

Visie en werkplan 2018 van het lectoraat Transportveiligheid

Nils Rosmuller
27 November 2017



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
2.	Invloed op toekomstig transport en de veiligheid	4
2.1	Globale trends.....	4
2.2	Nationale omgevingsvisie.....	5
2.3	Meerjaren agenda's van Brandweer Nederland en het Veiligheidsberaad.....	6
2.4	De topsector Logistiek.....	8
2.5	De betekenis voor transport en de veiligheidsregio's	8
3.	De focus van het lectoraat	10
4.	Meerwaarde van het lectoraat voor de veiligheidsregio's.....	13
5.	Werkplan 2018: de activiteiten en thema's van het lectoraat	14
5.1	Activiteiten.....	14
5.2	Thema's	15
5.3	Functies.....	16
6.	Organisatie van het lectoraat.....	18
	Bijlage 1: Samenvatting meerjaren agenda's Nederlandse instituten en beleidsinstanties ..	19

1. Aanleiding

Transportinfrastructuren en –activiteiten vinden in elke veiligheidsregio plaats en hebben per definitie consequenties voor de veiligheid, en daarmee voor alle veiligheidsregio's. Veel van de transportontwikkelingen zijn van (inter)nationale aard, worden ingegeven door landelijk beleid en hebben veelal een landelijke impact. *“De duiding van de veiligheidsconsequenties, risicobeheersing en incidentbestrijding kunnen in aanzet ook veelal landelijk vormgegeven worden. Het lectoraat Transportveiligheid bij het IFV vervult hierin een prima rol als het gaat om kennisontwikkeling, netwerkvorming en informatieontsluiting”*. Dit is een van de hoofdconclusies van de externe evaluatie (dec. 2015) van het lectoraat na ruim 3,5 jaar lectoraat Transportveiligheid.

Deze evaluatie en de breed gedragen opvatting dat transportveiligheid een cruciaal thema is voor de veiligheidsregio's en de continuïteit van de Nederlandse samenleving maakt dat het lectoraat Transportveiligheid bij het IFV de afgelopen jaren verder is uitgebouwd/ontwikkeld. Dit wordt nog eens onderstreept door de inrichting van een denktank Transportveiligheid voorgezeten door burgemeester van Barendrecht, dhr, van Belzen.

Afgesproken is dat de lector transportveiligheid jaarlijks een werkplan schrijft om hiermee duidelijk te maken waar dit jaar in hoofdzaak de aandacht naar uit gaat. Enerzijds geënt op het missie, visie en strategie¹ zoals vastgesteld in 2017. Anderzijds gevoed door actualiteiten, input vanuit relevante netwerken (waaronder vakgroepen binnen Brandweer Nederland) en input vanuit de Denktank².

Voorliggend document presenteert deze missie, visie en ambitie. Deze zijn voor een aantal jaren geformuleerd en vormen de rode draad voor de meerjaren kennisontwikkeling van het lectoraat (hoofdstukken 3 en 4)

Binnen deze visie presenteert het lectoraat elk jaar een werkplan. In voorliggend document is het werkplan voor 2018 opgenomen (hoofdstuk 5). Het werkplan maakt duidelijk waar het lectoraat in het desbetreffende jaar aan gaat werken.

Voor wat betreft de kennisvragen (een mooie lijst van onderwerpen) zal in combinatie met beschikbaar budget en in samenspraak met de veiligheidsregio's geprioriteerd moeten worden om zo te bepalen aan welke kennisvragen het lectoraat zijn capaciteit in 2018 toebedeelt.

² Het doel van de Denktank is de integraliteit in de risicobenadering en veiligheidsbeschouwingen van transport te versterken, onderzoek en kennisontwikkeling hiertoe aan te moedigen of te ondersteunen, om de veiligheid in de transportketen te vergroten en hulpverleners adequaat toe te rusten om maximaal oog voor de eigen veiligheid, deskundig eventuele incidenten aan te pakken.

2. Invloed op toekomstig transport en de veiligheid

Er zijn wereldwijd diverse grote trends gaande die ook zijn weerslag hebben op Nederland. Daarnaast kent Nederland zijn eigen meerjarige ambities. In dit hoofdstuk worden eerste de globale trends/ontwikkelen kort benoemd, gevolgd door de nationale ambities op basis van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Beide worden doorvertaald naar uitdaging voor de veiligheidsregio's waar het gaat om transportveiligheid.

