

# Werken aan een veiliger Nederland

Terugblik in  
vogelvlucht op  
Relevant-congres  
2014

netwerk van  
milieuprofessionals



relevant



# Inhoud

Voorwoord.....	5
Het juiste spoor naar EV 2.0.....	6
Ontwerpen voor een veilige omgeving.....	10
Een lesje in veiligheid .....	11
Lancering SafeCitySpel.....	12
Integrale besluitvorming over kwaliteit leefomgeving .....	14
Omgevingsveiligheid krijgt kwaliteitsimpuls .....	15
Ruwe data maakt brandweer slim.....	16
Basisnet nadert eindstreep .....	18
Uitvoering BRZO in volgende versnelling.....	19
EV-beleid zinvol voor kleinere gemeenten .....	21
Veilig handelen bij ongeval met gevaarlijke stoffen .....	22
Jurisprudentie Externe Veiligheid .....	23
Eenvoudig en beter? Het kan! .....	24
Investeren in verbeteren kennisinfrastructuur.....	27
Uit het oog uit het hart - tot het misgaat .....	28
Eerlijk communiceren over risicobeleid.....	29
Opslagen verpakte gevaarlijke stoffen ondeugdelijk.....	31
Herziening Besluit Risico Zware Ongevallen geen sinecure .....	33
Van Wagenwerkplaats naar unieke woon- en werklocatie .....	35
Borging EV in ruimtelijke ordening .....	36
Brandweeraadvies is van meerwaarde .....	38
Controleren QRA minstens zo moeilijk als opstellen rapport .....	40
Nood aan de man, heb een plan .....	42
Veiligheidsvragen rondom uitrol LNG als motorbrandstof.....	44

## Colofon

---

Uitgave: VVM, netwerk van milieuprofessionals  
Postbus 19039  
3501 DA Utrecht  
T: 030 – 23 22 989  
W: [www.vvm.info](http://www.vvm.info)

Coördinatie: Ester van Aalst en Rachel Heijne  
Redactie: DG Communicatie, Jan de Graaf  
Organisatie: VVM-sectie Externe Veiligheid en Relevant  
Ontwerp: Graafisch Ontwerp

December 2014



## Voorwoord

Onder het motto 'Het juiste spoor naar EV 2.0' vond op 2 december het jaarcongres Relevant 2014 plaats op een bijzondere locatie: de Rijtuigenloods in Amersfoort. Zoals de titel al aangeeft is tijdens het drukbezochte congres vooral naar de toekomst gekeken.

Vooruit kijken is momenteel om meerdere redenen uiterst 'Relevant'. Het risico-denken heeft immers jarenlang voorop gestaan, terwijl er juist meer en meer behoefte is om ook naar effecten te kijken. Parallel daaraan speelt de discussie om het werkveld te verbreden naar omgevingsbeleid. Interessant daarbij is hoe recht kan worden gedaan aan de kennisinbreng van planologen, ondernemers, RO-ers, medewerkers van veiligheidsregio's, BRZO-inspecteurs, beleidsmedewerkers, bestuurders en al die andere betrokkenen bij externe veiligheid. Om er voor te zorgen dat alle partijen bijdragen aan optimale veiligheid, is het nodig om over grenzen heen te kijken. Dit is zowel tijdens het plenaire onderdeel van de dag als tijdens de vele sessies en workshops volop gebeurd.

De brochure 'Werken aan een veiliger Nederland' geeft in woord en beeld in vogelvlucht een terugblik op het congres en is relevant voor alle andere bij de externe veiligheid betrokken professionals. Onze dank gaat uit naar alle sprekers, gespreksleiders en verslagleggers voor hun inzet. Dit geldt ook voor dagvoorzitter Vera Dalm en voor de medewerkers van VVM en Relevant die bij de organisatie betrokken waren.

Roept lezing bij u vragen op of krijgt u hierdoor een ingeving voor een sessie of debat voor het volgende congres, laat het ons weten. Wij proberen hier dan invulling aan te geven tijdens het Jaarcongres Relevant 2015.

Namens de organisatie van het jaarcongres,



**Ester van Aalst**  
eindredacteur Relevant,  
netwerk externe veiligheid



**Rachel Heijne**  
directeur VVM,  
netwerk van milieuprofessionals



## Het juiste spoor naar EV 2.0

*“Veiligheid is voor ons altijd nummer één”, verzekerde VNCI-directeur Colette Alma tijdens de interviewronde waarmee het Relevant-congres 2014 van start ging. Congresvoorzitter Vera Dalm interviewde haar samen met Arjen Littooi (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond), Genserik Reniers (TU Delft) en Peter Torbijn (IenM).*

Leren van elkaar vormde een belangrijk element van het Relevant-congres. Arjen Littooi, directeur Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, gaf meteen een mooie voorzet. “Mijn veiligheidsregio is onlangs van administratief toezicht overgestapt naar werkelijk toezicht. Partijen gaan voortaan bij ons samen controleren, waarbij we de bezoeken niet meer aankondigen. Ook gaan we over van een gesloten naar een transparant systeem.” Op papier klopte het allemaal, maar de praktijk is volgens de directeur weerbarstiger dan gedacht. “Uit een

onderzoeksrapport bleek bijvoorbeeld dat er ontzettend veel aan de hand was bij een bedrijf, ondanks alle nieuwe afspraken.”

### Rapporten openbaar maken

Om daar paal en perk aan te stellen, is hij voorstander van het openbaar maken van de rapporten. “Dat roept veel weerstand op, want bedrijven zijn bang voor reputatieschade. Maar als de druk alleen van de overheid komt en niet ook van de omgeving, dan verzanden we in procedures. Ik weet zeker dat transparantie een

voorwaarde is om tot werkelijke verbeteringen te komen.” Op de vraag van Dalm of hij dan niet bang is dat de krant vol komt te staan met meldingen, antwoordde hij ontkennend. “De mensen in de Rijnmond weten echt wel dat ze niet in een ziekenhuisomgeving wonen. Openbaarheid maakt de omgeving veiliger, daar ben ik van overtuigd, ook al zijn bedrijven er wellicht bang voor.”

Onderzoeker Genserik Reniers ondersteunde zijn woorden. “Transparantie leidt inderdaad tot verbetering van de veiligheid”, aldus de hoogleraar Veiligheid van Gevaarlijke Stoffen Delft University of Technology. Wel is onderscheid nodig tussen de goede bedrijven, de ‘second best’ en de cowboys. “De eerste gaan vanzelf wel mee, terwijl de tweede categorie zo nu en dan een duwtje nodig heeft. Maar de cowboys moet je er uitwerken of er strikte regels op loslaten.” Volgens Peter Torbijn, directeur Veiligheid en Risico bij IenM, verdient Rijnmond een compliment voor de gedurfde aanpak. “Het openbaar maken van rapporten hebben we voor Brzo-bedrijven afgesproken, maar slechts negen van hen zijn hiertoe overgegaan, alle in de Rijnmond. Hier ligt een forse uitdaging voor de andere omgevingsdiensten.” Toch voelt hij niet voor meer sturing vanuit het Rijk. “We willen dat de openbaarmaking van onderop komt en niet alles dicht regelen.”

### Rol inspectie

Alma vindt het eveneens terecht dat lakse bedrijven streng worden aangepakt. “Een houding van ‘ik doe pas iets als de handhaving langskomt’ keuren we zonder meer af.” Wel is volgens haar nog meer onderzoek nodig naar hoe een inspecteur zich moet gedragen zodat men zich zo goed mogelijk aan de regels houdt. “De ene inspecteur boekt goede resultaten door streng te zijn, de ander juist niet. Daar weten we nog te weinig van.” Inspecteur Arjen Littenrooij mengde zich vanuit het publiek met het

debat. “Ik stoort me hier aan. De bedrijven moeten zorgen voor veiligheid, inspecteurs zouden helemaal niet nodig moeten zijn.” Alma wees erop dat bedrijven blinde vlekken kunnen ontwikkelen. “Inspecteurs kunnen hen dan de ogen openen.” Torbijn riep op niet te zwarte pietten.

“Waar het om gaat is iedereen in z’n kracht te laten komen. Een blik inspecteurs opentrekken zal niet veel veranderen, het gaat het vooral om het aan de voorkant goed te regelen.” Wel is volgens hem belangrijk dat ook inspecteurs meedenken over wat er in de vergunning moet komen. “Dit zijn soms heel ingewikkelde boekwerken. Hierdoor sluipen er gemakkelijk tegenstrijdigheden in, waardoor het niet meer te inspecteren valt.”

Colette Alma wees erop dat absolute veiligheid niet geboden kan worden.

‘Openbaarheid maakt de omgeving veiliger, daar ben ik van overtuigd’

“Aan de productie van goederen zijn nu eenmaal risico's verbonden. Dit is een dilemma want niemand woont graag in een mogelijk onveilige omgeving, maar evenmin wil men consumptiegoederen inleveren.”

### Spanningsveld

In de praktijk leidt dit spanningsveld regelmatig tot probleemsituaties. Het inwerkingtreden van de Omgevingswet kan volgens haar soulaas bieden. “De nieuwe wet biedt veel meer mogelijkheden om tot een juiste balans te komen tussen woon- en werklocaties.”

Belangrijk in dit verband zijn volgens de VNCI-directeur de speciale regels die gaan gelden voor bedrijven op een industrieterrein. “Straks wordt het bijvoorbeeld mogelijk om op ieder terrein één bedrijf als trekker te laten fungeren om de veiligheid ter plekke te managen.” Volgens haar komt dit de expertise ter plekke te goede. Wel verdient het beleid voor de zone tussen een bedrijfsterrein en aanpalend woongebied nog

aandacht. “Daartussen heb je een soort schil met speciale voorwaarden. Hier moet je bijvoorbeeld geen bejaarden- of ziekenhuis willen bouwen. Verder moet je ervoor zorgen dat je deze zone van middelen voorziet om een eventueel ongeluk adequaat te bestrijden. Ook zijn afspraken denkbaar over welke risico's men wel en niet toelaatbaar vindt. Dit laatste moet gebeuren via een maatschappelijk afwegingsproces.” In de ogen van Torbijn staan voor deze tussengebieden twee zaken voorop. “In de eerste plaats komt er een meer gebiedsgerichte benadering voor clusters van chemische bedrijven. Hiervoor worden spelregels afgesproken, waarbij we de kaders zo ruim mogelijk maken en zo min mogelijk willen gebieden of verbieden. Daarnaast worden burgers meer betrokken bij het opstellen van dit soort plannen, dus voordat de vergunningen worden verleend.”

