

Eindrapport / Juni 2011

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND



JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en vier veiligheidsregio's



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

INHOUDSOPGAVE

Bestuurlijke samenvatting	4	5. Risicocommunicatie	14
Voorwoord	6	5.1 Doel	14
1. Inleiding	7	5.2 Aanpak	14
2. Doel en programma	8	5.2.1 Inzichten gedurende het proces	14
2.1 Doel	8	5.3 Producten	16
2.2 Het programma	8	5.4 Resultaten	16
2.3 Overige activiteiten	9	5.4.1 Geleerde lessen	16
2.4 Betrokkenen	9	5.4.2 Aanbevelingen	16
3. Ontwikkeling interregionaal incidentscenario	10	5.5 Vervolg	17
3.1 Doel	10	6. Operationele en bestuurlijke oefening	18
3.2 Aanpak	10	6.1 Doel	18
3.3 Resultaat	11	6.2 Aanpak	18
3.3.1 Geleerde lessen	11	6.3 Operationele oefening	18
3.3.2 Aanbeveling	11	6.3.1 Resultaat	19
3.3.3 Nadere informatie	11	6.3.2 Aanbevelingen	20
4. Basisnet voor het transport van gevaarlijke stoffen over wegen	12	6.3.3 Voorstel programma bestuurlijke werkconferentie	20
4.1 Doel	12	6.4 Bestuurlijke werkconferentie	21
4.2 Aanpak	12	6.4.1 De belangrijkste conclusies	21
4.3 Resultaat	13	6.5 Vervolg	21
4.4 Producten	13	7. De afronding – bestuurlijke conferentie en intentieverklaring	22
4.5 Vervolg	13	8. Het resultaat van het jaar van transport en veiligheid	25
4.5.1 Aanbeveling	13	8.1 Resultaat	25
		8.2 Bevindingen	26
		8.3 Aanbevelingen	26
		Bijlage I Programma organisatie	27
		Bijlage II Externe communicatie	28
		Bijlage III Verslag bestuurlijke conferentie	29
		Bijlage IV Verslag bestuurlijke werkconferentie	39
		Bijlage V Intentieverklaring	44
		Bijlage VI Overzicht activiteiten jaar van transport	46



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

BESTUURLIJKE SAMENVATTING

De Commissaris van de Koningin en de vier voorzitters van de Zuid-Hollandse veiligheidsregio's hebben 2010 uitgeroepen tot jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland.

Belangrijkste aanleidingen waren:

- Belevingsonderzoeken die in Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond zijn uitgevoerd. Inwoners realiseren zich dat transport van gevaarlijke stoffen risico's met zich meebrengt en willen daarover graag nader geïnformeerd worden.
- De wettelijke noodzaak tot interregionale samenwerking om incidenten en crises die regiogrenzen overschrijden te kunnen bestrijden.
- Het verbinden van crisisbeheersing met risicobeheersing en het voorkomen van rampen.

Resultaten van het jaar van transport en veiligheid:

Veel inwoners en bestuurders realiseren zich niet dat gevaarlijke stoffen ook in grote hoeveelheden door buisleidingen worden vervoerd. Door vrijwel alle Zuid-Hollandse gemeenten lopen buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De vier veiligheidsregio's en de provincie hebben een interregionaal incidentscenario voor transport gevaarlijke stoffen door hogedruk aardgasleidingen opgesteld. Dit scenario is op kleine schaal geoefend in de regio Rotterdam-Rijnmond. Hiernaast is het proces van de ontwikkeling van het incidentscenario en de inhoud besproken bij de NVBR en is het scenario opgenomen in een landelijke database met scenario's.

Knelpunten als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen in Zuid-Holland zijn in beeld gebracht. Het aantal knelpunten op provinciale en gemeentelijke wegen is beperkt. Daardoor is het niet nodig om, in aanvulling op het rijksbasisnet vervoer gevaarlijke stoffen en gemeentelijke

routeringen, aanvullend provinciaal beleid te maken.

Een aandachtspunt is de handhaving van bestaande routeringen. De provincie blijft het transport van gevaarlijke stoffen over wegen monitoren.

Inwoners zijn geïnformeerd over de risico's van transport gevaarlijke stoffen.

Gemeenterubrieken in huis-aan-huisbladen en gemeentelijke websites vormden een belangrijke schakel in het verspreiden van de risicocommunicatieboodschap. Bij gemeenten en veiligheidsregio's hoort risicocommunicatie bovenaan de prioriteitenlijst.

Bij alle betrokken partijen mag de aandacht voor risicocommunicatie groeien. Het opzoeken van de interactie met de doelgroep op bijvoorbeeld publieksevenementen en via social media zijn goede manieren.

Een interregionaal incident met gevaarlijke stoffen is operationeel geoefend. Het scenario betrof een schip met gevaarlijke stoffen, dat op de grens van twee veiligheidsregio's in aanvaring kwam met een passagiersschip met kinderen van een internationale school. Een gifwolk wordt met de wind richting twee andere veiligheidsregio's geblazen. Uit de oefening bleek dat de onderlinge informatievoorziening beter moet en dat onderlinge afspraken over verantwoordelijkheidsverdeling nodig zijn.

Dit zelfde scenario vormde de basis voor een werkconferentie met de vier voorzitters van de Zuid-Hollandse veiligheidsregio's. Onder leiding van senatoren van Kappen en Hermans werd gesproken over dilemma's bij een interregionaal incident. Het betrof leiding en coördinatie, crisiscommunicatie, het internationale aspect van crisisbeheersing.

De voorzitters van de vier veiligheidsregio's waren het eens dat er op het gebied van borging van bovenregionale

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

samenwerking behoefte is aan nieuwe bestuurlijke afspraken. Uitwerking van deze afspraken vindt begin 2011 plaats.

Op een afsluitende bestuurlijke conferentie, werden resultaten van het jaar van transport en veiligheid gedeeld. De Commissaris van de Koningin riep op tot het leren van incidenten, oefenen en elkaar scherp houden. Burgemeester Borgdorff van Binnenmaas vertelde over zijn ervaringen met een buisleidingincident. In een debat kwam de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en bedrijfsleven aan de orde. In een intentieverklaring bevestigden de voorzitters van de veiligheidsregio's dat zij nadere afspraken gaan maken over onderlinge afstemming bij grensoverschrijdende incidenten.

De resultaten en lessen van het jaar van transport leiden tot verbeteringen in de vijf deelnemende organisaties. Het gezamenlijk overleg van de directeurs van de vier veiligheidsregio's en de provincie voert regie over de vervolgacties van het jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland. De kennis die met het jaar van transport en veiligheid is opgedaan zal breder gedeeld worden en onder andere beschikbaar zijn via de website www.relevant.nl.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

VOORWOORD

De brand op 5 januari bij een chemisch bedrijf in Moerdijk en de brand op 14 januari in een goederenwagon op rangeerterrein Kijfhoek laten zien dat de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen meestal niet beperkt blijven tot één gemeente en bovendien meerdere veiligheidsregio's kunnen treffen. Ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen grote maatschappelijke en fysieke gevolgen hebben.

Vooraf in Zuid-Holland moeten we niet alleen alert zijn op de risico's die productie, bewerking, gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Ook het transport van gevaarlijke stoffen vraagt onze aandacht. Niet alleen de mainport Rotterdam en het netwerk van achterlandverbindingen brengen risico's met zich mee. In bijna alle Zuid-Hollandse gemeenten liggen buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Ook inwoners realiseren zich dat het transport van gevaarlijke stoffen risico's met zich meebrengt. Dit blijkt uit belevingsonderzoeken die enkele jaren geleden uitgevoerd zijn in Rotterdam-Rijnmond en Zuid-Holland Zuid. Inwoners geven aan nader geïnformeerd te willen worden over deze risico's.

Voor de voorzitters van de vier Zuid-Hollandse veiligheidsregio's en de commissaris van de Koningin van Zuid-Holland waren dit voldoende redenen om 2010 uit te roepen tot jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland.

Door het thema transport en veiligheid gezamenlijk op te pakken wordt benadrukt dat veiligheid een integraal vraagstuk is waarbij samenwerking op het gebied van risicobeheersing én incidentbestrijding voorop staat.

Afgelopen jaar hebben de vier veiligheidsregio's en de provincie samen vier projecten uitgevoerd. In dit eindrapport wordt verslag gedaan van het jaar van transport en veiligheid.

Ik ben er van overtuigd dat goede samenwerking tussen veiligheidspartners nodig is in het streven naar maximale veiligheid voor onze inwoners. Daarom ben ik blij dat we afgelopen jaar een belangrijke stap hebben gezet richting structurele afspraken tussen veiligheidsregio's en andere partners ten aanzien van de voorbereiding op en bestrijding van incidenten.

Drs. A.A.M. Brok

Voorzitter veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid

Tevens portefeuillehouder jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

1 INLEIDING

Het voorkomen van rampen als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen stond centraal in het jaar van transport en veiligheid. Het gaat zowel om het voorkomen van ongevallen, als, mocht het toch misgaan, goed voorbereide hulpverleningsdiensten en zelfredzame burgers.

SAMEN WERKEN AAN TRANSPORT EN VEILIGHEID

Vooruitlopend op de invoering van de Wet op de veiligheidsregio in oktober 2010 zijn de vier veiligheidsregio's en de provincie Zuid-Holland gaan samenwerken aan de verbetering van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door het thema transport en veiligheid gezamenlijk op te pakken wordt benadrukt dat veiligheid een integraal vraagstuk is waarbij samenwerking op het gebied van risicobeheersing én incidentbestrijding leidt tot de beste resultaten.

De doelstelling van het programma jaar van transport en veiligheid is concreet uitgewerkt in vier projecten:

- Uitwerking van incidentscenario's transport gevaarlijke stoffen;
- Basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen over wegen;
- Uitvoeren van een operationele en bestuurlijke interregionale oefening;
- Risicocommunicatie naar de burger.

De scope van het jaar van transport en veiligheid is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor, door tunnels en buisleidingen. Het programma laat de productie, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen buiten beschouwing;

LEESWIJZER

In dit rapport leest u meer over de achtergrond, activiteiten en resultaten van het jaar van transport en veiligheid.

H1 gaat in op de achtergrond, de stand van zaken bij de start van het jaar van transport. De hoofdstukken 2 t/m 6 gaan in op de deelprojecten. De afsluiting van het jaar, de bestuurlijke conferentie komt aan de orde in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 worden de resultaten en aanbevelingen besproken.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

2 DOEL EN PROGRAMMA

De provincie Zuid-Holland kent een hoog risicoprofiel door de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die getransporteerd worden en de hoge bevolkingsdichtheid. Deze risico's worden beheersbaar gehouden door maatregelen van zowel de overheid als het bedrijfsleven. De risico's kunnen niet worden weggenomen: gevaarlijke stoffen zijn noodzakelijke ingrediënten voor producten waar consumenten om vragen.

Het beter beheersen van de risico's door het treffen van preventieve maatregelen en het leren omgaan met deze risico's is een uitdaging voor bestuurders én burgers.

2.1 DOEL

Doel van het jaar van transport en veiligheid is om door interregionale samenwerking de risico's rond het vervoer van gevaarlijke stoffen in Zuid-Holland te beperken en knelpunten versneld op te lossen.