In bijlage 1 worden enkele meerjaren plannen en visies van instanties samengevat waarvan we denken dat deze mogelijk aanknopingspunten kunnen bieden voor de grote bewegingen/beleidsontwikkelingen welke van invloed zijn op transport en veiligheid.

2.1 Globale trends

Binnen het IFV zijn de volgende globale trends besproken als zijnde mogelijk relevant voor de veiligheidsregio's [IFV, 2017]:

Klimaatverandering: Door de klimaatverandering kunnen we in Nederland vaker te maken krijgen met overstromingen, extreme stormen, droogte of extreem weer. Klimaatverandering leidt tot (een toename van) een ander soort incidenten die heel acuut of juist sluipend kunnen zijn en die zich kenmerken door een koppeling van de algemene en de functionele ketens. Verwacht wordt dat deze incidenten gevolgen hebben voor de vitale infrastructuur waardoor er grootschalige en langdurige crises kunnen ontstaan.

Duurzaamheid: Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen⁽³⁾. Belangrijke exponenten van duurzame ontwikkeling zijn de circulaire economie en de energietransitie. Lokale opslag van elektriciteit, zoals batterijen in auto's, huizen en wijken, zorgen voor nieuwe risico's in brandpreventie en incidentbestrijding net zoals het gebruik van alternatieve brandstoffen in voertuigen (Ing, cng, elektrisch en waterstof). Een andere vraag die rijst is hoe om te gaan met al deze nieuwe, duurzame materialen als ze niet meer nodig zijn. Wat gebeurt er met de afvalwerking van accu's die in toenemende mate worden geproduceerd?

Informatisering en digitalisering: In toenemende mate is onze samenleving afhankelijk van hard- en software systemen die onderling met elkaar verbonden zijn. Deze onderlinge verbondenheid schept vele mogelijkheden zoals horizontaal in netwerken samen werken. Maar de onderlinge afhankelijkheid van systemen leidt niet alleen tot nieuwe mogelijkheden, maar mogelijk ook tot nieuwe crises, zoals grootschalige uitval van vitale infrastructuur en cyberdreiging. Tegelijkertijd maakt het ons ook kwetsbaar tijdens crises.

Demografische ontwikkelingen: Verstedelijking, vergrijzing en individualisering zijn trends die door zullen zetten en hun weerslag zullen hebben op de manier waarop we onze samenleving inrichten en daarmee ook de veiligheid van diezelfde samenleving.

Mondiale veiligheid: Nu meer dan ooit is de wereld toegankelijker geworden door de digitalisering, de mogelijkheid om te kunnen reizen en de groei van internationale handel.

³ World Commission on environment and Development van de Verenigde Naties in het rapport "Our Common future"

Deze globalisatie neemt aan de ene kant grenzen weg: een pandemie, een economische crisis en of een cyberaanval stopt niet bij de landsgrens.

Conflicten in de wereld hebben consequenties voor Nederland. Als gevolg van het toenemende terrorisme wordt de oorzaak van een incident intentioneel en kunnen objecten en mensen als doel maar ook als projectiel worden gebruikt.

2.2 Nationale omgevingsvisie

In de startnotitie NOVI zijn op basis van trends en ontwikkelingen 11 sectorale opgaven voor de fysieke leefomgeving benoemd:

1. Bereikbaarheid en verbindingen
2. Cultuur en erfgoed
3. Defensie en nationale veiligheid
4. Economische ontwikkeling
5. Energievoorziening
6. Gebouwde omgeving
7. **Gezondheid en veiligheid in de leefomgeving**
8. Natuur en Landschap
9. Natuurlijke hulpbronnen
10. Voedsel en Landbouw
11. Water

Transportvraagstukken kennen veelal een ruimtelijke component, en daarmee invloed op de (gezonde en veilige) leefomgeving, denk bijvoorbeeld aan de aanleg van een tunnel of de verplaatsing per vervoermiddel. De Rijksoverheid heeft één Rijksvisie op de leefomgeving geformuleerd (de nationale omgevingsvisie (NOVI)) waarin voor Nederland de 4 strategische ruimtelijke opgaven zijn geformuleerd voor de komende jaren waarbij een samenhangende aanpak meerwaarde biedt [I&M, feb, 2017]:

- Naar een duurzame en concurrerende economie;
- Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
- Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
- Naar een waardevolle leefomgeving.