### Afstemming verbeteren

De Omgevingswet kwam herhaaldelijk aan de orde tijdens de interviewsessie. Zo biedt de nieuwe wet



volgens Torbijn kansen om eindelijk de afstemming tussen ruimtelijke planning en milieunormen goed te regelen. “Dit waren tot voor kort compleet gescheiden werelden. Inmiddels zijn we wijzer, maar vanuit het oogpunt van externe veiligheid valt er nog veel te verbeteren, met name op het gebied van afstemming. De nieuwe wet maakt het mogelijk dat provincies en gemeenten integraal naar plannen kijken. Veiligheidscontouren schaffen we niet af, maar ze worden wel flexibeler. Doe je bijvoorbeeld veel aan bronbeleid, dan ontstaat er meer ruimte. Door integraal afwegen te faciliteren, verwachten we tot mooie en veilige plannen te komen.”

Arjen Littooijs wees erop dat een geheel aspect van de Omgevingswet juist averechts dreigt uit te pakken

voor de veiligheid. “In de wet is geen ruimte meer voor de veiligheidsregio's. Nederland is nu nog een van de brandveiligste landen van de wereld. De ervaring leert dat waar dit toezicht aan de markt wordt overgelaten, het risico op ongelukken met een factor twee of drie toeneemt. Daarom moet er een koppeling komen tussen de Omgevingswet en de Wet Veiligheidsrisico's.”

### Safety Deals

Torbijn liet tot slot weten dat het ministerie volop bezig is met de modernisering van het veiligheidsbeleid. Met een knipooig naar de Green Deals, wil het ministerie Safety Deals als nieuw instrument introduceren om verbeteringen te stimuleren. “We willen gezamenlijk de handen ineen slaan zodat het echt veiliger wordt, dus los van de regelgeving die bedrijven hiertoe dwingt.”

“Zorg voor koppeling Omgevingswet en de Wet op de veiligheidsrisico's”

Peter Torbijn



Colette Alma



Arjen Littooijs





## Ontwerpen voor een veilige omgeving

*Tjerk Ruimschotel, voorzitter Bond van Nederlandse Stedenbouwers en Planologen, greep het Relevant-congres aan om het boek 'Ontwerpen voor een veilige omgeving' te presenteren. Het boek laat zien dat EV-ers en RO-ers veel van elkaar kunnen leren. Elke plek heeft een eigen verhaal, met leerpunten voor een andere locatie.*

De publicatie van het boek is een initiatief van de Regioteams binnen het landelijke Verbeterprogramma Groepsrisico. De veiligheidsexperts en stedenbouwers die in deze teams samenwerken laten in woord en beeld zien dat die samenwerking kan leiden tot slimme en mooie oplossingen.

Volgens Tjerk Ruimschotel wordt het hoog tijd dat zijn vakgenoten meer aandacht besteden aan veiligheid.

“Het is de plicht van ontwerpers dat mensen niet alleen mooi, duurzaam en betaalbaar wonen en werken. Ze moeten bovenal zorgen dat mensen veilig zijn.” In navolging van Colette Alma gaf hij aan dat risico's horen bij onze manier van leven. Ontwerpers hebben een rol om de gevolgen van een incident zo klein mogelijk te houden. “Op het moment dat je kwaliteit beschrijft als het grotere geheel van een gebied, dan kun je ook aangeven hoe het veiliger wordt. Dan kan veiligheid een van de meekoppelende belangen zijn van de ruimtelijke ordening. Wij als stedenbouwkundigen hebben nieuwe doelen nodig. Het inperken van risico's is een aspect die de kwaliteit van ons werk kan vergroten.”

Het boek 'Ontwerpen voor een veilige omgeving' laat volgens Ruimschotel goed zien hoe professionals uit verschillende disciplines met deze materie omgaan. “Heel stimulerend. Dit boek hoort bij iedereen op het nachtkastje.”

## Een lesje in veiligheid

*Genserik Reniers, kersvers hoogleraar gevaarlijke stoffen in Leiden, benaderde het verbeteren van de veiligheid vanuit wetenschappelijke hoek. Zijn betoog kreeg alras het karakter van een puntig hoorcollege over lessen in veiligheid.*

De hoogleraar begon zijn betoog met het schetsen van een bijzonder fenomeen: de mens kiest voor zekerheid indien het gaat om winst maken, maar gaat juist gokken als er verlies dreigt. “Vertaald naar de EV-praktijk betekent dit dat het bedrijfsmanagement meer geneigd is te investeren in productie dan in preventie. Hoogst onzekere risico's is men geneigd te accepteren. Dit doet men liever dan investeren in kostbare maatregelen om dit risico te verkleinen.”

### Rekenen als basis

Reniers vindt dat rekenen de basis moet zijn bij beslissingen over veiligheidsaspecten. Ook pleitte hij ervoor om vanuit verschillende gezichtspunten naar een probleem te kijken. “Bij een complex probleem horen complexe oplossingen.” Wat volgens hem helpt, is het zetten van een prijs op veiligheid. “Rampen kosten altijd veel meer dan hierop anticiperen via preventieve investeringen.” Verder is aanvullend onderzoek nodig naar het belang van

betere Decision Support Tools. “Deze helpen om veiligheidsoverwegingen meer objectief te maken.” Nuttig is verder eens over de grens te kijken. “Er zijn verschillende systemen om bedrijven te inspecteren. Zo heeft België Soveso-fondsen.”

### Kansen

Vervolgens presenteerde de hoogleraar een handvol ideeën om op te pakken. Zo vindt hij dat bedrijven moeten samenwerken om te komen tot een overkoepelende veilig-



heidscultuur. Plus, naast het veiligheidsaspect, de beveiliging binnen bedrijven veel meer aandacht geven. Ook stelde hij voor om het inspectieteam op een intelligente manier aan te vullen met een observator uit het bedrijfsleven, niet alleen om het vertrouwen te herwinnen tussen overheid en industrie maar ook om een betere samenwerking te bewerkstelligen.

Verder stelde hij voor om:

- te investeringen in het verstevigen en uitbreiden van de internationale samenwerking, onder meer door het oprichten van een onderzoeksraad voor de veiligheid voor de gehele Benelux;
- niet de modellen eenvoudiger te maken, maar de mensen slimmer en kundiger;

- meer onderzoek te doen naar de economische aspecten van veiligheid.
- veiligheid een belangrijke plek te geven in het onderwijs.

### Preventie

De hoogleraar wees zijn publiek verder op het feit dat de perceptie van risico's ook aandacht verdient. "Veiligheid moet aandacht krijgen in het onderwijs, zodat het deel uitmaakt van ieders denken." Ook moeten veiligheidsmensen veel meer betrokken worden bij technologische innovatie, terwijl Safety & Security wetenschap een pijler van de maatschappij moet worden. Tot slot is het zinvol om een Onderzoeksraad voor de Preventieve Veiligheid in te stellen. "Nu is eerst een ernstig ongeval nodig om onderzoek te initiëren."



Hamming, alle drie actief betrokken bij het ontwikkelen van het spel, gingen de deelnemers in groepjes van vier tot vijf aan de slag.

nemen. Vervolgens gingen er nog eens bijna tweehonderd exemplaren van het spel over de toonbank.

### Fanatiek

Aan het geluidsniveau in het rijtuig was te merken dat er fanatiek gespeeld werd. De deelnemers hebben ervaren dat complexe veiligheidsvraagstukken juist met behulp van een spel inzichtelijk te maken zijn. Met name de spanningen tussen ruimtelijke ordening en externe veiligheid kwamen goed naar voren. Maar ook vele andere factoren die meespelen werden op eenvoudige wijze aan het licht gebracht.

De drie winnaars mochten als beloning als eerste het spel in ontvangst

### Multifunctioneel

Graag nodigen we iedereen uit om het spel vooral een keer in eigen team uit te proberen om spelenderwijs het gesprek over bepaalde veiligheidsaspecten te bevorderen. Ook in huiselijke kring heeft het SafeCitySpel nut: enkele deelnemers gaven enthousiast aan dat ze nu eindelijk hun kinderen kunnen uitleggen wat hun werk inhoudt.

De materialen zijn tevens als praatplaat te gebruiken om zo op eenvoudige wijze spanningen visueel te maken, bijvoorbeeld in gesprek met wethouders en bestuurders. Meer informatie? Neem contact op met Relevant (info@relevant.nl).

'Juist met spel zijn complexe vraagstukken goed inzichtelijk te maken'

## Lancering SafeCitySpel

Sprekers en tekst: Tim Horsten (Hoe-advies) & Willemijn Brouwer (Williswijs).  
Voorzitter: Ester van Aalst (DCMR Milieudienst Rijnmond)

*Spelenderwijs bouwen aan een veilige stad: wie maakt de slimste keuzes en wint! Aan drie statafels is tijdens Relevant 2014 het SafeCitySpel gelanceerd en voor het eerst gespeeld.*

Een spel om een serieuze aangelegenheid als ruimtelijke ordening en externe veiligheid inzichtelijk te maken? Menig congresganger fronste de wenkbrouwen bij het horen van dit idee. Gelukkig bleken voldoende mensen nieuwsgierig genoeg om het spel te spelen. En terecht! Onder professionele begeleiding van Inge de Vries, Peter Gruijthuisen en Peter

# Integrale besluitvorming over kwaliteit leefomgeving



Spreker: Jos Dolstra (MWH B.V., voorzitter VVM-sectie Milieurecht en Praktijk).  
Voorzitter en tekst: Josee van Eijndhoven (Emeritus Hoogleraar aan de Erasmus Universiteit, lid Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit ZH)

*De Omgevingswet ligt als voorstel bij de Tweede Kamer en zal in de periode tot 2018 worden uitgerold. Maar is het een veilige wet? Daarover is het laatste woord nog niet gezegd.*

De Omgevingswet wil de besluitvorming over de kwaliteit van de leefomgeving meer integraal maken. Ander doel is het vergroten van de ruimte voor bestuurlijke besluitvorming, ook om het besluitvormingsproces te

versnellen. Onderling vertrouwen is een belangrijk uitgangspunt.