Het beoogde effect van het jaar van transport en veiligheid is:

- Het versnellen van lopende en nieuwe projecten in Zuid-Holland op het gebied van transport van gevaarlijke stoffen. Door de projecten te verbinden wordt het resultaat van deze projecten sneller opgeleverd en de kwaliteit beter dan zou gebeuren zonder overkoepelend programma. Het motto is dan ook 'Het totaal is meer dan de som der delen'.
- Met behulp van risicocommunicatie wordt maatschappelijke aandacht voor het transport van gevaarlijke stoffen vergroot. Tegelijk krijgen burgers een concreet handelingsperspectief, zodat de effecten van een mogelijke ramp met het transport van gevaarlijke stoffen worden verkleind.
- Bestrijding van een crisis of ramp die zich in meerdere veiligheidsregio's voltrekt, vraagt om samenwerking tussen veiligheidsregio's. Door een gezamenlijke

rampenoefening en de voorbereiding hiervan wordt deze samenwerking gestimuleerd. De betrokken bestuurders van veiligheidsregio's en de provincie worden zich daardoor meer bewust van hun mogelijkheden, taken en verantwoordelijkheden.

2.2 PROGRAMMA

Het programma jaar van transport en veiligheid is vormgegeven op basis van de doelstellingen zoals omschreven in de vorige paragraaf. De doelstellingen zijn vertaald in vier deelprojecten:

1. Incidentscenario transport gevaarlijke stoffen

In oktober 2010 is de Wet op de veiligheidsregio's ingevoerd. De veiligheidsregio's staan voor de opgave om de risicobeheersing en incidentbestrijding in hun regio verder vorm te geven, onder andere door het opstellen van een regionaal risicoprofiel. Een onderdeel van het regionaal risicoprofiel is het opstellen van incidentscenario's. Het project incidentscenario voert een risico-inventarisatie uit, wat vertaald wordt in scenario's transport gevaarlijke stoffen voor de vier modaliteiten weg, water, spoor en buisleidingen. Één incidentenscenario wordt nader uitgewerkt en via de andere projecten van het jaar van transport en veiligheid onder de aandacht gebracht wordt van de bestuurders, hulpverleningsdiensten en bewoners.

2. Basisnet voor het transport van gevaarlijke stoffen over wegen

In het Beleidsplan Externe Veiligheid 2010 van de provincie Zuid-Holland is een onderzoek aangekondigd naar de wenselijkheid van een provinciaal basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit onderzoek vindt plaats in aansluiting op de instelling van het Rijksbasisnet voor vervoer

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

van gevaarlijke stoffen en de bestaande gemeentelijke bevoegdheid tot routing. Gemeenten hebben de bevoegdheid wegen aan te wijzen die gebruikt moeten worden voor vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen (zoals LPG en vuurwerk) door de bebouwde kom.

Het project 'basisnet voor het transport van gevaarlijke stoffen' geeft een overzicht van de plaatsgebonden- (PR-) en Groepsrisico- (GR-) knelpunten, het (nieuwe) wettelijk kader, de voornemens van het Rijk met betrekking tot het Rijksbasisnet, de gemeentelijke routing en de provinciale voornemens op provinciale wegen en in het ruimtelijke ordeningsbeleid.

3. Risicocommunicatie

De Wet veiligheidsregio's legt de verantwoordelijkheid voor taken op het gebied van risicocommunicatie nadrukkelijk bij het bestuur van de Veiligheidsregio. Het project risicocommunicatie voorziet gemeenten in de provincie Zuid-Holland van relevante inhoudelijke informatie en middelen, om burgers te informeren over het over transport van gevaarlijke stoffen en handelingsperspectieven. Op grond van geïnterviewde risico's die staan weergegeven op de provinciale risicokaart, worden inwoners van Zuid-Holland geïnformeerd over transportrisico's van gevaarlijke stoffen.

4. Operationele en bestuurlijke oefening

Transport van gevaarlijke stoffen gaat over de grenzen van de veiligheidsregio's heen. Een incident met gevaarlijke stoffen waar meerdere veiligheidsregio's bij betrokken zijn, is niet onwaarschijnlijk. De projectgroep heeft besloten om een bestuurlijke oefening te organiseren, met daaraan voorafgaand een interregionale ROT-oefening.

De ROT-oefening levert beslispunten en kwesties op voor de interregionale bestuurlijke oefening.

2.3 OVERIGE ACTIVITEITEN

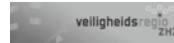
Om de start van het jaar transport en veiligheid te markeren is in maart 2010 een conferentie georganiseerd voor betrokkenen. Er werd vooruitgekeken naar de inhoud van het themajaar en men heeft met elkaar kennis gemaakt. Deze startconferentie heeft mede de basis gelegd voor samenwerking tussen publieke en private partijen binnen diverse projecten van het jaar van transport en veiligheid in Zuid-Holland. Voorafgaand aan de startconferentie is in januari 2010 een operationele, ambtelijke startbijeenkomst georganiseerd voor stuurgroepleden, projectgroepleden en andere direct betrokkenen.

Het jaar van transport en veiligheid is afgesloten met een bestuurlijke conferentie op 8 december 2010. Meer informatie over de bestuurlijke conferentie staat in hoofdstuk 7.

In bijlage VI Overzicht activiteiten is een chronologisch overzicht opgenomen van de verschillende activiteiten van het programma. Bijlage I Programmaorganisatie geeft een toelichting op de structuur van de programmaorganisatie.

2.4 BETROKKENEN

De hoofdrolspelers binnen het programma zijn de vier veiligheidsregio's en de provincie Zuid-Holland. Andere betrokkenen binnen de projecten zijn onder meer gemeenten, rijksoverheid, milieudiensten, waterschappen, het (georganiseerde) bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

3 ONTWIKKELING INTERREGIONAAL INCIDENTSCENARIO

Het opstellen van een regionaal risicoprofiel is verplicht met de inwerkingtreding van de Wet veiligheidsregio's in oktober 2010. Het project Incidentscenario heeft hier op voorgesorteerd door vroegtijdig een interregionaal, provinciebreed risicoprofiel transport gevaarlijke stoffen op te stellen. Transport van gevaarlijke stoffen houdt niet op bij de regiogrens. Het opstellen van een interregionaal incidentscenario voor dergelijk transport heeft daarom meerwaarde.

3.1 DOEL

De doelen van het project Incidentscenario zijn:

- Meer inzicht verkrijgen in de interregionale risico's rondom externe veiligheid, transport gevaarlijke stoffen;
- Integrale expertanalyse van de diverse vormen van impact: aantal slachtoffers/gewonden, economische schade, milieuschade, maatschappelijke onrust;
- Input leveren voor de oefening van het jaar van transport en veiligheid en het regionale risicoprofiel van de vier veiligheidsregio's.

De scope van het project is het transport van gevaarlijke stoffen over de vier modaliteiten weg, spoor, water en buisleidingen.

3.2 AANPAK

Voor het ontwikkelen van een interregionaal incidentscenario transport gevaarlijke stoffen is gebruik gemaakt van de landelijke 'Handreiking Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio's'. Deze methodiek is beschikbaar gesteld door de NVBR en ondersteunt bij het opstellen van een regionaal risicoprofiel, inclusief de te maken beleids- en capaciteitanalyse. De Handreiking bevat een module voor het ontwikkelen van scenario's. De aanpak zoals beschreven

in deze module is gehanteerd voor het opstellen van de incidentscenario's transport gevaarlijke stoffen.

Voor de ontwikkeling van het interregionaal incidentscenario transport gevaarlijke stoffen is gewerkt met een breed samengestelde expertgroep. Experts waren afkomstig uit de overheid, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Ter voorbereiding op de bijeenkomsten van de expertgroep is een risico-inventarisatie uitgevoerd. De inventarisatie van risico's vormt een belangrijke stap bij het opstellen van het regionaal risicoprofiel. De risico-inventarisatie geeft inzicht in de aanwezige risico's en andere relevante beschikbare informatie zoals demografische en ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor de vier modaliteiten weg, water, spoor en buisleidingen zijn incidentscenario's ontwikkeld. De volgende stappen zijn doorlopen: opstellen van een risicobeeld en risicoduiding, uitvoeren van een risicoanalyse en een keuze voor de uitwerking van één incidentscenario. Aan de hand van een viertal criteria is het incidentscenario gekozen dat geschikt is voor een regionale oefening:

1. Interregionaal effectgebied;
2. Onbekendheid met het incidentscenario:
 - Bestuurders,
 - Burgers (risicocommunicatie);
3. Uitvoerbaarheid van het incidentscenario (oefening);
4. Representativiteit PZH.

De uitkomst van de expert judgement is een keuze voor de modaliteit buisleidingen. Het scenario buisleidingen heeft een maximale score op bovengenoemde criteria. De modaliteit buisleidingen is bestuurlijk nog relatief onbekend ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten. Op de tweede plaats staat de modaliteit weg.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

Tijdens de laatste expertmeeting is een incidentscenario buisleidingen ontwikkeld dat voldoet aan het criterium 'het midden tussen grootste gevolgen en meest waarschijnlijk'. De achterliggende reden voor het criterium is dat het scenario oefenbaar moet zijn en een bepaalde realiteitswaarde moet bevatten gezien de gewenste aandacht van bestuurders voor het incidentscenario buisleidingen. Binnen dit scenario zijn de belangrijkste interregionale risico's in kaart gebracht en is de impact en waarschijnlijkheid van het incident conform de landelijke methodiek berekend.

3.3 RESULTAAT

Vervoer van gevaarlijke stoffen via een buisleiding is onderbelicht bij bestuurders en bewoners. Het project heeft vervoer door buisleidingen op de kaart gezet. Het incidentscenario dat geselecteerd en doorontwikkeld is door de experts is het incidentscenario Per Abuis: een breuk in een hogedruk aardgasleiding (40 bar) met een vertraagde ontsteking. Het incidentscenario is een aantal malen geoefend in de regio Rotterdam-Rijnmond op kleine schaal (CoPI oefening). Hiernaast is het proces van de ontwikkeling van het incident-scenario en de inhoud besproken bij de NVBR en is het scenario opgenomen in een landelijke database met scenario's van de NVBR.

3.3.1 Geleerde lessen

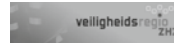
Het project incidentscenario heeft de belangrijke les opgeleverd dat een brede, complete mix van experts aan tafel een vereiste is om tot een goed incidentscenario te komen. Door het gezamenlijk doorlopen van de methodiek hebben de deskundigen van de vier veiligheidsregio's en andere publieke en private partijen elkaar aangevuld en van elkaar geleerd.

3.3.2 Aanbeveling

Bij het opschrijven van dit scenario is geen interregionale beleids- en capaciteitanalyse gemaakt. Het is aan te bevelen dat de vier veiligheidsregio's dit met elkaar wel vorm en inhoud geven. Dit streven past ook goed in de bestuurlijke intentieverklaring om de samenwerking tussen de regio's te intensiveren.

3.3.3 Nadere informatie

Een uitgebreide beschrijving van het project, de aanpak en het resultaat is beschreven in het rapport Project Incidentscenario Transport gevaarlijke stoffen. Dit rapport is verkrijgbaar via de provincie Zuid-Holland en is digitaal beschikbaar op www.relevant.nl.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

4 BASISNET VOOR HET TRANSPORT VAN GEVAARLIJKE STOFFEN OVER WEGEN

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen levert spanning op met de ruimtelijke inrichting rond die wegen. Duidelijkheid over de vraag waar welk transport plaatsvindt en hoe de consequenties van dit vervoer op een robuuste wijze verankerd kunnen worden in beleid ruimtelijke ordening, is dan ook van groot belang.

Echter, in de praktijk blijken vervoersprognoses niet altijd toekomstvast te zijn, waardoor ongewild en zonder daar iets tegen te kunnen doen, situaties ontstaan die vanuit het veiligheidsbeleid niet acceptabel zijn. Het Rijk werkt daarom aan de instelling van een basisnet van transportroutes waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Het wettelijk kader wordt daartoe uitgebreid. Het Rijk wil hiermee een toekomstvaste oplossing bieden voor de borging van veiligheid bij toenemende ruimtelijke ontwikkelingen en toenemende transporten van gevaarlijke stoffen.