In de NOVI staan diverse onderwerpen welke een directe relatie hebben met transport. Deze onderwerpen zijn relevant voor het lectoraat omdat ze op de lange termijn mede bepalen op welke wijze we ons gaan verplaatsen en welke veiligheidsrisico's daarmee gepaard gaan:

- Naar een duurzame en concurrerende economie;
 - Stedelijke regio's
 - Verbeteren van bereikbaarheid
 - Veilige leefomgeving versus (economische) ontwikkeling
 - Circulaire economie
- Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
 - Vitale infrastructuren
 - Ruimte voor duurzame energie
- Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
 - Verdichten vs nieuwbouw
 - Intelligente transportsystemen

Enkele van de globale trends (hoofdstuk 2) zien we terug in de NOVI. Deze hebben zijn weerslag op transportactiviteiten en infrastructurele ontwikkeling. Die trends en toekomstontwikkelingen zijn met name relevant voor het de veiligheidsregio's en daarmee het lectoraat. In de tabel hieronder zijn deze in de meest rechterkolom geconcretiseerd.

Globale trend	NOVI	Uitwerking op transport en infra
Klimaat/Duurzaamheid	Ruimte voor duurzame energie	Alternatieve brandstoffen
Informatisering en digitalisering	Intelligente transportsystemen	Elektronische vrachtbrieven, blockchain, autonome voertuigen
Demografische ontwikkelingen	Stedelijke regio's Verbeteren van bereikbaarheid Veilige leefomgeving	e-bikes, langer mobiel, drukker, ondergronds (openbaar) vervoer, hyperloop
Mondiale veiligheid		Transportmiddel als wapen en infra als object van terreur

2.3 Meerjaren agenda's van Brandweer Nederland en het Veiligheidsberaad

Daarnaast zijn er voor het lectoraat de relevante meerjaren agenda's van Brandweer Nederland en het Veiligheidsberaad. De landelijke agenda Brandweezorg 2018-2022 Presenteert de volgende ontwikkelopgaven voor de brandweer [Brandweer Nederland, juli 2017]:

- Vraag- en risicogerichtheid: het richten van de aandacht op die (veelal complexe) risico's die er echt toe doen (met grote impact) en op basis van integrale deskundigheid en het ontwikkelen van solide samenwerkingsverbanden. Dit past ook geheel in de lijn van het veranderende omgevingsrecht, met hierbinnen de omgevingswet.
- Betrouwbare partner: de gerichtheid op samenwerking, het smeden van allianties in zowel het publieke domein als de private sector
- Informatiepositie: we kennen de feiten en hebben een goed beeld van de risico's.



Figuur 1: Ontwikkelopgaven Brandweer Nederland [Brandweer Nederland, juni 2017].

En ook strategische agenda van het Veiligheidsberaad biedt aanknopingspunten voor het lectoraat. De zes projecten van de strategische agenda zijn (Veiligheidsberaad, 2017):

- Project Water en evacuatie ontwikkelt een structurele aanpak waarmee veiligheidsregio's adequaat met risico- en crisisbeheersing bij overstromingen aan de slag kunnen.
- Project Continuïteit van de samenleving verbetert het gezamenlijk optreden van overheid en vitale partners bij een incident in de vitale infrastructuur.
- Het project versterking risicobeheersing en crisisbeheersing stralingsincidenten optimaliseert de voorbereiding door overheid, vergunninghouder en publiek op mogelijke stralingsincidenten.
- Het project Kwaliteit en vergelijkbaarheid gaat vooral over leren en ontwikkelen, van en over elkaar om zo de 'bedoeling' van organisaties centraal te stellen.
- Het project Bevolkingszorg ondersteunt de implementatie van 'Bevolkingszorg op orde 2.0' en creëert inzicht in hoe de implementatie verloopt.
- Het project bovenregionale operationele besluitvorming zorgt voor een beoefende en geïmplementeerde basisstructuur voor bovenregionale besluitvorming bij Grip 5.