## Geen prominente rol

De komende vier jaar worden allerlei stappen genomen om veel bestaande wetgeving geheel of gedeeltelijk op te nemen in de Omgevingswet. Dit geldt ook voor grote delen van de Wet milieubeheer. De Omgevingsvisie is een belangrijk startpunt voor programma's en projecten die in het kader van de nieuwe wet zullen worden gestart. Externe Veiligheid is weliswaar opgenomen in de wet

(art. 2.24 en art. 20.11), maar veel zaken zullen in AMvB's uitgewerkt worden.

De nieuwe wet telt er straks vier, waaronder eentje over de kwaliteit van de leefomgeving. Hieronder valt onder meer de Externe Veiligheid van Inrichtingen. Het is de bedoeling dat volgend jaar het eerste concept af is.

## Fysieke veiligheid

De discussie tijdens de sessie roept vooral vragen op over de mate waarin de nagestreefde integraliteit gerealiseerd zal worden. Er bleek nogal wat twijfel of de geplande ontschotting echt zal gaan lukken. Ook was men benieuwd of externe veiligheid goed genoeg naar voren zal komen. Een deelnemer riep op om het begrip fy-

sieke veiligheid (brand, intern, extern, bouw) centraal te stellen, zoals in Europa (Seveso 3) al gebeurt. Zijn suggestie om hiertoe als deelnemers aan het Relevantcongres gezamenlijk op te roepen vond echter nauwelijks gehoor.

## Werk aan de winkel

De omgevingswet is een goede ontwikkeling! Deze stelling leverde bij de start van de sessie ongeveer 50% ja-stemmers op. Aan het eind was dat ongeveer gelijk. Vooral het aantal niet-weters bleek opmerkelijk genoeg na afloop hoger. Kortom, er is nog werk aan de winkel: een enkele sessie over dit onderwerp blijkt niet voldoende voor EV-ers om een goede inschatting te kunnen maken van nut en noodzaak.

# Omgevingsveiligheid krijgt kwaliteitsimpuls

Sprekers: Aron Duindam (Provincie Zuid-Holland) en Marlouce Biemans (Provincie Zuid-Holland).  
Voorzitter en tekst: Marlouce Biemans

*Voor het verbeteren van de kwaliteit van de omgevingsveiligheid vormt het programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) een belangrijk instrument. Met de impuls blijft veiligheid een actueel onderwerp.*

Het programma heeft een looptijd van vier jaar, van 2015 tot en met 2018, en bestaat uit vier deelprogramma's van de gezamenlijke decentrale overheden. Ieder jaar wordt het programma geactualiseerd.

De deelnemers aan de sessie zijn direct of indirect betrokken bij de uit-



voering van EV-taken die in de Impuls zijn opgenomen. Logisch dus dat men inhoudelijk geïnteresseerd bleek.

Er kwamen vooral vragen over de organisatie van het programma. Daarnaast werden vragen gesteld hoe en wanneer er middelen aangevraagd kunnen worden bij de Provincie Zuid-Holland, die als adressant namens de decentrale overheden dienst doet. Tijdens de presentatie is aangegeven dat aan de organisatie nog wordt gewerkt en dat de besluit-

Programma  
Impuls  
Omgevingsbeleid  
loopt van 2014  
tot en  
met 2018'

vorming gebeurt door het Bestuurlijk Omgevingsberaad. Een ambtelijke werkgroep IOV, bestaande uit leden van de VNG, IPO, IenM, PLEV (programmaleiders externe veiligheid) en BrandweerNL, bereiden de bestuurlijke besluitvorming voor via een hoog ambtelijk portaal.

Mocht u vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de programmaleider externe veiligheid van uw eigen provincie of met coördinator Marlouce Biemans (mle.biemans@pzh.nl).



sterdam-Amstelland een dynamisch risicoprofiel voor de regio opstellen.

Barry van 't Padje van de Brandweer Amsterdam-Amstelland gaf als voorbeeld de routing van gevaarlijke stoffen. Momenteel bepaalt een medewerker van de brandweer wat de beste route is voor risicovol vervoer. Door databases te koppelen van de actuele verkeersinformatie, locaties van kwetsbare objecten en evenementen kan de gewenste route worden berekend door het navigatiesysteem van de vervoerder. Hierdoor komt een efficiëntere organisatie en een veiligere omgeving in zicht.

#### Verdere uitbouw

Bedrijven blijken uiterst nieuwsgierig in de voordelen die het delen van informatie voor hen kan opleveren. Daardoor is van terughoudendheid in informatie-uitwisseling nauwelijks sprake. Zo kunnen bedrijven in het Amsterdamse havengebied in het netwerk zowel risicovolle vracht aan boord van schepen delen als informatie over het actuele waterpeil vinden. Door dit laatste kunnen zij schepen efficiënt laden, waardoor een maximale vervoerscapaciteit wordt behaald.

Om te komen tot zo'n efficiënte vorm van werken moet nog wel het een en

ander gebeuren. "Het is nu zaak om van een chaos aan informatiebronnen een netwerkje te bouwen," aldus Van 't Padje. "We beginnen daarom ook klein en bekijken stap voor stap hoe het netwerk uitgebouwd kan worden". Daarbij is de eerste stap het verzamelen van ruwe data. Vervolgens moet deze data aan elkaar worden gekoppeld. Hierdoor worden patronen zichtbaar. Als laatste is het zaak daadwerkelijk gebruik te maken van de informatie. Een inventarisatie is dan nodig om te zien hoe in besturingsprocessen gebruik kan worden gemaakt van het netwerk."

#### Publieke dienst

De deelnemers zien weliswaar de voordelen van een dergelijk netwerk, maar vragen zich tegelijk af of het wel veilig is om zoveel informatie openbaar te maken. Volgens Van 't Padje is die vrees onterecht. "Heel veel data is al openbaar of opvraagbaar."

Hij ziet het netwerk dan ook als publieke dienst die voor iedereen beschikbaar moet komen. "Big data is nu nog een zaak van grote bedrijven. Waarom zouden we er niet als overheid een publieke dienst van maken? Hierdoor kan iedereen profiteren en dat heeft voordelen voor de concurrentiepositie van Nederland."

## Ruwe data maakt brandweer slim

Spreker: Barry van 't Padje (Brandweer Amsterdam-Amstelland).

Voorzitter: Michel Baars (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond).

Tekst: Michel Baars (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond)

*Door ruwe data uit publieke en private databases te koppelen komt de Brandweer Amsterdam Amstelland tot vernieuwde inzichten in risico- en crisisbeheersing.*

*Maar ook bedrijven profiteren van de informatie-uitwisseling. De regio Amsterdam Amstelland wordt hierdoor steeds slimmer.*

#### Dynamisch risicoprofiel

De hedendaagse digitalisering heeft tot gevolg dat er steeds meer openbare informatiebronnen zijn. Zo geeft de risicokaart bijvoorbeeld al veel informatie over de risico's in de omgeving. Door de informatie te koppelen aan dynamische informatiebronnen, denk aan het verkeer, waterpeil en mobiele telefoons, ontstaat inzicht in de actuele risico's in de regio. Met deze informatie kan de Brandweer Am-

# Basisnet nadert eindstreep



Spreekers: Mary Stokhof en Verona Visser (InfoMil). Voorzitter en tekst: Ton op den Dries (AVIV)

*Het Basisnet beoogt drie doelen te verwezenlijken. Naast het op voldoende afstand houden van de bebouwde omgeving, is er aandacht voor de risico's verbonden aan het vervoer. Tenslotte wordt met het basisnet het beschermingsniveau na een infrabesluit gehandhaafd.*

Voor de daadwerkelijk aanvang van de sessie mochten de deelnemers hun vragen opschrijven en op een bord plakken. Toeval of niet, maar de meest gestelde vraag werd al direct bij aanvang van de presentatie beantwoord. Wanneer treedt de Wet Basisnet in werking? Het antwoord kon nog niet met zekerheid worden gegeven, één onderdeel is nog in behandeling is in

de Tweede Kamer, maar op z'n vroegst is dit in februari 2015. De details worden vastgelegd in de regeling 'Basisnet' en het 'besluit externe veiligheid transporten'.

## Tabellen spoor, weg en water

Wel zijn al de basisnettabellen spoor, weg en water opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In deze tabellen staan de uitgangspunten voor de groepsrisicoberekening en de risicoplafondwaarden voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsrisico (GR). De mogelijk te treffen maatregelen in het kader van het plasbrandaandachtsgebied zijn geregeld in het Bouwbesluit. Het plasbrandaandachtsgebied is een zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf of buitenste kantstreep. Alleen de rijbanen of

sporen die horen bij het doorgaan van transport worden hiervoor beschouwd.

InfoMil gaat de informatieverstrekking op zich nemen. Onderdeel hiervan is de helpdesk en een FAQ. Beide zullen te vinden zijn op de website van InfoMil.

## Vraag en antwoord

Tijdens de sessie was er gelegenheid om vragen te stellen. Een drietal voorbeelden met antwoorden:

*Hoe worden de risico en vervoersplafond gemonitord?*

Prorail en ILT meten 4 tot 5 keer peer

jaar het aantal vervoersbewegingen. De minister is verplicht de bijbehorende risico's te melden aan de Tweede Kamer.

*Wordt er nu al gehandhaafd op vervoersoverschrijdingen?*

Er wordt pas gehandhaafd op het moment dat de Wet Basisnet in werking treedt.

*Hoe zit het met het overgangsrecht?*

Ruimtelijke plannen die al in de ontwerpfase zitten moeten nog worden gemaakt volgens de oude regels. Alle plannen die nieuwer zijn moeten juist wel volgens de nieuwe regels worden gemaakt.

**'Meest gestelde vraag was wanneer de Wet Basisnet in werking treedt'**

# Uitvoering BRZO in volgende versnelling

Spreeker: Robert Mout (DCMR Milieudienst Rijnmond).