In het Beleidsplan Externe Veiligheid 2010 van de provincie Zuid-Holland is een onderzoek naar de wenselijkheid van een ruimtelijk geborgd provinciaal basisnet aangekondigd. Dit in aansluiting op de instelling van het Rijksbasisnet en de bestaande gemeentelijke bevoegdheid tot routing¹.

4.1 DOEL

In het Beleidsplan Externe Veiligheid 2010 is een onderzoek naar de instelling van een provinciaal basisnet inclusief de ruimtelijke borging aangekondigd. Het project basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voert dit onderzoek uit. Het resultaat is een visie.

Het onderzoek moet inzicht geven in:

- > de PR- en GR-knelpunten;
- > het (nieuwe) wettelijk kader;
- > de voornemens voor het rijksbasisnet;
- > de gemeentelijke routeringen;
- > de provinciale voornemens voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen;
- > het ruimtelijke orderingsbeleid langs rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen in Zuid-Holland.

4.2 AANPAK

Allereerst zijn enkele inventarisaties uitgevoerd. In opdracht van de provincie is geïnterviewd, met een telonderzoek, wat de aard en omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen is. Deze gegevens zijn gecombineerd met gegevens die vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar kwamen.

De resultaten van het gecombineerde telonderzoek zijn beoordeeld op knelpunten vanuit het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Ruimtelijke plannen zijn geanalyseerd en modelberekeningen uitgevoerd. Het resultaat was een rapportage met een risicoanalyse. In combinatie met de knelpuntenlijst vanuit het Rijk geeft dat een compleet overzicht van de problematiek in Zuid-Holland.

Tevens is een inventarisatie van gemeentelijke routeringen uitgevoerd, zodat inzicht bestaat in de manier waarop gemeenten sturing geven aan het transport van routeplichtige stoffen binnen de bebouwde kom.

Tenslotte is een samenvattende rapportage opgesteld die de gegevens vanuit de provinciale onderzoeken, het rijksbasisnet en de gemeentelijke routeringen combineert met het wettelijk kader en beleidsvoornemens.

¹ het aanwijzen van verplicht te gebruiken gemeentelijke wegen bij vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen (zoals LPG en vuurwerk) door de bebouwde kom

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

4.3 RESULTAAT

Uit het onderzoek blijkt dat langs diverse wegen in Zuid-Holland het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico worden overschreden. De inventarisatie van bestaande objecten leidt tot een saneringsopgave van ongeveer 40 objecten, gelegen in 6 gemeenten. Dit betreft in de eerste plaats rijkswegen. Ten aanzien van provinciale wegen is duidelijk geworden dat er sprake is van één knelpunt en vijf locaties waar in beginsel veiligheidswinst is te boeken.

Met de combinatie van het instrumentarium voor het rijksbasisnet, gemeentelijke routing en het Wro-beleid kan voldoende gestuurd worden op het voorkomen van risico's. De mogelijkheid tot het instellen van veiligheidszones wordt nog open gehouden in afwachting van het vaststellen van provinciaal beleid met betrekking tot risicoconcentratiegebieden.

Wel is het gewenst om te investeren in handhaving door (opnieuw) duidelijk te maken aan overtreders van de routing dat zij zich aan de routing van gevaarlijke stoffen moeten houden. Ook voor hen geldt: afspraak is afspraak.

4.4 PRODUCTEN

Het gecombineerde resultaat van wettelijk kader, voorbereidend onderzoek, risicoanalyse met een knelpuntenlijst, gemeentelijke routing en beleidsvoornemens van rijk en provincie is beschreven in de notitie 'basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen'. Deze notitie is bij het uitkomen van deze rapportage nog niet definitief. Verwacht wordt dat deze notitie in het voorjaar van 2011 beschikbaar komt.

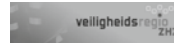
De gegevens van de provinciale onderzoeken zijn ingevoerd op de provinciale risicokaart, zodat van de gegevens gebruik kan worden gemaakt bij bijvoorbeeld planvorming.

4.5 VERVOLG

In 2012 wordt de nieuwe wettelijke regeling voor het Rijksbasisnet van kracht. Vanaf dat moment kan ook de saneringsopgave door het Rijk uitgevoerd worden. De provincie informeert gemeenten en andere betrokkenen over het basisnet in Zuid-Holland. De provincie treedt bovendien in overleg met de betrokken gemeenten om nut en noodzaak van routing en handhaving te benadrukken. De provincie blijft de feitelijke ontwikkelingen op de wegen monitoren. Indien de situatie zich drastisch anders ontwikkelt dan de huidige prognoses, werkt de provincie alsnog een voorstel uit voor een provinciaal basisnet.

4.5.1 Aanbeveling

Het is belangrijk dat de veiligheidsregio's blijven beschikken over de meest actuele informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Zij hebben deze informatie nodig voor advisering op ruimtelijke plannen en voor de voorbereiding van incidenten. Daar waar wegen, waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd, regiogrenzen overschrijden is samenwerking tussen de betreffende veiligheidsregio's wenselijk. Dit geldt zowel voor de advisering op ruimtelijke ontwikkelingen als op de voorbereiding van incidenten.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

5 RISICOCOMMUNICATIE

Een belangrijke aanleiding voor het jaar van transport en veiligheid was de uitkomst van een belevingsonderzoek dat is uitgevoerd onder burgers in Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond. Inwoners realiseren zich dat transport van gevaarlijke stoffen risico's met zich meebrengt en willen daarover graag geïnformeerd worden.

Het transport van gevaarlijke stoffen is niet gebonden aan een gemeente of een veiligheidsregio maar gaat over grenzen heen. Het heeft meerwaarde om de risicocommunicatie over het transport van gevaarlijke stoffen vanuit de vier betrokken veiligheidsregio's gezamenlijk vorm te geven.

Risicocommunicatie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeenten en veiligheidsregio's; vanuit die basisgedachte is het project risicocommunicatie inhoud gegeven en uitgevoerd.

5.1 DOEL

Het doel van het project risicocommunicatie is niet alleen het zenden van informatie over risico's en maatregelen die de overheid neemt om deze risico's te beperken, maar ook concreet handelingsperspectief te bieden aan burgers bij een ongeval met transport van gevaarlijke stoffen.

De onderliggende doelstellingen zijn:

- Het vergroten van het (risico-)bewustzijn van inwoners rondom risico's van het transport van gevaarlijke stoffen;
- Inwoners bewustmaken van de eigen verantwoordelijkheid bij calamiteiten en noodsituaties en de voorbereidingen op dergelijke situaties;
- Inwoners bewust maken van de beschikbare informatie over risico's van het transport van gevaarlijke stoffen;

- Inzicht geven in de voorbereidingen en maatregelen die de overheid en hulpdiensten treffen;
- Inwoners een concreet handelingsperspectief bieden bij ongevallen rondom transport van gevaarlijke stoffen.

5.2 AANPAK

Het uitgangspunt van de samenwerking tussen de vier veiligheidsregio's in Zuid-Holland was efficiënter te werken door kennis en kunde met elkaar te delen en de burger op een eenduidige wijze te informeren over mogelijke risico's in hun leefomgeving.

De projectgroep risicocommunicatie, bestond uit medewerkers risicocommunicatie van de vier veiligheidsregio's.

De projectgroep werd incidenteel ondersteund door een netwerk van deskundigen op het gebied van transport gevaarlijke stoffen en/of risicocommunicatie.

Conform het oorspronkelijke plan zijn basisteksten ontwikkeld over vervoer van gevaarlijke stoffen die via gemeenten onder de aandacht van inwoners zijn gebracht. Verder is op de Wereldhavendagen in Rotterdam, rechtstreeks met inwoners gecommuniceerd over risico's van transport gevaarlijke stoffen.

Bij de communicatie is aansluiting gezocht bij bestaande landelijke projecten zoals 'Zelfredzaamheid' en 'Denk Vooruit' van het ministerie van Veiligheid en Justitie en bij regionale projecten als 'Sporzone' en 'Risicowijzer' (veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid). In de uitingen is steeds verwezen naar de website www.risicokaart.nl.

5.2.1 Inzichten gedurende het proces

Communicatieprofessionals en inhoudelijk deskundigen hebben zich tijdens de startconferentie in maart 2010 gebogen

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

over de vraag hoe de burger het beste geïnformeerd kan worden over de risico's in de omgeving. De belangrijkste conclusies waren:

- Maak de boodschap niet te ingewikkeld, communiceer simpel;
- Draag bij aan een realistisch beeld van wat de overheid doet om zich voor te bereiden op calamiteiten en/of ter voorkoming van een incident;
- Paniek veroorzaken onder burgers is een mythe, dus gewoon communiceren;
- Zoek naar natuurlijke aanhaakmomenten om met de burgers in contact te treden.

In de basisteksten vervoer gevaarlijke stoffen die voor gemeenten zijn opgesteld, is ruimte gegeven voor een lokale boodschap, waardoor maatwerk per gemeente kon worden gerealiseerd. De gemeenten hebben hier verdeeld op gereageerd. De meeste gemeenten hebben de teksten wel gebruikt voor de website en/of gemeenterubriek, maar hebben nauwelijks gebruik gemaakt van de 'maatwerkmogelijkheid'.

Een deel van de gemeenten heeft de teksten niet gebruikt en volstond met een link naar de website

www.transportenveiligheid.nl. Deze website is overigens weinig geraadpleegd.

Voor de projectgroep was dit reden om deels af te stappen van de meer 'klassieke' communicatiemiddelen waar in eerste instantie voor gekozen is. Gezocht is naar een meer ludieke inslag en meer interactie.

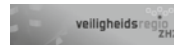
Voor de Wereldhavendagen is een flyer ontwikkeld met de titel 'Wat te doen bij een incident met gevaarlijke stoffen?' Mensen

konden als onderdeel van een veiligheidsquiz een vraag over zelfredzaamheid beantwoorden waarna de flyer werd uitgedeeld. Vervolgens konden mensen op basis van hun postcode informatie krijgen over de risicolocaties in de buurt via www.risicokaart.nl. Het publiek reageerde enthousiast en stak duidelijk iets van de flyer en de website op.

De flyers zijn eind 2010 door de Veiligheidsregio's verspreid onder de gemeenten voor de stadswinkels/informatiepunten, met daarbij een Q&A-lijst voor de gemeentelijke websites. Niet alle gemeenten hebben dit al overgenomen. Begin 2011 zal door de projectgroep nog extra actie worden ondernomen om de Q&A's geplaatst te krijgen.

De projectgroep heeft vier cartoons laten ontwikkelen, met de vier vervoersmodaliteiten water, weg, spoor en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen in de hoofdrol. Tijdens de Wereldhavendagen was een supersize versie (1x2 meter) van de eerste cartoon een echte aandachtstrekker. De cartoons kunnen zeer breed worden ingezet om de boodschap over zelfredzaamheid kracht bij te zetten. Inmiddels zijn de cartoons binnen de verschillende Veiligheidsregio's onder de collega's verspreid.





Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Omdat de ludieke aanpak lijkt te werken, wordt als sluitstuk van het jaar van transport en veiligheid een educatieve game ontwikkeld met de werktitel 'Wegwezen?' Doel van de game is om inwoners van de provincie Zuid-Holland spelenderwijs te laten ontdekken wat de te ondernemen acties zijn bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het spel zal hen informeren over hoe ze gewaarschuwd worden en wat ze in welk geval moeten doen én juist niet moeten doen. Zo leert de speler actief, kan hij opties kiezen zonder risico's en het is de bedoeling dat het leuk is om te doen.

