagement en hulpverlening een strakkere ordening krijgen aan de hand van een landelijke verdeelsleutel die is gebaseerd op risicovorming en risicozetting? Daarmee kan ook het rijk als medeveroorzaker van risico's een positie innemen. Het verdeelmechanisme heeft als voordeel dat beter gekeken kan worden naar risicozetting als zodanig en er kan landelijk gedifferentieerd worden in risicozetting.

Dhr. Van Heijningen:

Ja, het zou een voordeel zijn als op rijksniveau de financiering conform een verdeelsleutel plaatsvindt. De randvoorwaarde is wel dat milieu en veiligheid perfect georganiseerd moet zijn door het bestuur. Zolang dit niet aan de orde is, wil het rijk controle blijven houden. Er is een beweging gaande van decentralisatie, maar wel op basis van kwaliteit. Er zijn dus kansen om terecht te komen bij het door u geschetste eindbeeld.

Mw. Ruwhof:

De stelling is erg zwart-wit: bouwen is tegenwoordig bewust plannen. De doelstellingen minder files en wonen en werken dicht bij elkaar, heeft als gevolg dat meer mensen met het openbaar vervoer gaan en dicht bij het spoor willen wonen. Er vindt verdichting plaats op infrastructurele knelpunten, waar meer rails en bewegingen per dag nodig zijn. Dat is een (beleids)knelpunt.

#### **5. Jaar van transport en veiligheid: Resultaten en geleerde lessen. De heer A.A.M. Brok, burgemeester Dordrecht en voorzitter Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid**

Na de pauze geeft de heer Brok een presentatie over het afgelopen jaar van transport en veiligheid, waarin vier veiligheidsregio's en de provincie hebben samengewerkt.

De heer Brok geeft aan dat crisisbeheersing en ruimtelijke ontwikkeling twee uitdagingen zijn die elkaar raken. In internationaal perspectief is veiligheid rond het transport van gevaarlijke stoffen in Nederland goed geregeld. Dit neemt niet weg dat er knelpunten rond infrastructuur opgelost moeten worden, maar wel samen met het rijk.

De resultaten van het jaar van transport en veiligheid zijn:

- Noodzaak tot vergaande interregionale samenwerking bestuurlijk bevestigd
- Een veilige samenleving vraagt om heldere verantwoordelijkheidsverdeling
- Kracht van het netwerk: elkaar kennen én kunnen vertrouwen is en blijft cruciaal
- Themajaar helpt: brengt focus aan binnen en tussen organisaties

De heer Brok gaf aan dat belevingsonderzoeken die in Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond zijn uitgevoerd een belangrijke aanleiding voor het 'Jaar van transport en veiligheid' waren. Inwoners realiseren zich dat transport van gevaarlijke stoffen risico's met zich meebrengt en willen daarover graag nader geïnformeerd worden. Risicocommunicatie vormde één van de onderdelen van het jaar van transport en veiligheid. De samenwerking op het gebied van risicocommunicatie vergt overigens verdere investering, vooral in de samenwerking met gemeenten. Er is gezaaid, maar nog niet geoogst.

Met de uitspraak: 'met het Jaar van transport en veiligheid is tussen provincie en vier veiligheidsregio's een verbinding gelegd tussen crisisbeheersing en het voorkomen van rampen via bijvoorbeeld ruimtelijke ordening', onderstreepte de heer Brok het belang van de samenwerking. Bovendien bracht het gezamenlijke jaar focus aan, zowel buiten als binnen de deelnemende organisaties. Een medewerker van een van de veiligheidsregio's merkte op: 'de interregionale samenwerking heeft geresulteerd in een betere afstemming met verschillende disciplines binnen de eigen regio. Het Jaar van transport en Veiligheid heeft dit proces versneld'.

De heer Brok ging in op de werkconferentie die in november heeft plaatsgevonden met de drie andere Zuid-Hollandse veiligheidsregio's. Besproken werd een crisis door een schip met gevaarlijke stoffen. Door een aanvaring ontsnapt een gaswolk die meerdere veiligheidsregio's raakt. Dit scenario lag aan de basis voor het bespreken van interregionale afstemming bij veiligheidsregiogrens overschrijdende crises.

De voorzitters van de vier Zuid-Hollandse veiligheidsregio's hadden daartoe plaatsgenomen in een 'binnenring'. In de 'buitenring' zaten tal van deskundigen. De heer Brok merkte op dat de 'binnenring' belangrijk is, maar de 'buitenring' is nog belangrijker. De professionals moeten kunnen rekenen op hun bestuurders. Zij geven samen vorm aan het beheersen van een crisis.

De rol van de provincie is essentieel geweest in het Jaar van Transport en Veiligheid. De provincie heeft laten zien geen wazig bestuursvehikel te zijn maar een verbindende, faciliterende, stimulerende en praktische factor van belang is geweest.

**Conclusies jaar van transport en veiligheid.** De overall conclusie is dat landelijk gezien de provincie Zuid-Holland voorop loopt met de samenwerking tussen de vier veiligheidsregio's die de provincie rijk is. Men heeft elkaar ontmoet en gevonden op de relevante aspecten van risicobeheersing en crisisbestrijding rond het thema transport gevaarlijke stoffen. Zuid-Holland geeft hiermee een goed voorbeeld aan andere provincies.

## **6. Ondertekening Intentieverklaring**

De bestuurlijke conferentie werd afgesloten met de ondertekening van een intentieverklaring. De heren Brok en Lenferink, voorzitters van de veiligheidsregio's Zuid-Holland Zuid en Hollands-Midden ondertekenden samen met de heer Franssen, Commissaris van de Koningin. De heer Franssen tekent mee bij wijze van adhesiebetuiging en in de verwachting dat de samenwerking in de komende periode tot aansprekende resultaten zal leiden. De heer Aboutaleb, voorzitter van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, had de verklaring al eerder getekend.

Met de ondertekening is een majeure stap gezet op weg naar optimale coördinatie en afstemming bij grensoverschrijdende incidenten en crises.

De belangrijkste les van 'Jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland' is dat werken aan veiligheid iets is wat je samen doet.

## **7. Afronding**

De dagvoorzitter wijst er nog eens op dat niet alle burgemeesters getriggerd zijn door het probleem veiligheid. Uit eigen ervaring geeft zij aan dat een burgemeester ook niet alle dagen aanwezig is in zijn of haar gemeente. Dit vereist een goede voorbereiding op crises en rampen, ook van de loco-burgemeester. Dit is niet vanzelfsprekend; persoonlijke voorkeur en interesse speelt hierin een rol. Er valt nog een wereld te winnen. Het onderwerp veiligheid verdwijnt bij dagelijkse prioritering van onderwerpen al snel naar een van de laatste agendapunten: het is niet actueel. Maar er is goede hoop: alle evaluaties van crises en rampen hebben geleid tot meer inzicht in risico's.

De belangrijkste les is dat werken aan veiligheid iets is wat je samen doet. Hiervoor is nodig: vertrouwen, elkaar kennen en elkaar in de ogen kijken. Dit is nodig opdat professionals het gevoel hebben dat hun bestuurders competent zijn. Dat hun bestuurders, als het nodig is weten wat ze moeten doen. Bovendien, de burger heeft er recht op dat hij kan vertrouwen op een bestuurder die voorbereid is op situaties die ons kunnen overvallen.