Voorzitter en tekst: Simone van Dijk (Royal HashkoningDHV)

*Van de in Nederland opgerichte omgevingsdiensten hebben er zes extra taken gekregen voor de uitvoering van werkzaamheden op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving bij BRZO-bedrijven.*

*Wat gaan zij doen?*

De afgelopen jaren zijn de omgevingsdiensten gevormd. Om de kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) in relatie tot BRZO-bedrijven te vergroten zijn deze taken geconcentreerd bij een beperkt aantal omgevingsdiensten. Een centrale BRZO-omgevingsdienst was niet haalbaar. Uiteindelijk zijn de

VTH-taken ondergebracht bij zes omgevingsdiensten: DCMR Milieudienst Rijnmond, RUD Groningen, RUD Noordzeekanaalgebied, RUD Limburg-Zuid, RUD Midden en West-Brabant, Omgevingsdienst Regio Nijmegen. Zij verrichten deze taken naast hun reguliere werk. Bevinrichtingen vallen niet onder hun takenpakket, maar worden wel regelmatig bij de zes omgevingsdiensten ondergebracht.

### **Invulling**

De zes BRZO-RUD's zullen gaan werken als één overheid. Dit houdt in dat zij toewerken naar één maat voor kwaliteit en eenduidigheid in vergunningverlening, toezicht en handhaving. Ook doen zij verslag in een gezamenlijke rapportage. In de nabije toekomst wil men toe naar een situatie waarin partijen zich vóór in het proces van vergunningverlening conformeren aan technische eisen, zodat hierover in een later stadium geen discussies meer ontstaan. Daarnaast wordt gewerkt met 'accounthouderschap'. Dat wil zeggen

dat voor bedrijven met vestigingen in meerdere regio's en voor specifieke branches accounthouders worden aangewezen die landelijk zullen opereren. Zo wordt gewerkt aan meer duidelijkheid en een eerlijk speelveld.

'Er komt één maat voor kwaliteit en eenduidigheid VTH-taken'

Voor inspecteurs van de BRZO-RUD's gelden strenge opleidingseisen. Deze eisen zijn strenger dan ten tijde van de maatlat BRZO. Alle inspecteurs zijn inmiddels gescreend en worden zo nodig de komende tijd bijgeschoold.

### **Uitvoeringsimpulsen**

Tijdens de sessie zijn ideeën geïnventariseerd om een impuls te geven aan de uitvoering van de BRZO-RUD's. De ideeën hadden betrekking op 1) de werkwijze, 2) de daadwerkelijke uitvoering en 3) de organisatie. Tijdens de inventarisatie van ideeën bleek dat deze drie punten hier en daar door elkaar lopen. Daarom is de opbrengst op een hoop gegooid, waaronder het voorstel om over te gaan op één

landelijke BRZO-RUD en landelijk trekkers aan te wijzen voor specifieke onderwerpen.

Andere ideeën die naar voren kwamen zijn:

- Organiseer een basiscursus gevaarlijke stoffen om voldoende 'technische' kennis te waarborgen;
- Combineer uniformiteit met ruimte voor maatwerk;

- Besteed deskundigheid uit per omgevingsdienst of zorg voor een deskundigheidspool;
- Zorg voor uitwisseling tussen de BRZO-RUD's en de andere RUD's;
- Laat rapporten controleren door een tweede lezer uit een andere regio;
- Zorg ervoor dat alle directeuren op één lijn zitten;
- Geef ook aandacht aan bedrijven met een beperkt aantal medewerkers.

## **EV-beleid zinvol voor kleinere gemeenten**

Spreeker: Marc van Dijk (gemeente Rijssen-Holten). Voorzitter en tekst: Peter Hermens

*Uit de praktijk blijkt dat het zinvol is om ook in kleine en middelgrote gemeenten EV-beleid te ontwikkelen. Plus daarover te communiceren met de inwoners en de politiek.*

hebben alle Twentse gemeenten een veiligheidsbeleid opgesteld, inclusief een uitvoeringsprogramma. Betrokkenen moeten allemaal twee EV-cursussen hebben gevolgd. Ook is er een goede samenwerking met de Veiligheidsregio en is een pool gevormd om QRA's te beoordelen. Tot slot is in SQUIT de EV-toets standaard opgenomen. Het advies van de Veiligheidsregio vormt daarbij een zeer belangrijk element, omdat daardoor naar het effect wordt gekeken.

Voor de meeste gemeenten geldt dat met name het transport van gevaarlijke stoffen het dominante risico is. Van bedrijven heeft men over het algemeen weinig te duchten en die zijn qua locatie bovendien enigszins te sturen door de gemeente.

### **Informereren belangrijk**

Voordeel van de gekozen aanpak is dat degenen die met de ontwikkelaars praten kennis van zaken hebben. Maar de meerwaarde speelt vooral op

### **Aanpak in Twente**

In Twente is EV-geld ingezet om kennis op dit gebied te borgen. Verder



Zes soorten fruit als symbool voor de zes BRZO-RUD's



bestuurlijk niveau. Bij het publiek leeft dit onderwerp niet. Zo is niemand komen opdagen voor een voorlichtingsbijeenkomst over NH<sub>3</sub>-koelinstallaties. Blijkbaar vindt men zaken als het uitzicht en de bereikbaarheid belangrijker dan de veiligheid. Wel is het zaak mensen goed te informeren en daar is de overheid nog niet zo goed. Van belang in dit licht is een de pilot risicocommunicatie die nu in Twente loopt.

## Veilig handelen bij ongeval met gevaarlijke stoffen

Sprekers: Nils Rosmuller (Lector Transportveiligheid / TNO) en Hans Spobeck (Programmanager Landelijk Expertisecentrum Transportveiligheid).  
Voorzitter en tekst: Hans Spobeck

*In een korte masterclass is een aantal aspecten van de publiek-private samenwerking bij de incidentbestrijding aan de orde gekomen. Dit gebeurde aan de hand van een wegongeval met gevaarlijke stoffen.*

Op 8 augustus 2012 kantelde een tankwagen met LPG op het viaduct van de Botlekbrug. Dankzij snel handelen van de chauffeur

'Risico-beheersing én incidentbestrijding vereist betrokkenheid van allen'

komt er slechts een kleine hoeveelheid LPG vrij. Vanwege brokstukken op de weg wordt de A15 voor een uur afgesloten, inclusief de Botlekbrug. In verband met werkzaamheden aan de nieuwe brug moest bestaande route van het vervoer gevaarlijke stoffen verlegd worden.

Belangrijk leerpunt van de casus is dat optimaal handelen na een ongeval een zaak is van publiek-private samenwerking. Hiertoe dient rekening mee te worden

gehouden tijdens zowel het opleiden als het oefenen. Ook incidentevaluatie dient via publiekprivate samenwerking gestalte te krijgen. De deelnemers konden zich in de conclusies vinden. Zowel bij het voor-nemen om een route voor gevaarlijke

stoffen tijdelijk te wijzigen als bij de bestrijding van een incident moeten de relevante partners betrokken worden, waaronder in ieder geval vervoerders, wegbeheerders, veiligheidsregio's en de Inspectie Leefomgeving en Transport.



Sprekers, voorzitters en tekst: Christiaan Soer (Royal HaskoningDHV) en Esther Broeren (ELEMENT Advocaten)

*Tijdens een interactieve sessie is ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen in de jurisprudentie van 2014 op het gebied van externe veiligheid. Er zijn drie specifieke onderwerpen behandeld: procederen, rekenen, en borgen.*

### Procederen

Met betrekking tot het procederen is onder meer stilgestaan bij de strikte

eisen die worden gesteld aan de onderbouwing van beroepsgronden en de toepassing van het relativiteitsvereiste. Dit leverde gemengde reacties op uit de zaal. Enerzijds wordt het verlangen van een deugdelijke onderbouwing van gronden als vanzelfsprekend ervaren. Anderzijds kan moeilijk van de gemiddelde burger worden gevraagd dat hij beschikt over specifieke kennis op het gebied van externe veiligheid of deze, tegen aanzienlijke kosten, moet inwinnen bij derden.

## Rekenen

Ten aanzien van het opstellen van risicoberekeningen werd onder meer geconcludeerd dat het er met name om gaat dat de gebruikte informatie relevant en actueel is. Dit is belangrijker dan in welk kader de informatie eventueel eerder is opgesteld, zoals een melding ex artikel 8.19 Wet milieubeheer (oud).

## Borgen

Verder heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

het afgelopen jaar een aantal duidelijke uitspraken gedaan met betrekking tot het borgen van externe veiligheidsmaatregelen in een bestemmingsplan. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen zogenoemde planologische, bouwtechnische en organisatorische maatregelen. De conclusie was dat de lijn van de Afdeling weinig speelruimte lijkt te bieden voor de praktijk. Dit geldt in het bijzonder voor het borgen van bouwtechnische maatregelen in een bestemmingsplan.

Het voordeel van deze aanpak is dat de resultaten aansluiten op de uitvoeringspraktijk. Bovendien blijkt hierdoor vanaf de aanvang al een breed draagvlak te bestaan voor de aanpak. Tijdens de uitvoering van het programma zal steeds weer bekeken worden of de omgeving voldoende betrokken is. Zo zullen ook burgers in het komende uitvoeringsprogramma actief betrokken worden.

ontstaan door vernieling van gebouwen, vervuiling van water en bodem of gevolgen voor de werkgelegenheid door onderbreking van bedrijfsactiviteiten. Het meenemen van deze aspecten maakt een bredere afweging mogelijk.