De game wordt begin 2011 gelanceerd. Een link naar de game wordt verspreid via de bekende websites van de betrokken partijen, de gemeenten en vooral ook via social media. Er zal gewerkt worden met high scores, waardoor een viral effect kan worden gerealiseerd. Ook wordt samenwerking gezocht met scholen, onder andere via www.kennisnet.nl. Gedurende het hele jaar 2011 wordt de game nog ingezet bij evenementen en andere natuurlijke aanhaakmomenten.

5.3 PRODUCTEN

Op basis van de doelstelling en geformuleerde uitgangspunten is een aantal producten ontwikkeld:

- Basisteksten risicocommunicatie voor gemeenten
- Website www.transportenveiligheid.nl
- Flyer transport en veiligheid 'Wat te doen bij een incident met gevaarlijke stoffen?'
- Cartoons
- Game 'Wegwezen?' (beschikbaar begin 2011)

5.4 RESULTATEN

De samenwerking tussen de vier veiligheidsregio's was effectief en inspirerend. Gezamenlijk zijn instrumenten ontwikkeld en boodschappen op elkaar afgestemd.

Niet alle middelen, zoals die in het oorspronkelijke plan beschreven waren, zijn gerealiseerd. Zo zijn de zogenaamde

Muppies (reclamevitruines) uiteindelijk niet ingezet. Reden hiervoor is dat de projectgroep juist de keuze heeft gemaakt om minder te gaan 'zenden' maar meer de interactie met het publiek op te zoeken. De inzet van de cartoons en de game zijn hiervan voorbeelden.

Of er daadwerkelijk iets veranderd is in de risicobeleving van de burger is moeilijk vast te stellen; een provinciebrede nulmeting is niet uitgevoerd.

5.4.1 Geleerde lessen

Voor een aantal middelen geldt dat deze minder effectief werden ingezet dan gehoopt. Dit waren vooral de middelen: gemeentelijke websites en publicaties in huis-aan-huisbladen. De projectgroep was hiervoor afhankelijk van de gemeenten, en hier staat risicocommunicatie niet altijd bovenaan de prioriteitenlijst. Dat is geen onwil, maar een gevolg van de waan van de dag.

Duidelijk is wel dat er expliciet tijd gereserveerd moet worden voor het project, anders valt risicocommunicatie ook bij de Veiligheidsregio's tussen wal en schip. Er zijn immers vaak andere zaken die meer acute aandacht vragen. Dit is ook het belangrijkste probleem dat zich in de samenwerking met de gemeenten heeft gemanifesteerd. Risicocommunicatie is niet-sexy, niet-acuut en daarmee ligt het onderop de stapel. Er is voldoende gezaaid, maar nog onvoldoende geoogst. Bij alle betrokken partijen mag de aandacht voor risicocommunicatie nog beter vorm krijgen.

5.4.2 Aanbevelingen

De risicokaart is een belangrijke bron van informatie en een geschikt instrument gebleken om mensen bewust te maken van hun omgeving en de risico's. Het is een goed handvat voor zelfredzaamheid. De projectgroep adviseert om de risicokaart

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

in te blijven zetten bij relevante publieksevenementen en hiernaar te verwijzen.

Het daadwerkelijk bereiken van de burger blijft een uitdaging. Het afgelopen jaar heeft uitgewezen dat het alleen maar zenden van informatie onvoldoende effect heeft. Het opzoeken van de interactie met de doelgroep op bijvoorbeeld publieksevenementen en via social media zijn volgens de projectgroep de beste manieren.

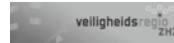
Bij alle betrokken partijen mag de aandacht voor risicocommunicatie nog beter vorm krijgen. De focus ligt hierbij allereerst op een actieve rol van de lokale bestuurders en meer specifiek de burgemeester. Risicocommunicatie helpt om de noodzakelijke maatschappelijke discussie over verantwoordelijkheidsverdeling te voeren. De overheid kan immers geen risicovrije samenleving garanderen. De burger dient zijn/haar eigen verantwoordelijkheid te nemen. Risicocommunicatie is een onderbelicht thema dat meer aandacht verdient; Dat geldt bijvoorbeeld voor de samenwerking tussen de veiligheidsregio's en de gemeenten.

Gezien het beperkte succes van de website www.transport-enveiligheid.nl zal deze per juni 2011 worden opgeheven. Er zal blijvend worden ingezet op www.risicokaart.nl. Verwijzing van de risicokaart naar de websites van de Veiligheidsregio's is wat de projectgroep betreft de meest effectieve weg om de burger daadwerkelijk de informatie te bieden waar hij iets aan heeft.

5.5 VERVOLG

De projectgroep Risicocommunicatie werkt het komende jaar verder aan het vergroten van het risicobewustzijn en de zelfredzaamheid van de inwoners van de provincie Zuid-Holland. De veiligheidsregio's willen de waardevolle samenwerking behouden. De projectgroep haakt aan bij

nieuwe provinciale of landelijke thema's en ontwikkelt hieromheen gezamenlijk de communicatie. De lessen en inzichten van het jaar van transport en veiligheid en al ontwikkelde middelen en best practices van het project Zelfredzaamheid van het ministerie van Veiligheid en Justitie, worden hierbij betrokken.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

6 OPERATIONELE EN BESTUURLIJKE OEFENING

De uitdaging van het project operationele en bestuurlijke oefening is om een oefening te ontwikkelen en uit te voeren voor het bestrijden van een regio grens overschrijdende crisis met transport gevaarlijke stoffen.

Volgens het oorspronkelijke plan zou het resultaat van het project incidentscenario (zie hoofdstuk 3) - het uitgewerkte scenario met een hoge druk aardgasleiding - operationeel en bestuurlijk geoefend worden. Bij de voorbereiding bleek dat het uitgewerkte buisleidingscenario te weinig bestuurlijke dilemma's opleverde voor een bestuurlijke oefening. Daarom is voor een ander scenario gekozen.

De directeurs van de veiligheidsregio's hebben besloten dat, het convenant tot regeling van incidentbestrijding voor grote vaarwegen in het beneden rivierengebied uit 1999, prioriteit had om te oefenen. Dit scenario levert wel de bestuurlijke dilemma's op. Het gaat om zaken die niet geregeld zijn in de nieuwe Wet veiligheidsregio's.

6.1 DOEL

Het doel van het project is het trainen van bestuurders en operationele medewerkers van de vier Zuid-Hollandse veiligheidsregio's in het bestrijden van een interregionaal incident met gevaarlijke stoffen. Bovendien beoogt het project een eerste aanzet te geven voor afspraken tussen de vier veiligheidsregio's over het bestrijden van interregionale incidenten en rampen.

De ROT-oefening moet bestuurlijke dilemma's opleveren van voldoende zwaarte voor de interregionale bestuurlijke oefening.

Het beoogde effect van de rampenoefening is het inzicht dat de bestrijding van rampen die zich in meerdere

veiligheidsregio's voltrekken vraagt om samenwerking tussen de veiligheidsregio's. De betrokken bestuurders van veiligheidsregio's moeten zich daarbij bewust worden van hun mogelijkheden, taken en verantwoordelijkheden. Door een gezamenlijke rampenoefening en de voorbereiding hiervan wordt deze samenwerking gestimuleerd.

6.2 AANPAK

De oefening was opgedeeld in een operationele oefening en een bestuurlijke werkconferentie.

Uitgangspunten en randvoorwaarden oefeningen

- Alle Zuid-Hollandse veiligheidsregio's worden actief bij de oefening betrokken;
- Het scenario van de oefeningen moet zodanig zijn opgesteld, dat er interregionale dilemma's naar voren komen.
- Het scenario moet een dergelijk grote uitstraling of effect hebben, zodat interregionaal aanpak is vereist;

6.3 OPERATIONELE OEFENING

Op 30 september 2010 vond het eerste deel van de oefening plaats in het kader van het jaar van transport en veiligheid 2010; de interregionale ROT-oefening 'Stank voor dank'. Het betrof de oefening voor de vier Regionale Operationele Teams van de Veiligheidsregio's binnen de provincie Zuid-Holland. Het onderwerp was het oefenen van het convenant voor de vaarwegen in het beneden rivierengebied, binnen de kaders van de inmiddels in werking getreden Wet veiligheidsregio's. Een incident vond plaats op het water enkele kilometers ten zuiden van het zogenaamde drie-regio-punt van Hollands-Midden, Rotterdam-Rijnmond, Zuid-Holland Zuid. De regio Haaglanden is ook bij het incident betrokken, gezien het effectgebied van het incident.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

Omschrijving scenario

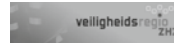
Op 'de Noord' ter hoogte van Alblasterdam komt om 08.31 uur een containerschip met chemicaliën in botsing met een cruiseschip met 190 passagiers, waaronder 60 leerlingen en docenten van the American School en 30 bemanningsleden. Een aantal mensen slaat overboord, een aantal passagiers overlijdt bij de botsing en er zijn veel gewonden. Bij de aanvaring raken twee chemicaliëncontainers lek en er stroomt Tetrahydrothiofeen (THT) over de dekken van beide schepen en in het water. THT is een brandbare geurstof die aan reukloos aardgas wordt toegevoegd om gas waarneembaar te maken. THT verdampt langzaam terwijl de plas die op het water drijft met het tij mee wordt gevoerd in de richting van Rotterdam. De THT-pluim wordt door de aanvankelijke zuidenwind naar het noorden verspreid en wordt met de tijd groter en groter. De precieze verspreiding is moeilijk te voorspellen omdat de wind langzaam gaat krimpen naar oostelijke richting. Binnen de contouren van de ontstane gaswolk ruikt het naar aardgas. Dit levert veel commotie op onder de bevolking.

6.3.1 Resultaat

De ROT-oefening is zeer nuttig geweest om de interregionale samenwerking bij de (voorbereiding op) rampenbestrijding als ontwikkelpunt onder de aandacht te brengen. Uit de oefening bleek dat de onderlinge informatievoorziening beter moet en dat onderlinge afspraken over verantwoordelijkheidsverdeling nodig zijn.

De conclusie was dat binnen de gegeven randvoorwaarden zoals locatie en vervoersmodaliteit een aantal bestuurlijke vraagstukken om een oplossing vragen. De start van het incident valt, na het verplaatsen van de plas THT en schepen na de aanvaring, binnen het convenantgebied. Daarmee valt de bestuurlijke coördinatie conform het convenant onder Zuid-Holland Zuid. De gevolgen van de aanvaring, het ontstaan van een wolk van THT, leidt tot een probleem van bevolkingszorg dat het brongebied verre overstijgt. Wie neemt daarover de bestuurlijke coördinatie op zich: is dit ook automatisch Zuid-Holland Zuid? Betekent dit dan ook dat deze bestuurder de enige is die de communicatie naar de bevolking op zich gaat nemen, terwijl de anderen buiten beeld blijven?





Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Complicerende factor daarbij is dat er zo'n 18 nationaliteiten bij het incident betrokken zijn. Tot wie gaan zij zich richten?

6.3.2 Aanbevelingen

De conclusies en aanbevelingen op het vlak van de interregionale samenwerking zijn:

Het verkrijgen van één gezamenlijk gedeeld beeld was onmogelijk omdat nog niet alle regio's aangesloten zijn op een Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).

Aanbeveling 1:

Zorg er voor dat alle regio's zo snel mogelijk aangesloten zijn op het LCMS en leidt sleutelfunctionarissen op om met het systeem van Netcentrisch Werken om te kunnen gaan.

Het onderling afstemmen van de ROT's door onderling contact van dezelfde functionarissen uit de verschillende regio's verliep zeer moeizaam: er waren geen onderlinge bereikbaarheidsgegevens beschikbaar, functionarissen waren niet bereikbaar en de vergadercycli van de ROT's waren niet op elkaar afgestemd.

Aanbeveling 2:

Stel een bereikbaarheidslijst samen met functienamen, telefoonnummers en mailadressen van de verschillende stafsectieleden per ROT en wissel deze bereikbaarheidslijsten uit met de omliggende regio's en verspreid deze lijsten ook naar de GMK's. Een compleet overzicht zou in beheer van het LOCC kunnen worden gegeven.

Aanbeveling 3:

Laat bij een regiogrensoverschrijdend incident de Operationeel Leiders zo snel mogelijk onderling contact opnemen om onder andere de vergadercycli op elkaar af te stemmen.

Aanbeveling 4:

Stel voor externe partijen één centraal telefoonnummer van het ROT beschikbaar en stel een telefonist/centralist aan voor het ROT die boodschappen kan doorgeven of externe partijen kan doorverbinden met de juiste functionarissen.

Aanbeveling 5:

Maak gebruik van de mogelijkheid van C2000 om een interregionale gespreksgroep aan te maken als back-up voor het telefoonverkeer.

Incidenten die regiogrenzen overschrijden en een gecombineerde aanpak van verschillende ROT's vragen komen gelukkig niet zo vaak voor. De kans dat een regiogrensoverschrijdend incident plaatsvindt, is echter groot genoeg om hierop voorbereid te zijn.

Aanbeveling 6:

Neem in het oefenprogramma voor de ROT's ook regiogrensoverschrijdende incidenten op. Maak van de gelegenheid ook gebruik om functionarissen tussen regio's uit te wisselen, elkaars oefeningen te begeleiden en te observeren: een netwerk werkt nog beter met bekende gezichten.

6.3.3 Voorstel programma bestuurlijke werkconferentie

Op basis van de uitkomst van de operationele oefening en de beperkte ervaring met een interregionale bestuurlijke oefening beveelt de projectgroep aan om het programma van de bestuurlijke werkconferentie de volgende vorm te geven:

- Start met TNO-burgemeestersgame als opmaat naar de rest van het programma;
- Vervolg met een korte terugblik op de ROT-oefening;
- Inleidingen en discussies over en naar aanleiding van de aandachtspunten.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

Met deze opzet wordt tevens voldaan aan de wens van de bestuurders om uitgedaagd te worden, dilemma's aan te stippen en te bespreken.

6.4 BESTUURLIJKE WERKCONFERENTIE

Het doel van de bestuurlijke werkconferentie is helder te krijgen welke dilemma's er spelen als een regiogrens-overschrijdend incident plaatsvindt, het informeren van de voorzitter van de veiligheidsregio's over hun taken en bevoegdheden bij een dergelijk incident en inzicht in de interregionale afspraken die gemaakt moeten worden om een dergelijk incident adequaat af te kunnen handelen. De urgentie van deze afspraken is gelegen in het feit dat de Wet veiligheidsregio's zich tot de regiogrenzen beperkt en het bestaande convenant een zeer beperkte, vooral operationele, strekking heeft en bovendien verouderd is.

Op basis van realistische scenario's en de uitkomsten van de interregionale ROT-oefening zijn de volgende zaken onder de aandacht gebracht van de bestuurders:

1. Leiding en coördinatie
2. Meldkamerproblematiek
3. Crisiscommunicatie/woordvoering
4. Het internationale aspect van crisisbeheersing
5. Het bestaande convenant: vernieuwen?

6.4.1 De belangrijkste conclusies

De voorzitters van de vier veiligheidsregio's zijn het unaniem met elkaar eens dat er op het gebied van borging van bovenregionale samenwerking behoefte is aan nieuwe bestuurlijke afspraken. Hierbij dienen bij voorkeur landelijk te borgen generieke afspraken te worden gemaakt over de verantwoordelijkheidsverdeling bij crisis en incidenten met een bovenregionale impact. Daarbij is het van belang dat een aantal uitgangspunten ook tussen de vier veiligheidsregio's

in Zuid-Holland nader wordt uitgewerkt en dat de gemaakte afspraken voor interregionale samenwerking worden geborgd in de Regionale Crisisplannen.

De nader uit te werken uitgangspunten zijn:

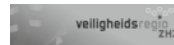
- De bronregio heeft de leiding bij de afhandeling van het incident
- Van 4 RBT naar één in de lead en drie satellieten
- Noodzaak tot gedeeld en geverifieerd informatiebeeld op alle niveaus
- Een sterke informatiepositie is erg belangrijk, maar ook: "kun je op het juiste moment beschikken over de juiste mensen"
- Daarenboven moet beseft worden dat een common operational picture van het LCMS vooral inzicht geeft in de "What is" situatie. Een gedeeld beeld creëren m.b.t. de "What if" en "What next" stappen is niet iets wat van het huidige LCMS verwacht mag worden.
- Positie van de lokale burgemeester/wethouder
- Service level agreement tussen NCC en Regio's
- Informatiedeling VRs – NCC – interdepartementaal
- Eenduidige crisiscommunicatie
- Rol van de CdK en de Minister
- Rolverdeling bij internationale dimensie
- Privaat – economische belangen

In bijlage IV vindt u het uitgebreide verslag van de bestuurlijke werkconferentie

6.5 VERVOLG

De bestuurlijke werkconferentie krijgt een vervolg. Uiterlijk in mei 2011² worden concrete afspraken (convenant) gemaakt tussen de vier veiligheidsregio's over interregionale samenwerking ten tijde van een incident of crisis.

² Deze afspraken zijn gemaakt voordat de brand in Moerdijk en op Kijfhoek hadden plaatsgevonden. Het is verstandig bij de te maken afspraken rekening te houden met de bevindingen van de onderzoeken naar deze branden. Hierdoor wijzigt wellicht genoemde planning.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

7 DE AFRONDING – BESTUURLIJKE CONFERENTIE EN INTENTIEVERKLARING

Op 8 december kwamen bestuurders, bedrijfsleven en veiligheidsprofessionals bijeen op de bestuurlijke conferentie transport en veiligheid in het provinciehuis Zuid-Holland.

De conferentie markeerde de afsluiting van het jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland en tegelijkertijd het begin voor verdere samenwerking tussen de vier veiligheidsregio's in Zuid-Holland.

Onder leiding van de dagvoorzitter mevrouw M. Quint werden de resultaten van het jaar van transport en veiligheid gedeeld en issues besproken. De ondertekening van een intentieverklaring door de voorzitters van de veiligheidsregio's en de CdK van de provincie Zuid-Holland onderstreept en stimuleert de toekomstige samenwerking. Het vormde de kroon op de succesvolle inspanningen van het jaar van transport en veiligheid.

LEREN VAN INCIDENTEN

De commissaris van de koningin, Jan Franssen, opende de bestuurlijke conferentie door te memoreren aan de frontale botsing van twee goederentreinen bij Barendrecht op 24 september 2009. Een van de treinen was geladen met brandbare chemicaliën. Dit voorbeeld laat zien dat, ondanks veiligheidsmaatregelen van overheid en bedrijfsleven, een ongeval met gevaarlijke stoffen in het dichtstbevolkte en meeste bedrijvige deel van Nederland plaats kan vinden. Het devies luidt dan ook: 'Hou elkaar scherp! En oefenen oefenen oefenen!'

ZELFREDZAME BURGERS?

De heer Borgdorff, Burgemeester gemeente Binnenmaas, sprak uit eigen ervaring over het buisleidingenincident in Heinenoord. Op 12 oktober 2007 ontstond door graafwerkzaamheden een lek in een buisleiding met een steekvlam tot gevolg. De heer Borgdorff ging in op de beleving van de burger tijdens het incident. Het bleek dat de burger de sirene onvoldoende serieus neemt. Tijdens een voorlichtingsbijeenkomst een paar dagen na het incident liepen de emoties onder burgers hoog op. De belangrijkste les is dat de impact van de rode auto's en de sirenes op de beleving van burgers is onderschat. Tijdens een incident moet de staf op het gemeentehuis beter op de hoogte zijn van wat er zich buiten afspeelt.

INVESTEREN IN EXTERNE VEILIGHEID

De heer Van Heijningen, gedeputeerde, sprak over de externe veiligheid in Zuid-Holland. In deze provincie lopen dagelijks 690.000 mensen de kans slachtoffer te worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in externe veiligheid, met o.a. als resultaat de risicokaart en een professionaliseringsslag in visie, beleid en organisatie. De vorming van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD) is een belangrijke impuls voor de kwaliteit van vergunningverlening en handhaving. Van Heijningen geeft aan dat overheidslagen samen moeten optrekken om zo het transport van gevaarlijke stoffen nog veiliger te maken. Daarnaast benadrukt hij het belang van snelle communicatie naar de burger ten tijde van een incident. 'Weg met de bureaucratie; stel de burger gerust en laat weten wat er feitelijk aan de hand is.'

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

VERANTWOORDELIJKHEIDSVERDELING

Na de toespraak van de heer Van Heijningen ging hij in debat over het Rijksbasisnet vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor met:

- Mevrouw Ruwhof, wethouder gemeente Gouda
- De heer Van Belzen, burgemeester Barendrecht en tevens voorzitter platform Transportveiligheid
- Mevrouw Alma, directeur VNCI en tevens lid van het bestuurlijk overleg basisnet

Het debat werd gevoerd aan de hand van een drietal stellingen:

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

De risico's in de regio Zuid-Holland zijn hoger dan in de rest van het land vanwege de aanwezigheid van havens en industrie. Hier staan ook afdoende maatregelen tegenover. Van belang is wel dat indien de mogelijkheid van spreiding van risico's zich voordoet, de algemene, landelijke belangen zwaar mee moeten wegen. In de huidige bestuurlijke machtsverdeling kan een enkele gemeente een initiatief tot spreiding van risico's tegenhouden. Er is een disbalans in de verhouding tussen het zoeken naar een oplossing voor een landelijk, grensoverschrijdend issue en gemeentelijke beslismacht.

2. *Omwille van de veiligheid dient het bedrijfsleven maatregelen te nemen die ten koste gaan van winstmarges.*

Het bedrijfsleven vindt het belangrijk dat transport van gevaarlijke stoffen duurzaam en veilig plaatsvindt en dat Nederland goed bereikbaar blijft om economische redenen. Veiliger vervoer wordt gerealiseerd door treinen zo samen te stellen dat explosieve gassen en brandbare vloeistoffen niet

gecombineerd worden. En bovendien speelt de gekozen route een rol. Bedrijven investeren in veiligheid en dat betaald zich terug. Veilig transport van gevaarlijke stoffen is zelfs een vestigingsfactor voor het bedrijfsleven. De hoge normen kunnen in het voordeel werken van het imago van het bedrijf. De kwaliteit van vergunningverlening en handhaving door de overheid moet wel beter. Bedrijven vinden het belangrijk dat vergunningverleners en handhavers hun vak verstaan en daarmee volwaardige gesprekspartners zijn. Een goed voorbeeld is DCMR.

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

Voor Zuid-Holland is het belangrijk dat investeringen worden gedaan in spoorinfrastructuur, om het aantal goederentreinen met gevaarlijke stoffen door binnensteden te beperken. Er moet een goede balans gevonden worden in bouwen en ambities voor groei in het goederenvervoer en andere beleidsterreinen. Dit betekent continu in gesprek zijn met de verschillende belangenorganisaties. De normen van externe veiligheid zijn leidend.