'Modernisering omgevingsveiligheid sluit aan op uitvoeringspraktijk'

## Drie schillen

Aandacht verdient ook het feit dat zich situaties voordoen waarbij afstemming tussen veiligheid en ruimtelijke inrichting niet goed of te laat plaats vinden. Door veiligheid

## Bredere afweging

Yvette Moulijn ging vervolgens in op de verbreding van het afwegingskader. In de risicobenadering is het gebruikelijk om bij de gevolgen van een ernstig ongeval uit te gaan van het aantal doden. Bezwaar hiervan is dat er dan geen inzicht is in het aantal gewonden. Verder kan er ook economische schade

vooraan in het ontwerp proces te verankeren is een transparante en brede afweging mogelijk. Deze benadering krijgt momenteel gestalte in het beleidsvoornemen 'Afweging van omgevingsveiligheid vroeg in het (RO) proces'. Het 'drie schillenmodel' vormt hiertoe een goede benadering. Daarbij

## Eenvoudig en beter? Het kan!

Sprekers: Arie-Jan Arbouw (Programmamanager Omgevingsveiligheidsbeleid IenM), Yvette Moulijn (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied), Simone van Dijk (Royal HaskoningDHV), André van Vliet (RIVM). Voorzitter: Josee van Eijndhoven. Tekst: Frank Bouman (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

*Het beleid op het gebied van de externe veiligheid is de afgelopen decennia succesvol geweest. Toch is er een aantal onderdelen waar het eenvoudiger en beter kan. Het programma Modernisering Omgevingsveiligheid wil aan deze uitdaging invulling geven.*

"De aanpak van ons programma modernisering omgevingsveiligheid is bijzonder: het gebeurt namelijk van buiten naar binnen", gaf Arie-Jan

Arbouw aan. Van het begin af aan is het werkveld betrokken bij het programma. "We zijn het veld ingegaan om zo breed mogelijk geluiden op te kunnen vangen." Op die manier zijn de opvattingen van onder meer Kamerleden, bestuurders, wetenschappers en burgers over het veiligheidsbeleid geïnventariseerd. Vervolgens zijn deze opvattingen vertaald in denkrichtingen. Het resultaat is in juli 2014 opgenomen in de bijlage 'Modernisering Omgevingsveiligheid', welke onderdeel uitmaakt van de beleidsnota 'Bewust Omgaan met Veiligheid: rode draden'.



zijn in de binnenste schil, het gebied met de risicovolle activiteit, bepaalde zaken niet toegestaan. De middelste schil is een afwegingsgebied waar de beperkingen van het huidige rekenmodel met name zichtbaar zijn. Zo is een kinderdagverblijf dichtbij een buisleiding niet wenselijk. De buitenste schil tenslotte is het gebied zonder nadere voorwaarden. In dit gebied kan men zonder beperkingen wonen, werken of recreëren.

### Robuust ruimtegebruik

De gebiedsgerichte benadering voor chemische bedrijven kreeg bij monde van Simone van Dijk eveneens aandacht. De bedoeling is om robuust ruimtegebruik mogelijk te maken waardoor er handelingsperspectief ontstaat voor zowel de risicovolle bedrijven als voor wonen, werken en recreëren in de omgeving van die bedrijven. Het aanbrengen van een robuuste gebiedsgerichte contour rond risicovolle bedrijven blijkt te helpen bij het maken van keuzes. Wel is het nodig de juiste handvatten te formuleren om

afspraken over het gebied binnen de contour mogelijk te maken.

### Rekenmethodieken

Om vroeg in het planproces rekening te kunnen houden met externe veiligheid moeten instrumenten daarop zijn toegesneden. Dus ook het groepsrisico, hield André van Vliet als laatste spreker zijn publiek voor. "We onderzoeken nu een manier om dit ruimtelijk vorm te geven door de schillenbenadering toe te passen."

Een ander beleidsvoornemen is een vereenvoudigde toepassing van rekenmethodieken. De doelstelling is: eenvoudig waar dat kan, complex waar het moet. Maar voor complexe situaties blijven rekenmodellen nodig. Overigens kwam naar voren dat veiligheidswinst van nieuwe en innovatieve veiligheidsmaatregelen momenteel moeizaam of niet kan worden verwerkt in de risicoberekeningen. Oorzaak is een gebrek aan ervaringsgegevens. Mogelijk biedt het gebruik van expert judgement soulaas; dit wordt nu onderzocht.

## Investeren in verbeteren kennisinfrastructuur



Spreker: Marlouce Biemans (Provincie Zuid-Holland).

Voorzitter: Francine Witten (Provincie Zuid-Holland). Tekst: Marlouce Biemans

*Kennis is macht en dat geldt ook voor het werkveld van EV-professionals. Op dit terrein valt nog wel het nodig te verbeteren.*

Het EV-netwerk bestaat uit gedreven mensen. Zij worden professioneel weliswaar ondersteund om hun werk uit te voeren, maar in de praktijk valt dit nogal tegen. Zo is het vaak lastig om snel betrouwbare en herleidbare informatie te vinden. Om op dit gebied tot verbetering te komen, is het deelprogramma Informatie- en Kennisinfrastructuur opgezet. De inhoud ervan is deels afkomstig uit de pilot Kennisinfrastructuur externe veiligheid van 2013 – 2014 en deels van de programmaleiders externe veiligheid (PLEV) en van andere inhoudelijk betrokkenen.

Vanuit dit programma wordt gewerkt aan de ondersteuning van het EV-netwerk. Hiervoor zijn in het deelprogramma zes projecten beschreven, met deelactiviteiten. Deze zes projecten worden in projectplannen uitgewerkt en uitgevoerd door teams. Daarvoor is tijdens de sessie gevraagd om geïnteresseerde deelnemers. De meeste aanwezigen waren hier zeker voor in. Zij hebben zich ter plekke opgegeven voor een van deze zes projecten welke in 2015 worden uitgevoerd. Dit zijn achtereenvolgens: Opleidingen en kwaliteitscoördinatie, Werkstandaarden, Data infrastructuur, Ondersteuning Groepsrisico, Kennisportaal en Expertisenetwerk.

Wil jij ook meedoen en past jouw idee in een van de zes projecten? Geef je dan op door een mail te sturen aan Marlouce Biemans, [mle.biemans@pzh.nl](mailto:mle.biemans@pzh.nl)



## Uit het oog uit het hart - tot het misgaat



Spreekers: Ferry El-Aaïdi (Brandweer Nederland) en Merle de Lange (Royal HashkoningDHV).  
Voorzitter en tekst: Merle de Lange.

*Welke scenario's kunnen ontstaan als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen? Om daar helderheid over te scheppen, hebben de Veiligheidsregio's van Noord-Holland en Flevoland het initiatief genomen om kaarten te ontwikkelen. Bijzonder aspect is dat de kaarten ook betrekking hebben op buisleidingen.*

Buisleidingen zijn meestal onzichtbaar. Toch kan niet worden uitgesloten dat er een incident optreedt. Het ongeval in Ludwigshafen op 23 oktober met één dode en vele gewonden onderstreept dat nog eens. Juist daarom is het van belang dat er nu scenario's in ontwikkeling zijn voor het transport van aardgas, kerosine en CO<sub>2</sub> via buisleidingen.

Deze stoffen worden namelijk in de regio Noord-Holland en Flevoland per buisleiding getransporteerd. Maar de kaarten zijn ook toepasbaar voor buisleidingen elders in Nederland.

### Type kaarten

Tijdens de presentatie zijn de volgende scenario's behandeld:

- Aardgastransportleiding (24 inc/66,2 bar): fakkelbrand choked flow
- Kerosine leiding (16 inc) – plasbrand
- Koolstofdioxide leiding (16 inc) – giftige wolk

### Handreiking

Elke scenariokaart heeft dezelfde opbouw. Elementen die terugkomen zijn onder andere: algemene beschrijving, kans van optreden, effecten bestrijdbaarheid, hulpverlening, zelfredzaamheid, maatregelen en voorbeelden. De

kaarten kunnen een handreiking zijn voor initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen en voor overheden die de gevaren van het gebruik, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen moeten betrekken bij besluitvormingstrajecten. Brandweer Nederland ondersteunt de tool en wil meerdere scenario's uitwerken.

### Interactie

Uit het publiek kwamen de volgende opmerkingen op de scenario's:

- Zorgt voor consistentie in effectafstanden;
- Voorkom te veel maatwerk - elke situatie is specifiek;

- Betrek leidingeigenaren bij het opstellen.

De scenario's zijn nog in concept, dit betekent dat de kaarten nog verder uitgewerkt worden. Om dit te bereiken willen de Veiligheidsregio's in Noord-Holland en Flevoland graag weten of het product aansluit bij de behoeftes vanuit de praktijk. Daarnaast kan via een contactformulier op de website kennis ingebracht worden.

De scenario's zijn digitaal beschikbaar en in te zien via [www.scenarioboekje.nl](http://www.scenarioboekje.nl).

## Eerlijk communiceren over risicobeleid

Spreeker: Robert Geerts, Aviv onderzoek en advies risicobeleid.  
Voorzitter: Jan Meissen (KIVI-groep Risico Beheer en Techniek).  
Tekst: Anne Michiels van Kessenich (gemeente Haarlem)

*Risicocommunicatie vervult een belangrijke rol in de steeds horizontaler wordende besluitvorming en publieke oordeelsvorming. Een betrouwbare overheid communiceert eerlijk: over risico's en politieke keuzes. Het Ministerie van EZ kiest in een brochure over de gaswinning in Groningen helaas voor een andere strategie.*

In Groningen wordt al jaren gas uit de bodem gehaald. Daardoor klinkt de bodem in. Dat veroorzaakt verzakkingen in de grond, met als gevolg ondergrondse spanningen die zich ontladen door aardbevingen. De laatste jaren nemen de bevingen in omvang en kracht toe.

De overheid erkent de problemen en belooft de gaswinning te verminderen. Dit komt tot uiting in een

brochure van het ministerie van EZ: de gaswinning wordt gericht verminderd, want dit is de beste manier om de veiligheid zo snel mogelijk te vergroten.

Iedereen blij? Nee dus. Geerts toonde aan dat de productieplafonds niet veranderen. Dit kan alleen door meer gas uit andere velden te winnen. Daarmee verbetert weliswaar de veiligheid in de meest instabiele gebieden, maar neemt het risico op aardbevingen in andere delen van Groningen juist toe.

#### Risikant

Tegelijkertijd is een betrouwbare overheid de pijler onder een gezonde en vreedzame samenleving. De folder is volgens Geerts dan ook typisch een voorbeeld van hoe het niet moet. Een dergelijk communicatie-uiting etaleert de overheid als onbetrouwbaar. De

woorden 'gericht verminderen' moet men dus interpreteren als 'hier minder en daar meer'. Deze beleidskeuze is niet voor de gemiddelde burger uit de gegeven informatie te halen, waardoor het ook niet mogelijk is daarover in debat te gaan. De zaal was het met

hem eens. "Een belangrijke reden om te communiceren over risico's is dat je daarmee mensen een handelingsperspectief biedt", liet een deelnemer weten. "Bijvoorbeeld door te besluiten om overal minder gas te winnen zodat er tijd gewonnen wordt voor het versterken van de huizen."

'De burger moet zeker weten dat wat de overheid publiceert waar is'

#### Eerlijkheid loont

Onvolledig informeren is een groot politiek risico. Je kunt je de politieke opwinding voorstellen als blijkt dat de overheid verhullend bezig is geweest en dat de risico's in andere delen van Groningen toenemen. Meerdere deelnemers benadrukken dat het voor de

overheid de beste keuze is om eerlijk en waarachtig te zijn in de communicatie over de voor- en nadelen van een gemaakte keuze. Uit die getoonde eerlijkheid blijkt respect voor de waarden van burgers en worden zij serieus genomen. Het is daarentegen ronduit schadelijk als de burger zich, na het lezen van een zorgvuldig geregisseerde publicatie van de overheid, bezorgd moet afvragen of wat men leest eigenlijk wel waar is.

Vanuit dit programma wordt gewerkt aan de ondersteuning van het EV-netwerk. Hiervoor zijn in het deelprogramma zes projecten beschreven, met deelactiviteiten. Deze zes projecten

worden in projectplannen uitgewerkt en uitgevoerd door teams. Daarvoor is tijdens de sessie gevraagd om geïnteresseerde deelnemers. De meeste aanwezigen waren hier zeker voor in. Zij hebben zich ter plekke opgegeven voor een van deze zes projecten welke in 2015 worden uitgevoerd. Dit zijn achtereenvolgens: Opleidingen en kwaliteitscoördinatie, Werkstandaarden, Data infrastructuur, Ondersteuning Groepsrisico, Kennisportaal en Expertisenetwerk.

Wil jij ook meedoen en past jouw idee in een van de zes projecten? Geef je dan op door een mail te sturen aan Marlouce Biemans, [mle.biemans@pzh.nl](mailto:mle.biemans@pzh.nl)

## Opslagen verpakte gevaarlijke stoffen ondeugdelijk

Spreker: Jan-Willem van Wijngen (DPA Cauburg).

Voorzitter: Koen van der Nat (Peutz). Tekst: Willem de Lange (LaMilCo Adviesbureau)

*Bouw en milieu hebben vaak tegenstrijdige belangen. Veel bestaande opslagen voor verpakte gevaarlijke stoffen voldoen niet aan de eisen door de gewijzigde regelgeving. Maar in de praktijk zijn hier juridische of praktische oplossingen voor te vinden.*

In de vergunningverlening wordt het borgen van veiligheid vanuit bouwtechnisch en milieukundig oogpunt

steeds meer geïntegreerd, hoewel de uitgangspunten en normen behoorlijk verschillen. Leidend zijn de richtlijnen van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15 (PGS 15); hierin staat aangegeven waaraan men uit het oogpunt van brandveiligheid, arbeidsveiligheid en milieuveiligheid moet voldoen bij de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen.

Op papier lijkt het wellicht goed geregeld, maar de praktijk leert







anders. Stel dat er brand uitbreekt in een grote opslaghal. Voor de veiligheid van het personeel is het dan van belang dat het gebouw zo lang mogelijk intact blijft. Maar voor de omgeving zou het - ook op lange termijn - vreemd genoeg juist beter zijn als het gebouw snel instort. Dan kan namelijk optimale verbranding van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, waarbij een zodanige verdunning plaatsvindt van de vrijgekomen stoffen dat ze geen gevaar vormen voor de volksgezondheid.

#### Praktijkvoorbeelden

Met name veel bestaande opslagen met een oude CPR-vergunning voldoen niet meer aan de eisen. Dit is vooral het geval wanneer de vergun-

ning ambtshalve is omgezet in een PGS-vergunning zonder rekening te houden met de specifieke situatie. Jan-Willem van Wijngen liet een aantal sprekende praktijkvoorbeelden zien waarbij het publiek werd uitgedaagd mee te denken en te discussiëren: voldoet deze opslag nu wel of niet, en waarom? Vaak werd men hierbij op het verkeerde been gezet. Zo voldeed een ogenschijnlijk rommelige opslag van parfum wel aan de eisen, omdat er een juridische oplossing voor bleek te zijn gevonden. Overigens zijn voor de meeste gevallen waarin een inrichting niet aan de eisen voldoet de problemen met relatief simpele praktische of juridische middelen op te lossen.

'Oude opslagen met CPR vergunning voldoen niet meer aan de eisen'

## Herziening Besluit Risico Zware Ongevallen geen sinecure

Sprekers: Mirjam van der Plas (RHDHV) en Yvette van Duijn (DCMR).  
Voorzitter: Rinus de Bruijne (DCMR). Tekst: Hoi-Yee Man (RHDHV)

*Het Besluit Risico Zware Ongevallen (Brzo) 1999 gaat per 1 juni 2015 veranderen. Dan treedt namelijk Brzo 2015 in werking. Het lijkt wellicht een kleine administratieve verandering, maar niets is minder waar. Bedrijven en uitvoeringsdiensten doen er verstandig aan om tijdig op de veranderingen te anticiperen.*

In het Brzo 2015 zijn tal van kleine wijzigingen opgenomen. Met stip de belangrijkste is de gewijzigde classificatie van gevaarlijke stoffen. De voormalige classificatiemethodiek Wet Milieu

Gevaarlijke Stoffen (WMS) in het Brzo wordt in zijn geheel vervangen door de systematiek uit de Europese CLP-verordening (Classification, Labelling and Packaging Regulation 1272/2008/EG). Na deze datum kan de classificatie van de voormalige Wet milieugevaarlijke stoffen (Wms) niet meer gebruikt worden. De nieuwe CLP-classificatiesystematiek is echter zo verschillend, dat er zich verschuivingen in de gevarenklasse van stoffen kunnen voordoen. Bedrijven kunnen hierdoor deze wijzigingen niet meer of in een BRZO-regime komen te vallen.

#### Mondiale harmonisering

Het CLP is de Europese uitwerking van



de wereldwijde GHS (Global Harmony System). Het GHS heeft als doel om wereldwijd stoffen te harmoniseren, waardoor stoffen op dezelfde manier worden geclassificeerd. Stoffen moeten sinds januari 2009 volgens de CLP-methodiek geclassificeerd worden. Voor mengsels geldt dit per 1 juni 2015, hetgeen samenvalt met de invoering van Brzo 2015. Een direct zichtbaar gevolg is dat de symbolen van gevaarlijke stoffen veranderen. De zeven vertrouwde oranje vierkante symbolen met de zwarte pictogrammen verdwijnen. Daarvoor in de plaats komen negen roodomrande ruitvormen met daarin zwart-witte symbolen. Deze symbolen sluiten nauw aan op de ADR-classificatie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### Herclassificeren

Naast de symbolen ook de indelingscriteria voor gevaarlijke stoffen gewijzigd. Daarom kan je niet bij voorhand zeggen dat bijvoorbeeld een toxische stof (oude Wms-symbool: doodshoofd, T) gelijk is aan het nieuwe CLP-symbool: doodshoofd, categorie 2. De indeling is afhankelijk van de hoogte van de zogenaamde LC50 waarden. Het is belangrijk om te onthouden dat de 'oude' en 'nieuwe' classificatie niet één op één overeenkomen. Dat maakt het herclassificeren van stoffen voor Brzo 2015 zo lastig. Te meer daar ook de invoering van REACH verschuivingen in de classificatie veroorzaakt (Verordening 1907/2006/EC). Gevolg is dat importeurs

en producenten van stoffen en mengsels hun stoffen moeten registreren en de gevaren evalueren. Hierdoor komen meer gegevens vrij, waardoor in sommige gevallen verschuiving van de classificatie kan optreden. In principe moet de leverancier van de stof of mengsel de verschuiving aan de gebruiker doorgeven, maar in de praktijk gebeurt dat niet altijd. Daarom is het van belang dat bedrijven hun Veiligheidsinformatiebladen goed in de gaten houden.

'Per  
1 juni 2015  
kan een bedrijf  
ineens een  
Brzo-status  
krijgen'

### Consequenties voor bedrijven

Per 1 juni 2015 kan een bedrijf ineens een Brzo-status krijgen of ineens geen Brzo-bedrijf meer zijn. Wat ook kan is dat de huidige Brzo-status verandert van PBZO- naar VR-bedrijf of visa versa. De wijziging in classificatie van stoffen kan ook tot gevolg hebben dat de vergunning niet meer toereikend is. Of dat de externe veiligheidsrisico's mogelijk groter zijn geworden en niet meer passen binnen het huidige bestemmingsplan. Een andere consequentie kan zijn dat de middelen voor het beschermen van de werknemers niet meer toereikend zijn. Kortom. De overstap naar Brzo 2015 kan grote consequenties voor bedrijven hebben. Het is daarom van belang om ruim op tijd te inventariseren waar je als bedrijf staat. Hetzelfde geldt voor de regionale uitvoeringsdiensten. Om die reden gaat DCMR haar Brzo-bedrijven en Bevi-opslagbedrijven schriftelijk voorbereiden op de komst van Brzo 2015.

## Van Wagenwerkplaats naar unieke woon- en werklocatie



Spreeker: Heino Abrahams (oud-projectleider Wagenwerkplaats, gemeente Amersfoort).  
Voorzitter en tekst: Alet van't Eind (Verbeterprogramma groepsrisico, regioteams)

*De voormalige Wagenwerkplaats in Amersfoort was ooit het terrein waar de NS treinen rangeerde en repareerde. Het ontwikkelen van woningen op deze plek langs het spoor leek lange tijd onhaalbaar. Toch gaat dat nu gebeuren.*

In en rond de verschillende monumentale gebouwen ontstaat geleidelijk aan een bijzondere woon- en werklocatie. Tijdens het congres kon je op twee manieren kennis maken met dit interessante gebied: een excursie (frisse neus tijdens de lunchpauze) of een workshop.

### Excursie

De excursie was vooral een kennismaking met het cultureel erfgoed en de vele bijzondere gebruikers van het Wagenwerkplaats. Er hoorde ook een korte bezichtiging van de Veerensmederij bij, waar nu de Holland Opera zijn theater en oefenruimte heeft. De contracten van NS met de gebruikers daagt iedereen uit gebruik te maken van de diensten van anderen op het terrein. Op die manier ontstaat er een bijzondere economie van samenwerking, waar de NS zelf ook aan bijdraagt.