SAMENWERKEN AAN VEILIGHEID

De conferentie werd afgesloten door de heer Brok, burgemeester van Dordrecht, voorzitter van veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en portefeuillehouder 'Jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland'. Hij vatte nog eens samen wat de afzonderlijke activiteiten aan resultaat hebben opgeleverd. 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.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

INTENTIEVERKLARING

De bestuurlijke conferentie werd afgesloten met de ondertekening van een intentieverklaring. Met de ondertekening is een majeure stap gezet op weg naar optimale coördinatie en afstemming bij grensoverschrijdende incidenten en crises. De intentieverklaring staat in bijlage V.

CONCLUSIE

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.

De belangrijkste les van 'Jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland' is dat werken aan veiligheid iets is wat je samen doet. Hiervoor zijn vertrouwen, elkaar kennen en elkaar in de ogen kijken essentieel. Dit is nodig opdat professionals het gevoel krijgen dat hun bestuurders competent zijn. Bovendien, de burger heeft recht op een bestuurder die voorbereid is op crises en rampen.

In bijlage III vindt u een uitgebreid verslag van de bestuurlijke conferentie en de intentieverklaring.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

8 HET RESULTAAT VAN HET JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID

Gedurende het jaar transport en veiligheid zijn de verschillende activiteiten van het programma uitgevoerd onder leiding en met medewerking van de veiligheidsregio's en de provincie. Een in Nederland unieke samenwerking die heeft geleid tot concrete producten en minder zichtbare zaken als elkaar kennen en weten te vinden. De basis voor een goede samenwerking in de koude én de warme fase.

De resultaten van de afzonderlijke projecten staan beschreven in de projectomschrijvingen. Dit hoofdstuk gaat in op de algemene resultaten van het jaar van transport en veiligheid.

8.1 RESULTAAT

Is het veiliger geworden in de provincie Zuid-Holland wat betreft het transport gevaarlijke stoffen? Zeker is dat de resultaten van het jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland bijdragen aan het voorkomen van rampen, beheersen van risico's en een effectieve (voorbereiding op) rampbestrijding mogelijk maken.

Het afgelopen jaar richtte de aandacht zich onder andere op:

› Buisleidingen

Buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen vervoerd worden, is een onderbelicht deel van het transport van gevaarlijke stoffen. In de risicocommunicatie naar inwoners en op de bestuurlijke conferentie is uitdrukkelijk aandacht gegeven aan de risico's van transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Met het opgestelde incidentscenario buisleidingen is geoefend in Rotterdam-Rijnmond.

› Risicocommunicatie

Burgers hebben via hun gemeenten en in rechtstreeks contact tijdens de wereldhavendagen informatie aangereikt gekregen over de feiten en hoe te handelen in het geval van calamiteiten.

› Interregionale rampen oefening

De ROT-oefeningen hebben ervoor gezorgd dat de hulpverleningsdiensten op operationeel niveau dichter naar elkaar zijn gegroeid, en heeft informatie opgeleverd over welke zaken nog verbeterd moeten worden.

› Bestuurlijke afspraken

De operationele oefening was input voor de bestuurlijke werkconferentie waaruit de intentie is voortgekomen om nadere afspraken te maken over de samenwerking.

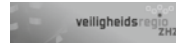
› Knelpunten wegtransport gevaarlijke stoffen

In de randvoorwaardelijke sfeer is onderzocht of er (onopgeloste) knelpunten zijn rond het transport van gevaarlijke stoffen over wegen in relatie tot externe veiligheid. Dit onderzoek geeft aan dat er op dit moment geen reden is voor aanvullend provinciaal beleid in aanvulling op het voorgenomen Rijksbasisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

EFFECTIEVE SAMENWERKING LOONT

De samenwerking tussen de veiligheidsregio's en de provincie Zuid-Holland in het gezamenlijke programma transport en veiligheid Zuid-Holland op operationeel, beleidsmatig en bestuurlijk niveau was succesvol en waardevol. Proactief, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wet op de veiligheidsregio's heeft men een deel van de wettelijke verplichtingen gezamenlijk ter hand genomen. Hiernaast zijn waardevolle contacten gelegd met andere overheidsorganisatie en het bedrijfsleven, zowel provinciaal als landelijk. Professionals en bestuurders op alle niveaus in de deelnemende organisaties hebben elkaar beter leren kennen, weten beter wat ze aan elkaar hebben in de koude en warme fase.

De focus die is aangebracht door een gezamenlijk thema te kiezen heeft doorgewerkt tot aan de samenwerking binnen de afzonderlijke veiligheidsregio's. Een medewerker van een



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

veiligheidsregio merkte in de loop van het afgelopen jaar op dat door het interregionale thema een betere afstemming tot stand is gekomen met verschillende disciplines in de eigen organisatie. Zonder het themajaar transport en veiligheid was dit niet, of later gebeurd.

8.2 BEVINDINGEN

De synergie tussen de verschillende partijen heeft de volgende algemene bevindingen opgeleverd:

- De noodzaak tot vergaande interregionale samenwerking is bestuurlijk bevestigd;
- De kracht van het netwerk: elkaar kennen én kunnen vertrouwen is en blijft cruciaal bij het voorkomen en bestrijden van incidenten;
- Een themajaar helpt: het brengt focus aan binnen en tussen organisaties.

8.3 AANBEVELINGEN

Naast producten en minder tastbaar positief resultaat heeft het jaar een aantal thema's voor vervolg opgeleverd. Dit zijn risico- en crisiscommunicatie, het gebruik van de risicokaart, het oefenen van interregionale incidenten - ook bestuurlijk, een goede samenwerkingsrelatie en afstemming met private partijen. En natuurlijk het maken van nadere afspraken voor samenwerking bij rampen en crises van meer dan regionale betekenis.

De kennis die met het jaar van transport en veiligheid is opgedaan verdient het om verder uitgedragen te worden. Rapportages en andere kennis zijn overigens beschikbaar via de website www.relevant.nl.

Een overzicht van vervolgacties zal aan het ambtelijk overleg tussen de vier Zuid-Hollandse veiligheidsregio's worden voorgelegd. De directeurs van de veiligheidsregio's krijgen daarmee de regie over de opbrengsten van het jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

BIJLAGE I

PROGRAMMA ORGANISATIE

BESTUURLIJKE STUURGROEP

Bestuurlijk viel het jaar van transport en veiligheid onder het Zuid-Hollandse veiligheidsberaad. Dit overleg bestaat uit de vier voorzitters van de veiligheidsregio's en de Commissaris van de Koning in Zuid-Holland. Vanuit het Zuid-Hollandse veiligheidsberaad was de voorzitter van de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid bestuurlijk opdrachtgever.

AMBTELIJKE STUURGROEP

De ambtelijke stuurgroep bestond uit vertegenwoordigers van de vier veiligheidsregio's en de provincie Zuid-Holland op managementniveau. Voorzitter was de directeur van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de heer D. Berghuijs. En de volgende leden:

- Lilian Weber, hoofd veiligheidsbureau, veiligheidsregio Hollands Midden
- Jolanda Trijselaar, directeur stafdirectie risico- en crisisbeheersing, veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
- Maarten Worp, senior beleidsmedewerker veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (vervanger Jolanda Trijselaar in voorkomende gevallen)
- Tjeerd Neumann, hoofd vakbekwaamheid, veiligheidsregio Haaglanden
- Peter Bos, directeur veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
- Dick Berkhout, hoofd bureau bestuurlijke zaken en toezicht, provincie Zuid-Holland
- Bob Houtkamp, hoofd bureau externe veiligheid, provincie Zuid-Holland
- Alexander Heijnen, A. Heijnen Consulting

PROGRAMMA ORGANISATIE

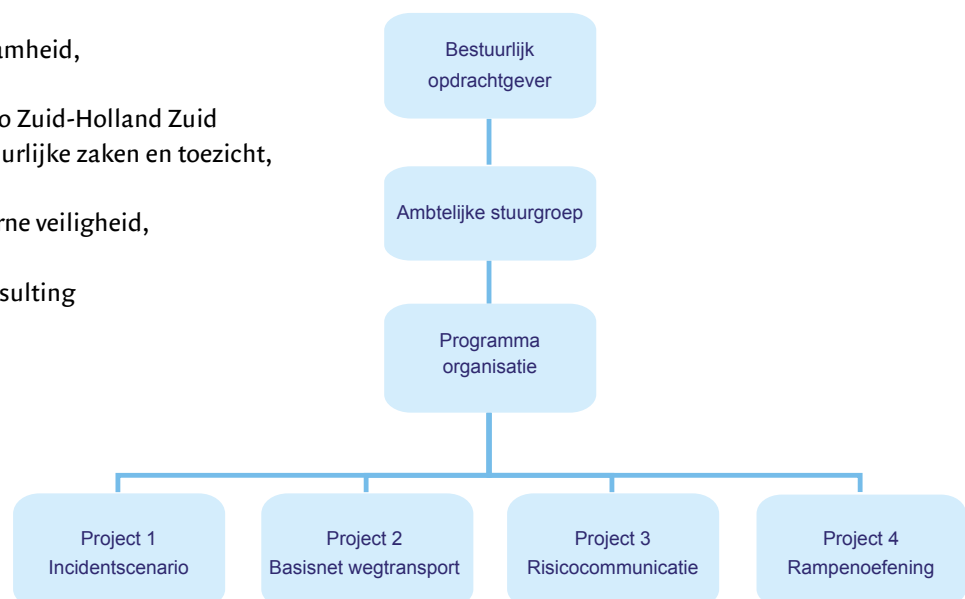
De provincie Zuid-Holland heeft voorzien in een programmaorganisatie voor het jaar van transport en veiligheid. Deze bestond uit Levinia van Arkel (projectondersteuner) en Yde Hamstra (programmamanager).

PROJECTLEIDERS

De vier projectleiders van jaar van transport en veiligheid waren:

1. Incidentscenario Maarten Worp, veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
2. Basisnet wegtransport Dina Rezvanova provincie Zuid-Holland, vanaf september 2010 opgevolgd door Walter de Koning
3. Risicocommunicatie Moniek v/d Harg veiligheidsregio ZHZ, vanaf september 2010 opgevolgd door Lianne Terpstra
4. Rampenoefening Alex Speijer, veiligheidsregio Haaglanden

In onderstaand organogram is de organisatie schematisch weergegeven.





Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

BIJLAGE II

EXTERNE COMMUNICATIE

Gedurende het programmajaar is extern aandacht besteed aan transport en veiligheid. Hier volgt een overzicht van de publicaties:

ARTIKELN

- 'Zuid-Holland legt focus op transportveiligheid. Hoger rendement door thematische aanpak'. Alert, nummer 9, september 2010
- 2010 Jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland. Safety! Nummer 5, jaargang 3 – 2010
- Themajaar Transport en Veiligheid. Nieuwsbrief Externe Veiligheid. Nummer 2, mei 2010
- Themajaar Transport en Veiligheid. Nieuwsbrief Externe Veiligheid. Nummer 3, augustus 2010
- Themajaar Transport en Veiligheid. Nieuwsbrief Externe Veiligheid. Nummer 1, januari 2011
- 'Jaar van transport en veiligheid afgerond'. Ruimtelijke veiligheid en risicobeleid, nummer 3, maart 2011
- Risicocommunicatie: Ga de dialoog aan! Ruimtelijke veiligheid en risicobeleid, nummer 4, juni 2011

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

BIJLAGE III

VERSLAG 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 uitgebreider 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.

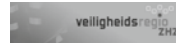
De ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot veiligheid.

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 verminderd.

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



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

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

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

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 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!



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

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.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

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.

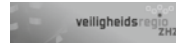
Het land is klein: snakt het bedrijfsleven soms niet naar een overheid die knopen doorhakt?

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.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

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.

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.

Wethouder Gouda:

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

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

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 meegeemaakt. 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 prairail 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?

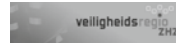
Dhr. Van Heijningen:

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.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Stelling 3

Veiligheid en groei van het goederenvervoer is belangrijker dan de bouw mogelijkheden 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, 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 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

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

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.

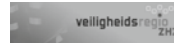
De rol van de provincie is essentieel geweest in het Jaar van Transport en Veiligheid. De provincie heeft laten zien geen wazig bestuursvehikel te zijn maar een verbindende, faciliterende, stimulerende en praktische factor van belang is geweest.

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.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

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 voorbereidt is op situaties die ons kunnen overvallen.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

BIJLAGE IV

VERSLAG BESTUURLIJKE WERKCONFERENTIE

1. INLEIDING

Door de veiligheidsregio's Hollands Midden, Haaglanden, Zuid-Holland Zuid, Rotterdam Rijnmond en de provincie is 2010 uitgeroepen tot Jaar van Transport en Veiligheid Zuid-Holland. Een bestuurlijke interregionale werkconferentie op 10 november 2010 vormde een belangrijk onderdeel van dit jaar. Deelnemers aan deze werkconferentie waren de voorzitters en directeuren van de Veiligheidsregio's binnen de provincie Zuid-Holland. Zij bespraken dilemma's rond een rampscenario dat verband houdt met het bestaande bestuurlijk convenant voor de vaarwegen in het beneden riviereengebied. Ter ondersteuning was er een team van experts aanwezig. De conferentie stond onder leiding van de senatoren de heren Hermans en Van Kappen. Locatie was TNO te Den Haag, alwaar de vier voorzitter eerst een korte dilemma training hebben ondergaan. In de voorbereiding van de werkconferentie hebben de projectgroep en stuurgroep Transport en Veiligheid een essentiële rol gespeeld.

In dit verslag worden de belangrijkste conclusies opgesomd van deze interregionale strategische werkconferentie en worden de vervolgafspraken weergegeven. Daaraan voorafgaand zijn de besproken thema's opgenomen.

2. THEMA'S

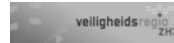
Op 30 september jl. hebben de vier Regionale Operationele Teams van de Veiligheidsregio's binnen de provincie Zuid-Holland het bestaande bestuurlijke convenant beoefend. Dit ook in het kader van het Jaar van Transport en Veiligheid. Een team van experts heeft de uitkomsten van die oefening vertaald naar de belangrijkste thema's en onderliggende vragen voor de werkconferentie van 10 november. Deze zijn:

1. Gezag en bevel (leiding en coördinatie)

- Wie van de voorzitters heeft in welke fase van het incident welke verantwoordelijkheden?
- Op welke wijze kan de bestaande crisisstructuur binnen een regio met RBT en ROT optimaal functioneren bij een incident met bovenregionale impact? Wie organiseert het "what is", het "what if" en "what next" scenario?
- Op welke wijze kan een gedeeld informatiebeeld worden geborgd tussen de regio's, tussen de regio's en de gemeenten én tussen de regio's en het landelijke niveau?
- Op welke wijze worden lokale bestuurders betrokken en geïnformeerd, gezien de verschillen in inrichting van de crisisstructuur?
- Hoe ga je om met mogelijke interventies van minister(s) of CdK bij de afhandeling van een crisis? Wat valt daar vooraf over af te spreken?

2. Crisiscommunicatie

- Kan de noodzaak tot eenduidigheid en snelheid van communiceren en informeren naar de bevolking conflicteren met de eigen verantwoordelijkheid van bestuurders?
- Welke eisen worden gesteld aan crisiscommunicatie bij een crisis met bovenregionale impact?
- Hoe kom je vanuit een gedeeld informatiebeeld tot eenduidige communicatie: algemeen en specifieke doelgroepen?
- Hoe bevorder je zelfredzaamheid als bestuurder en hoe communiceer je eenduidig handelingsperspectieven?
- Hoe ga je om met de impact van de social media?



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

3. De (inter)nationale dimensie

De complexe, mede gezien het internationale belang, bestuurlijke omgeving van Zuid-Holland met bemoeienis van hogere overheden kan leiden tot extra druk op bestuurders. Zijn er manieren om die druk te verlichten?

- Hoe ga je als regio's om met bestuurlijke drukte ontstaan vanuit internationale druk aan informatie gedurende een crisis (een crisis binnen een crisis)?

3. BELANGRIJKSTE CONCLUSIES

De voorzitters van de 4 veiligheidsregio's zijn het unaniem met elkaar eens dat er op het gebied van borging van bovenregionale samenwerking behoefte is aan een nieuw bestuurlijk convenant. Binnen dit convenant dienen bij voorkeur landelijk te borgen generieke afspraken te worden gemaakt over de verantwoordelijkheidsverdeling bij crisis en incidenten met een bovenregionale impact. Daarbij is het van belang dat een aantal uitgangspunten, ook tussen de 4 veiligheidsregio's in Zuid-Holland, nader wordt uitgewerkt en dat de gemaakte afspraken voor interregionale samenwerking worden geborgd in de Regionale Crisisplannen.

Nader uit te werken geformuleerde generieke en specifieke uitgangspunten zijn:

- **De bronregio heeft de leiding** bij de afhandeling van het incident. Als niet duidelijk is waar de bron is (regiogrens, of zich verplaatsende bron), dan de regio de leiding laten nemen die het best geëquipeerd is voor dat type incident of crisis. Deze dient dan wel terug te kunnen vallen op de capaciteiten en middelen van zijn buurregio's (bijstandsafspraken). Bestuurlijke verantwoording vindt achteraf plaats. Voorbeeld hiervan is het thema externe veiligheid in combinatie met de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Indien de best geëquipeerde regio de lead neemt

is wel van belang te onderkennen dat deze regio geen formele verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft over de andere betrokken regio's.

- **Van 4 RBT naar één in de lead en drie satellieten.** Bij het opstellen van interregionale afspraken dienen de mogelijkheden van een andere rolverdeling tussen RBT's en ROT's te worden onderzocht. Uitgangspunt daarbij is dat een verschuivende rolverdeling tot effectiviteits- en efficiencywinst kan leiden bij het organiseren van het "What is", "What if" en "What next" scenario. Beschikbare operationele en beleidscapaciteit wordt dusdanig ingezet dat deze drie vragen richting bestuurders beantwoord kunnen worden. Voor de ROT's kan men denken aan één ROT dat zich richt op afhandeling van het plaats incident, waar andere ROT's zich richten op de afhandeling van gevolg consequenties en het organiseren van opvolg capaciteit.
- **Noodzaak tot gedeeld en geverifieerd informatiebeeld op alle niveaus.** Er is bij een incident met bovenregionale impact grote behoefte aan een gedeeld en geverifieerd informatiebeeld. Netcentrisch werken is daarbij het uitgangspunt voor de toekomst. Geconstateerd wordt dat de regio's met elkaar nadere afspraken dienen te maken op welke wijze dit gedeelde én geverifieerde informatiebeeld ook daadwerkelijk wordt georganiseerd gedurende de crisis. LCMS levert op realtime basis een gedeeld operationeel beeld. Constatering is wel dat nog niet iedereen is aangesloten: Hollands-Midden en Rotterdam-Rijnmond wel, Zuid-Holland-Zuid deels en Haaglanden is bezig met de voorbereidingen. Bij het verkrijgen van een tijdig, volledig en geverifieerd informatiebeeld is het van belang ook te kunnen beschikken over de informatie die beschikbaar kan worden gesteld vanuit bijvoorbeeld het NCC.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

Een sterke informatiepositie is kortom erg belangrijk, maar ook: “kun je op het juiste moment beschikken over de juiste mensen”.

Daarenboven moet beseft worden dat een common operational picture van het LCMS vooral inzicht geeft in de “What is” situatie. Een gedeeld beeld creëren m.b.t. de “What if” en “What next” stappen is niet iets wat van het huidige LCMS verwacht mag worden. Indien RBT's en ROT's in een andere rol gaan opereren (zie hierboven) dan zal hiervoor specifiek aandacht moeten komen. Dit is niet alleen een technische kwestie. De vragen “heb ik de juiste informatie op het juiste moment” en “kan ik de juiste mensen / capaciteiten op het juiste moment bereiken” zullen in dit kader voor die stappen nader moeten worden uitgewerkt.

- **Positie van de lokale burgemeester/wethouder:** Met betrekking tot de rol van collega-burgemeesters van getroffen gemeenten is het van belang dat de regiovoorzitter bij een incident en crisis met bovenregionale impact nadrukkelijk empatisch de brug legt naar zijn collega's. Collega's dus nadrukkelijk betrekken, ook bij de communicatie. Bevolking heeft geen behoefte aan de regiovoorzitter, maar aan de eigen burgemeester! Bij communicatie door de lokale burgemeester moet vooraf bekend zijn hoe je alle relevante informatie mag/kan verspreiden en afspraken over wie, waar, wanneer naar toekomt. Afspraken over de rol- en taakverdeling dienen in de koude fase te worden gemaakt én periodiek te worden beoefend.

De doorzettingsmacht ligt bij een crisis/incident met bovenregionale impact wel bij de regiovoorzitter, maar er is sprake van een gedeelde rol en verantwoordelijkheid. Naast de lokale burgemeester kunnen lokaal ook wethouders een

prima rol spelen en een deel van de last dragen in een vooraf goed gedefinieerde rol.

- **Service level agreement tussen NCC en Regio's.**

Samenwerking tussen NCC en de veiligheidsregio's is nog geen vanzelfsprekendheid. Er is behoefte bij de bestuurders om te weten wat er in de “boodschappenwagen” van het NCC zit, waar de regio's gebruik van kunnen maken.

- **Informatiedeling VRs – NCC – interdepartementaal.** Dankzij het LCMS zal er ook sprake zijn van een gedeeld beeld vanuit de VRs bij het NCC. Er is grote behoefte bij de voorzitters van de veiligheidsbesturen om tijdig te kunnen beschikken over volledige informatie vanuit het NCC. Concrete afspraken over de informatiedeling vanuit het NCC is cruciaal. Op basis van het door het LCMS aangeleverde beeld zal op rijksniveau resp. interdepartementaal niveau allerlei aanvullende informatie en duidingen gaan ontstaan. De vraag is hoe die tijdig terug gaan komen bij de regionaal verantwoordelijken. Essentieel is dus dat de wederzijdse informatiedeling real time is. Dat wil zeggen: op het moment dat deze bij NCC beschikbaar is wordt hij direct gedeeld met de regio's. Ergo, bevindingen op rijksniveau hoeven dus bijv. niet eerst nog eens langs de minister te gaan voordat deze ter beschikking worden gesteld.

Een vaste liaison van NCC bij de regio is daarbij handig als aanspreekpunt in de koude én warme fase. Overigens zijn deze liaisons al beschikbaar binnen het NCC.

- **Eenduidige crisiscommunicatie.** Communicatie over beleidsrelevante zaken zou plaats moeten vinden door de voorzitter van de veiligheidsregio. De pers-updates tussendoor dienen door een heel goede persvoorlichter te gebeuren, maar om de zoveel blokken moet de voorzitter weer in beeld zijn. Geconstateerd wordt wel dat de persvoorlichting bij



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

crisis een professionaliseringsslag verdient. Zorgpunt is of er wel voldoende professionele crisiscommunicatoren in de Veiligheidsregio's zijn. Gebleken is namelijk dat crisiscommunicatie een vak is en duidelijk een ander metier is dan de reguliere perscommunicatie en voorlichting.