De gemeente Amersfoort, het burgerinitiatief Wagenwerkplaats, de NS en

Prorail overleggen op welke wijze in de komende jaren de locatie zó ontwikkeld kan worden dat woningbouw mogelijk wordt. Heino Abrahams weet enthousiast duidelijk te maken dat alle partijen dit avontuur durven aan te gaan. Kansen zijn er volop. Het 'heuvelen' is bijvoorbeeld al verleden tijd, hoewel dit nog wel in de milieuvergunning staat. Dit betekent dan enkel de chloortrein nog een potenti-

eel risico vormt, zij het slechts enkele malen per jaar.

### Workshop

De workshop richtte zich op een zeer recent verstoring van de onderhandelingen. Aanleiding was dat één van de partijen meer zekerheden wil hebben. Een interessante discussie ontspoon zich. Tips en adviezen zijn over en weer gegeven.

## Borging EV in ruimtelijke ordening

Sprekers: Jan Willen van Wijngen (DPA – Cauberg Huygen) en Frank van der Lans (DCMR Milieudienst Rijnmond).

Voorzitter: Jan Willem van Wijngen. Tekst: Leo Noordam (DCMR Milieudienst Rijnmond)

*Effectief bouwkundige maatregelen in een risicovolle omgeving borgen. Ga er maar aan staan. Ook in de workshop kwam niet het ultieme antwoord naar voren. Enkelen dachten het 'ei van Columbus' te hebben gevonden, maar concludeerden alras dat hun zoektocht nog niet ten einde is.*

Het is zo klaar als een klontje dat je iets moet doen om het risico van incidenten met gevaarlijke stoffen zo klein mogelijk te houden. Daar zijn ook tal van mogelijkheden voor. Maar als er dan onverhoopt iets

goed mis gaat, is het zaak om burgers te beschermen tegen de mogelijke effecten van zo'n incident. Juist de borging van maatregelen in dat kader is lastig. De wetgeving biedt immers maar minimale basisbescherming. Zo is er het plaatsgebonden risico om de minimale afstand tussen kwetsbare objecten en een risicobron te bepalen. Maar hiermee regel je alleen waar kwetsbare functies als scholen en woningen wel en niet kunnen komen. De vraag blijft of louter en alleen afstand bewaren afdoende bescherming biedt tegen een incident. Niet dus, vonden de deelnemers aan de workshop.

### Verlagen groepsrisico

Gelukkig legt de wet het bevoegd gezag ook de verplichting op na te denken over maatregelen die het groepsrisico verlagen. En daar begint het spannend te worden, want hier gaat niet om harde grenswaarden, maar om een oriëntatiewaarde. Plus het geven van invulling aan een verantwoordingsplicht, waarbij men grofweg kan kiezen tot het nemen van bouwkundige maatregelen of maatregelen met ruimtelijke relevantie. De laatste categorie is eenvoudig in een bestemmingsplan te borgen, denk aan een opstelplaats voor hulpdiensten of een oriëntatie op vluchtwegen. Bouwkundige maatregelen, denk aan afsluitbare ventilatie, drukbestendige gevels en splinterwerend glas, zijn

minder gemakkelijk te borgen.

### Wel of niet borgen

De handreiking 'Externe veiligheid in bestemmingsplannen: een veilig idee' bevat voorbeelden van het borgen van bouwkundige maatregelen. Deze voorbeelden gaven aanleiding tot discussie. Enerzijds hielden juristen vast aan de stelling dat bouwkundige maatregelen niet thuis horen in het bestemmingsplan en dus niet in geborgd kunnen worden. De ruimtelijke relevantie ontbreekt immers. Anderzijds zijn er voorbeelden van in bestemmingsplannen opgenomen bouwkundige maatregelen, soms zelf ondersteund door jurisprudentie.

'Probeer vroegtijdig de juiste balans te vinden in het pakket aan maatregelen'



## Meedenken in planproces

Ondanks dit verschil van inzicht, is men het eens over het feit dat het toepassen van maatregelen onderdeel moet zijn van het planproces en hier is nog veel winst te halen. Bijvoorbeeld door vroeg in het proces voor een ruimtelijk plan mee te praten over ambities, belangen en mogelijke oplossingen. Daarbij kun je denken aan het meebepalen van de juiste locatie voor een functie, daarbij rekeninghoudend met zaken als de oriëntatie van gebouwen, vluchtwegen, routes voor hulpdiensten en de aanwezigheid van voldoende bluswater. Daarbij kun je op basis van scenariomodellen en –berekeningen bepalen welke maatregelen echt zinvol en effectief zijn. Zo kan een eenvoudige dijk of goot langs een

transportas al afdoende zijn om een plasbrand tegen te houden.

Ook is het raadzaam mee te denken over mogelijkheden voor borging, bijvoorbeeld door in een vroeg stadium afspraken te maken over maatregelen en de uitvoering en financiering ervan. Geef ontwikkelaars vervolgens de tijd en ruimte om met innovatieve oplossingen te komen. Tot slot is het van belang oog te hebben voor wat er binnen bestaande wet- en regelgeving mogelijk is en vervolgens als bevoegd gezag niet het onmogelijke te eisen.

Spreek ook vooraf af wie de maatregelen uitvoert en financiert. En zorg voor begeleiding in de bouwfase, anders komt externe veiligheid nooit van de tekentafel af.

## Brandweeradvies is van meerwaarde

Spreekers: Jeroen Keyser (Veiligheidsregio Utrecht) en Ferry El-Aaidid (Brandweer Amsterdam Amstelland). Voorzitter: Michel Baars (Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond).  
Tekst: Peter van Veen (Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond)

*Het schrijven van adviezen door brandweer of veiligheidsregio blijkt niet eenvoudig. Toch wil een gemeente of projectontwikkelaar weten of een ontwikkeling wel of niet kan. Het borgen van maat-*

*regelen in bestemmingsplannen wordt dan als 'lastig' ervaren.*

Veiligheidsregio's dienen advies te geven over de fysieke veiligheid. Dit betekent dat zij moeten inventariseren wat de gevaren en risico's voor de



mens zijn. En wel op zo'n manier, dat antwoord wordt gegeven op de vraag: 'wat als het mis gaat?' Daarentegen beoordelen veiligheidsregio's geen risicoberekeningen en geven zij ook geen oordeel over de aanvaardbaarheid van risico's. Die rol ligt bij het bevoegd gezag, veelal de gemeente. Bij ontwikkelingen in een risicogebied kan een veiligheidsregio wel aangeven dat het beter is om hier van af te zien. Of, meer meedenkend: 'wat kunnen we eraan doen om het juist veiliger te maken?'

### Rolinvulling

De veiligheidsregio heeft met name een rol wanneer er een ongeval optreedt. Dat kan dan leiden tot een groter effectgebied. Tussen de plan- en bouwfase blijft onduidelijkheid over wie er verantwoordelijk is. Dat gebeurt nu nog onvoldoende. In het kader van de groepsverantwoording blijft het dan van belang om inzicht

en advies te geven over de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en hulpverlening. De veiligheidsregio is daarvoor echter niet de aangewezen partij om gemeenten hierop op haar verantwoordelijkheid te wijzen in het kader van de groepsverantwoording. Uiteindelijk kijkt een veiligheidsregio niet naar het groepsrisico maar naar effecten. Zij is niet de beslisser maar geeft wel inzicht in de risico's. Het advies van de veiligheidsregio is en blijft daarbij belangrijk.

Het verdient in dit kader aanbeveling om als veiligheidsregio's samen toe te werken naar een gezamenlijke stip aan de horizon. Opereren als één gezicht en één multidisciplinaire organisatie dus. Dit is ook de lijn van Brandweer Nederland. Verder moet invulling worden gegeven aan het inzichtelijk maken van de inzetmogelijkheden van de hulpverlening.

'Maak de risico's behapbaar voor bestuurders en voorkom blinde vlekken'

### Lacunes in kennis

Apart probleem is dat nog niet alle brandweer en veiligheidsregio's over voldoende kennis beschikken. Sommige onderwerpen, denk aan LNG/CNG-activiteiten en speciale ruimtelijke ontwikkelingen zoals tunnels, zijn zo complex dat niet alle verwachtingen waar gemaakt kunnen worden. Een veiligheidsregio is dan niet in staat om een volledig advies te geven. Volgens Merle de Lange (DHV) is er verschil tussen de regio's. Ook voor de betrokkenen in de voorfase en bij eindbeslissing is kennis over de materie van belang. Vooral op het ruimtelijke domein. Dit laatste is ook

een ontwikkelpunt voor de veiligheidsregio's.

Alex de Roos (Provincie Zuid-Holland) gaf aan dat vroegtijdige betrokkenheid van een veiligheidsregio de samenwerking verbeterd. "Veiligheid kun je dan integreren door al eerder maatregelen mee te nemen." Regionaal en landelijk moet je gebruik gaan maken van de expertise die aanwezig is bij andere regio's. Een regio die nog geen tunnels voor gevaarlijke stoffen heeft, kan bijvoorbeeld te rade gaan bij een regio die hier al wel ervaring mee heeft. Vanuit Brandweer Nederland is inmiddels een missie en strategie opgesteld om op één lijn te komen.

## Controleren QRA minstens zo moeilijk als opstellen rapport

Sprekers: Rudy Bos (Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant) en Patrick Heezen (RIVM).  
Vorzitter en tekst: Ad Koetsier (Domaco Milieumanagement BV)

*Een QRA opstellen en controleren vereist kennis en ervaring. Investeer daarom in opleiding en kennis-uitwisseling. Dit betaalt zich uit in de toekomst.*

"Wat moet je kunnen om een QRA op te stellen en wat moet je weten om een QRA te controleren?" Rudy Bos en Patrick Heezen zetten de deelnemers met deze vraag direct aan de

slag. De algemene indruk is dat het controleren van een QRA eenvoudiger is dan het opstellen ervan. Onterecht, aldus de twee sprekers. De complexiteit van de QRA zit met name in de diversiteit aan bedrijfstakken: een grote propaantank doorrekenen is eenvoudiger dan een reactor in een fabriek. Kortom, kennis en vaardigheden voor opstellen en controleren van een QRA kun niet van elkaar scheiden.