Het NCC kan een rol spelen bij het tijdig aanvullen van de gewenste crisiscommunicatie capaciteit in de regio's. Zij beschikken hiertoe over een pool van op afroep beschikbare crisiscommunicatoren.

Het NCC kan een rol spelen bij het volgen van de social media en daarin de veiligheidsregio van gedegen expertadvies voorzien hoe hiermee om te gaan. De voorzitters zijn het met elkaar eens dat de social media nog veel te weinig worden benut. Het nieuws wordt echter snel groter dan het feitelijk is. Er is in dit kader spanning tussen het verstrekken van 100% gevalideerde feitelijke informatie versus het benutten van een communicatiemoment met bevolking en media via een snel kanaal. Kernvraag is "hoe houd je de zaak klein, want voor je het weet gaat het incident met je op de loop". Het omgaan met en benutten van de social media bij crisis en incidenten vragen kortom om een expertaanpak.

Het afstemmen en het komen tot eenduidige communicatieboodschappen richting de burger is van groot belang bij crisis. Dit vergroot de geloofwaardigheid van de overheid richting de burger. Binnen deze crisiscommunicatie is het niet alleen van belang om feitelijke informatie te geven over het incident en de wijze waarop daarop wordt ingespeeld door de overheid, maar dienen tevens concrete en eenduidige handelingsperspectieven te worden geboden richting de burger: een formeel advies m.b.t. tot voorliggend incident. Het informeren kan op basis van de informatie uit het LCMS.

Het bieden van handelingsperspectief zal echter nooit op basis van een informatiesysteem als LCMS plaatsvinden en is zeer lokaal en situationeel bepaald.

- **Rol van de CdK en de Minister.** Artikel 42 van de wet Veiligheidsregio's gaat over de aanwijzingsbevoegdheid van de CdK. De CdK geeft alleen aanwijzingen op verzoek of aanwijzing van de minister: dan komt het NCC ook in beeld. Van belang is wel dat de CdK bij incidenten/crisis met een bovenregionale impact wordt geïnformeerd door de voorzitter van het veiligheidsbestuur die in de lead is. Als er een incident is waarvoor een minister naar de Kamer wordt geroepen, dient de voorzitter van de veiligheidsregio die in de lead is contact op te nemen met de minister(s) en hen informeren. Hier spelen immers politieke belangen, waar ook vanuit het bestuur van de veiligheidsregio rekening mee dient te worden gehouden.
- **Wettelijk is het allemaal geregeld:**
 - > Regio's pakken het incident goed op:
 - de minister faciliteert (over en weer vertrouwen).
 - > Er wordt niet goed bestuurlijk afgestemd:
 - CdK intervenieert.
 - > Als dat niet werkt:
 - (deel) bestrijding naar minister getrokken.
- **Rolverdeling bij internationale dimensie.** Bij een incident/crisis binnen de provincie Zuid-Holland is de kans groot dat er een internationale dimensie aan wordt toegevoegd. Dit vraagt om een specifieke aanpak en dus ook andere expertise en contacten. De gemeente Den Haag heeft een cel binnen het stadhuis die dit soort zaken kan afhandelen, dat doen ze al op reguliere basis. In het op te stellen convenant kan deze specifieke rol en verantwoordelijkheid voor de

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

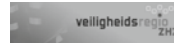
internationale communicatie en informatievoorziening in principe primair worden belegd bij de gemeente Den Haag. Dit is een goed voorbeeld van taakspecialisatie, waarbij taken worden toebedeeld aan de regio's die daarvoor het best zijn geëquipeerd.

- **Privaat – economische belangen:** De privaat economische belangen dienen door bestuurders meegewogen te worden bij het afhandelen van een crisis en incident. Het is zeker bij de vitale sectoren van belang al in de koude fase te borgen dat aanspreekpunten binnen deze organisaties op het juiste niveau en het juiste moment kunnen worden aangeschakeld. Niet alleen omdat de private partijen van belang zijn voor het krijgen van een zo adequaat mogelijk informatiebeeld, maar ook omdat ze gedurende de crisis ook hun eigen rol en verantwoordelijkheid hebben. Van belang is echter hierbij wel vast te stellen dat het private belang voor het borgen van de bedrijfscontinuïteit door bestuurders wordt meegenomen, maar indien nodig maatregelen die hier tegenstrijdig op zijn dwingend kunnen worden opgelegd. Het oefenen met private organisaties rondom vitale infrastructuur is en blijft daarbij een aandachtspunt.

- In mei 2011 wordt er een vervolgonferentie georganiseerd waar het concept convenant wordt besproken. Op verzoek van de vier voorzitters van de veiligheidsregio wordt hierbij in ieder geval ook de minister van Veiligheid en Justitie en de CdK van de provincie Zuid-Holland uitgenodigd.

4. VERVOLGAFSPRAKEN

- De vier voorzitters van de veiligheidsregio spreken met elkaar af dat de heer Brok, namens hen, het initiatief neemt om tot een bestuurlijk convenant te komen voor interregionale samenwerking. De directeur van de veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid, de heer Peter Bos, neemt als opdrachtnemer het initiatief om uiterlijk 1 mei 2011 een concept convenant op te leveren. De heer Bos betreft hierbij vanzelfsprekend niet alleen de andere directeurs van de drie veiligheidsregio's, maar indien noodzakelijk ook andere relevante partners, zoals het NCC en het Veiligheidsberaad.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

BIJLAGE V

INTENTIEVERKLARING

Intentieverklaring voor de samenwerking bij rampen en crises van meer dan regionale betekenis in Zuid-Holland

De voorzitters van de veiligheidregio's Haaglanden, Hollands Midden, Rotterdam-Rijnmond en Zuid-Holland Zuid (hierna genoemd: voorzitters) hebben de intentie afspraken te maken over de samenwerking bij rampen en crises van meer dan regionale betekenis in Zuid-Holland.

In 2010 is met de provincie Zuid-Holland een aantal activiteiten georganiseerd in het kader van het themajaar "Transport en veiligheid Zuid-Holland". Dit heeft onder meer geleid tot het inzicht, dat de coördinatie van een regiogrens overschrijdende ramp of crisis moet worden uitgewerkt en dat gezamenlijke afspraken hierover worden vastgelegd. Het is voor een effectieve bestrijding van de ramp of de beheersing van de crisis van groot belang dat de afstemming tussen de betrokken veiligheidsregio's goed is geborgd.

Door deze afspraken te maken wordt invulling gegeven aan de Wet veiligheidsregio's die op 1 oktober 2010 in werking is getreden. Hierbij worden ook de bevoegdheden van de Commissaris van de Koningin op basis van de Wet veiligheidsregio's betrokken. De wet en de toelichting daarop geven immers slechts in algemene bewoordingen de bestuurlijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan voor de bestrijding van een ramp of de beheersing van een crisis. Wanneer een ramp of crisis de grens van de veiligheidsregio - al dan niet in dezelfde provincie gelegen - overschrijdt, dan vraagt dat om overleg tussen de voorzitters van de betrokken veiligheidsregio's.

De voorzitters verklaren de intentie te hebben een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan over:

1. de vraag wanneer er aanleiding is de bestrijding van een ramp of de beheersing van een crisis interregionaal af te stemmen en op welke wijze aan deze afstemming vorm en inhoud wordt gegeven. Daarbij valt te denken aan de instelling en de samenstelling van een gezamenlijk overleg, het voorzitterschap en de reikwijdte van de bevoegdheden van dit overleg en zijn voorzitter, de wijze waarop de voorzitters en de CdK elkaar over en weer de nodige inlichtingen verstrekken, het beleggen van specifieke aandachtspunten als crisiscommunicatie, het actueel houden van de afspraken en het periodiek beoefenen van de aan de interregionale afstemming verbonden coördinatieafspraken.
2. de wijze waarop dient te worden omgegaan met een ramp of crisis met een nationale of internationale impact.

De directeurs van de vier veiligheidsregio's zijn verantwoordelijk voor de totstandkoming van de afspraken. Het initiatief daarvoor ligt bij de directeur van de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid.

De concept samenwerkingsovereenkomst wordt allereerst besproken met de meest betrokken veiligheidspartners. Uiterlijk 1 mei 2011 wordt de concept overeenkomst aan hen ter goedkeuring voorgelegd.

De in de samenwerkingsovereenkomst vermelde afspraken maken integraal onderdeel uit van de regionale crisisplannen die uiterlijk 1 oktober 2011 dienen te zijn vastgesteld in navolging van de Wet veiligheidsregio's. Voor zover er reeds een regionaal crisisplan is vastgesteld, dienen de afspraken daarin alsnog te worden opgenomen.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

Aldus vastgesteld te Den Haag op 8 december 2010.

De voorzitter van de veiligheidsregio Haaglanden,

J.J. van Aartsen

De voorzitter van de veiligheidsregio Hollands Midden,

drs. H.J.J. Lenferink

De voorzitter van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,

ing. A. Aboutaleb

De voorzitter van de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid,

drs. A.A.M. Brok

De commissaris van de Koningin in de provincie Zuid-Holland *)

J. Franssen

*) De commissaris van de Koningin geeft met de medeondertekening aan dat hij met waardering kennis heeft genomen van het initiatief van de vier veiligheidsregio's om afspraken te maken voor de bestrijding van een ramp of crisis die de grens van de veiligheidsregio overschrijdt. De commissaris zal de ontwikkeling van de te maken afspraken met belangstelling volgen.



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

BIJLAGE VI

OVERZICHT ACTIVITEITEN

JAAR VAN TRANSPORT

14 januari 2010

Startbijeenkomst - operationeel

25 maart 2010

Ambtelijke Startconferentie voor stake-holders

December 2009 – maart 2010

Project Incidentscenario

Januari – december 2010

Project Visie op vervoer gevaarlijke stoffen over lokale wegen

Januari – december 2010

Project Risicocommunicatie

Januari – november 2010

Project oefening, met op 30 september een ROT oefening en op 10 november de bestuurlijke werkconferentie

8 december 2010

Bestuurlijke conferentie

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en veiligheidsregio's

COLOFON

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland. Juni 2011.

Lay out:

Haagsblauw, Den Haag

Productiebegeleiding:

bureau Mediadiensten, provincie Zuid-Holland

Druk:

Drukkerij Tuijtel

184049



Jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland

Een ongeval met transport gevaarlijke stoffen kan in Zuid-Holland grote fysieke en maatschappelijke gevolgen hebben. Uit belevingsonderzoek blijkt dat inwoners van Zuid-Holland het transport van gevaarlijke stoffen als een van de meest bedreigende risico's ervaren. Inwoners geven aan nader geïnformeerd te willen worden over deze risico's.

De Commissaris van de Koningin van Zuid-Holland en de vier voorzitters van de Zuid-Hollandse veiligheidsregio's hebben daarom 2010 uitgeroepen tot jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland.

De focus ligt op het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen. Dit transport vindt in alle Zuid-Hollandse regio's plaats, is grensoverschrijdend en is plaatselijk omvangrijk.

In het kader van het themajaar transport en veiligheid hebben de vier veiligheidsregio's en de provincie gezamenlijk vier projecten uitgevoerd. Het betreft incidentscenario, risicocommunicatie, visie op vervoer gevaarlijke stoffen en rampenoefening. In dit eindrapport staan de behaalde resultaten.

JAAR VAN TRANSPORT EN VEILIGHEID ZUID-HOLLAND

is een initiatief van provincie en vier veiligheidsregio's