### Beoordelen PSU-file

In de praktijk blijkt het ene bevoegde gezag zowel het QRA-rapport als de bijbehorende PSU-file controleert, terwijl het andere bevoegde gezag alleen naar het rapport kijkt en de uitkomsten accepteert. Stelling van de inleiders: Als je het goed wil doen, moet de PSU-file ook worden gecontroleerd. De praktijk leert volgens hen dat er vrijwel altijd fouten worden gemaakt in de detailberekeningen. Met een goede controle van de QRA haal je de relevante fouten eruit. Dit is van het grootste belang, omdat de QRA ook bij het besluit van het bevoegd gezag is betrokken en de uitkomsten juridisch bindend zijn. Blijkt naderhand dat er cruciale fouten

zijn gemaakt, dan kan dit sanerings-situaties opleveren.

### Vergunde bedrijfssituatie

Ander aandachtspunt is dat de vergunde situatie kan afwijken van de aannames in de QRA. Dit betekent dat de berekende risico's verschillen van de werkelijke bedrijfssituatie: dat is kort samengevat een foute uitkomst. Controleer met een QRA dus altijd ook de vergunde bedrijfssituatie. Een deelnemer was benieuwd of er wordt gesjoemeld met de invoer en berekeningen. De indruk van Bos en Heezen is dat er niet opzettelijk fouten worden gemaakt. Noodzakelijke verbeteringen vinden veelal hun oorsprong in onvoldoende kennis van

'Berekende risico's kunnen verschillen van de werkelijke bedrijfssituatie'



het programma Safeti-NL en de grote complexiteit van deze berekeningen. Reden temeer om als bevoegd gezag altijd kritisch te blijven op de uitgevoerde berekeningen die worden aangeboden.

### Quick wins

Maar als er echt te weinig tijd of budget beschikbaar is? Als uitsmijter van de workshop wat je in ieder geval moet doen voor de 'quick wins':

- Check of de hoofdactiviteit van de inrichting klopt met de QRA;
- Stel een Risk Ranking Report op;
- Controleer GR-curve en PR-contour;
- Ga in bestemmingsplannen na of beperkt kwetsbare objecten correct zijn weergegeven.

Het kennis- en ervaringsniveau van de deelnemers aan de workshop

bleek enorm verschillend. Dit kwam met name tot uiting in de discussies naar aanleiding van de gestelde vragen. De eerste opleiding voor Safeti-NL, ook wel genoemd de knoppen-cursus van het RIVM, is aan te raden voor degenen die starten met dit programma. In deze cursus leer je hoe het programma Safeti-NL werkt. Daarna begint het opdoen van kennis en ervaring. Zelfs de meest doorgewinterde beoordelaar van QRA's geeft aan dat er elke dag weer nieuwe dingen worden geleerd. Interessante vervolgstap kan daarom deelname zijn aan de cursussen van de VVM (basistraining en vervolgens de verdiepingsdagen). Wat ook altijd kan is gebruik te maken van het brede kennisaanbod van RIVM. De gouden regel blijft: je kunt altijd met elkaar bellen en vragen stellen.

## Nood aan de man, heb een plan

Spreker: Marloes van Kemenade (DCMR) en Tim Rouw (DCMR).  
Voorzitter en tekst: Peter Hermens (MMG Advies)

*DCMR heeft een pilot uitgevoerd over het voorbereiden op ramp-scenario's op een bedrijventerrein. De resultaten zijn goed en verdienen navolging.*

Er is altijd een kans dat er iets gebeurt op een bedrijventerrein. Aandacht

hiervoor bij het bedrijventerrein Halfweg in Spijkenisse is extra van belang, aangezien het bedrijventerrein een hoge personen-dichtheid heeft. Bovendien zijn er maar twee vluchtwegen, die ook de toegang van de hulpdiensten zijn. Om die reden heeft voor dit terrein een pilot gelopen, met als insteek wat te doen bij een incident. Daarbij



was met name oog voor de reacties van mensen bij een incident, want die zijn veelal bepalend voor de uiteindelijke gevolgen. Neem de brand in een stadion in 1985 in Bradford, waarbij slachtoffers vielen in het gedrang bij de uitgang. Je moet dus altijd rekening houden met een paniecreactie. Op dit punt is met de bedrijven geoefend over de noodplannen bij een incident. Succesfactoren zijn draagvlak, adequate enscenering en respons, de veiligheid van de participanten en een goede observatie.

### Oefening

In het kader van de pilot zijn alle 300 alle bedrijven op Halfweg benaderd, waarbij opviel dat de respons lang op zich liet wachten. Opmerkelijk was dat de oefening bij

de nabijgelegen sociale werkplaats, met veel geestelijk gehandicapten en personen met een autistische handicap, uitstekend verliep: men deed wat men moest doen. Bij de eveneens dichtbij gelegen middelbare school verliep de oefening niet vlekkeloos: niet bij elke uitgang stond een BHV-er. Dat blijkt wel nodig te zijn. De samenwerking met de BHV-ers van de bedrijven bleek overigens sowieso lastig te zijn.

'Het blijkt zinvol om te oefenen met incidenten op bedrijventerreinen'

### Vervolg

Hoe nu verder? Eerste stap is een evaluatie met alle betrokken partijen. Ook het geven van een presentatie over de opgedane ervaringen aan de besturen van Veiligheidsregio's lijkt verstandig. Verder zou het goed zijn op de pilot nogmaals te doen op een ander bedrijventerrein.

# Veiligheidsvragen rondom uitrol LNG als motorbrandstof

Sprekers: Leon Sluiman (GDF SUEZ LNG Solutions), Paula Bohlander (NEN) en Edward Geus (RIVM Centrum Veiligheid). Voorzitter en tekst: Koen van der Nat (Peutz)

*LNG als motorbrandstof is in opmars. Tegelijkertijd zijn er met betrekking tot de veiligheid kennisleemtes en is er sprake van nog niet uitontwikkelde regelgeving. Hoe kan hiermee worden omgegaan zonder dat de veiligheid in het geding komt en tegelijkertijd de uitrol niet wordt geblokkeerd?*

In een Green Deal hebben bedrijfsleven en overheid vastgelegd om in 2015 50 zeeschepen, 50 binnenvaartschepen en 500 vrachtwagens op LNG te laten varen c.q. rijden. Met het oog hierop is in 2014 het tweejarige LNG Veiligheidsprogramma gestart, gefinancierd door het bedrijfsleven en de ministeries van EZ en I&M. Het onderzoeksprogramma heeft als primair doel kennisleemtes van technische aard op het gebied van

relevante veiligheidsaspecten in te vullen om daarmee de regelgeving te verbeteren. Het unieke van dit programma is de samenwerking tussen het bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en de overheid.

## Technische veiligheid

Goed inzicht in de eigenschappen van LNG is cruciaal bij het veilig kunnen opereren van een LNG-tankstation. De eigenschappen van LNG zijn echter niet bij iedereen bekend. Zo gedraagt LNG zich als een zwaarder gas dan LPG, maar dacht 30% van het publiek dat dit niet het geval is. Ook bleek 20% van het publiek niet te weten dat LNG minder goed ontbrandt dan LPG. Daarnaast zijn er allerlei technische voorzieningen die bijdragen aan de veiligheid. Een van deze voorzieningen is de Emergency Shut Down (ESD) link. Wanneer er in het proces iets niet goed gaat, dan zal de ESD-link er voor zorgen dat de instal-

latie wordt teruggeregeld naar een veilige modus. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een monitoringssysteem.

Een nieuwe peiling leerde vervolgens dat 90% van de aanwezigen vindt dat er voldoende technische maatregelen voorhanden zijn om een LNG-tankstation veilig in bedrijf te hebben. Verder vindt 50% dat de ontwikkeling van nieuwe veiligheidsstandaarden primair een verantwoordelijkheid is van het bedrijfsleven. Vanwege de zeer lage temperatuur (-162 °C) heeft het toevoegen van een geurstof aan het reukloze LNG overigens geen zin; de gangbare geurstoffen bevriezen bij die temperatuur.

## Onderzoek kennisleemtes

Zoals gemeld is het doel van het LNG-Veiligheidsprogramma kennisopbouw en een wetenschappelijke onderbouwing voor regelgeving, normen, handleidingen en protocollen. Deze kennis is van groot belang om gevaarlijke situaties voor hulpdiensten, onrealistische grote veiligheidsafstanden en lange vergunningstrajecten te voorkómen. Het programma omvat onder ander literatuuronderzoek, identificatie van gevaren en ongevalsscenario's (HAZID), definitie van faaloorzaken en -frequenties, testen en modellering. Ook het uitvoeren van risicoberekeningen en disseminatie naar regelgeving krijgen aandacht. Verder wordt beschikbare kennis vanuit het buitenland geïnventariseerd.

## Nieuw beleid en regelgeving

Voor de verschillende uitvoeringsvarianten van een LNG-tankstation worden effectafstanden van 50 tot 200 meter gegeven. Aan deze effectafstanden wordt een nieuwe status toegekend als grenswaarde waarbinnen geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Aanwezigheid van beperkt kwetsbare objecten binnen deze effectafstand is toegestaan mits gemotiveerd. Deze effectafstanden gelden naast de risicoafstanden die per LNG-tankstation bepaald moeten worden.

'Nieuwe kennis over veiligheid LNG-tankstations actief bij gebruikers brengen'

Beleid en regelgeving zijn onder meer vastgelegd in de richtlijn 33 van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS), de concept Circulaire LNG-tankstations en de scenario-kaarten van de brandweer. Slechts 10% van de deelnemers achtte dit voldoende om verantwoord een milieuvergunning voor een LNG-tankstation te verlenen. Daarbij wees men onder meer op de onzekerheid over de uiteindelijke reactietijd in het geval van een Emergency Shut Down (ESD). Ook vreest men dat de huidige kennisleemtes tot potentiële saneringssituaties kan leiden, wat de vergunningverlening lastig maakt.

Geconcludeerd wordt dat het LNG-veiligheidsprogramma een belangrijke taak heeft om kennisleemtes weg te nemen zodat een betere basis voor regelgeving kan worden gerealiseerd.



Grupo Nao me toques verzorgde een sfeervolle afsluiting van het Jaarcongres Relevant 2015