Duidelijk zal zijn dat van deze 6 projecten met name de continuïteit van de samenleving raakvlakken vertoont met transportveiligheid: infrastructuur en transport zijn van cruciaal belang voor Nederland en daarmee ook de continuïteit ervan. Maar ook de publiek-publiek en publiek –private samenwerking staan zowel bij het lectoraat als in dit project centraal.

Maar naast deze grote ontwikkelingen, ontwikkelopgaven (Brandweer) en strategische projecten (Veiligheidsberaad) voor de (middellange) termijn spelen vandaag de dag natuurlijk ook tal van transportveiligheidsvraagstukken waar het lectoraat meerwaarde kan bieden aan de veiligheidsregio's, infraproviders en de transportsector. Denk bijvoorbeeld aan de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen, de emplacementenproblematiek, of incidentbestrijding 'green vehicles'. De landelijke rol van het lectoraat, haar grote (publieke en private) relatie netwerk en kennis van transport, infrastructuur en, risicobeheersing en incidentbestrijding verschaffen hiertoe een prima uitgangspunt.

2.4 De topsector Logistiek

De topsector logistiek heeft voor de periode 2016-2020 maar liefst 12 speerpunten benoemd.

1. Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP)
2. Synchronodaal transport
3. Trade compliance en border management
4. Stadslogistiek
5. Cross chain control centre
6. Servicelogistiek
7. Buitenlandpromotie
8. Maatwerk aanpak regeldruk logistiek
9. Human capital agenda
10. Supply chain finance (SCF)
11. MIRT goederencorridorstudies
12. Samenwerking Nederlandse Zeehavens

De kern van het meerjarenprogramma: innovaties, publiek-private samenwerking, keten overstijgend denken en samenwerken. Van deze 12 speerpunten kennen Synchronodaal transport (2), Stadslogistiek (4), MIRT goederencorridorstudies (11) en Samenwerking Nederlandse Zeehavens (12) aspecten die ook de veiligheid van transportactiviteiten zullen beïnvloeden.

In bijlage 1, waarin ook de meerjarenambities voor diverse ministeries zijn samengevat zijn voor transportveiligheid de volgende aspecten relevant. Het ministerie van I&M (thans I&W) verwacht een toename van de luchtvaart en scheepvaart. De ministeries van Veiligheid en Justitie (thans J&V) en Defensie zien een sterke toename van het belang van (cyber) security.

2.5 De betekenis voor transport en de veiligheidsregio's

Niet alle trends zijn even relevant voor veiligheidsregio's. De aandacht binnen het lectoraat gaat uit naar die transportveiligheidsvraagstukken die een bovengemiddelde inspanning vragen van de veiligheidsregio's⁴. Hiermee sluiten we aan bij de trend binnen de veiligheidsregio's naar risicogerichtheid⁵: de aandacht besteden aan die situaties die tot grote impact kunnen leiden op de maatschappij/continuïteit van de samenleving. De inspanning van veiligheidsregio's (en daarmee het lectoraat) kan gericht zijn op risicobeheersing en crisisbestrijding. Het gaat om vraagstukken die betrekking hebben op het verplaatsen van groepen personen (collectief personenvervoer), goederen of gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden en/of op hoofdtransportroutes. Voor collectief personenvervoer hoort daar ook bij de transfer op overstapfaciliteiten. Voor goederenvervoer hoort daar ook de op- en overslag bij.

Transportveiligheid binnen het lectoraat richt zich op vier (land) modaliteiten: weg, water, spoor en buisleidingen. Van de zeevaart en luchtvaart zou ook prima geleerd kunnen worden, maar omwille van het overwegende internationale karakter ervan en het gegeven dat lang niet alle veiligheidsregio's hier dag-dagelijks mee van doen hebben richt het lectoraat zich op de genoemde landmodaliteiten.

⁴ Verkeersveiligheid zoals dit door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) wordt uitgewerkt, valt buiten de scope van het lectoraat, tenzij het om aspecten rondom voorrangsvoertuigen gaat.

⁵ <https://www.ifv.nl/kennisplein/ghor-algemeen/publicaties/visie-risicogerichtheid>

Hieronder volgt, puntsgewijs, de redeneerlijn om het belang van transport voor Nederland en de veiligheidsregio's te objectiveren.

- Transport van mensen en goederen is van vitaal belang voor de Nederlandse samenleving (zie factsheet lectoraat Transportveiligheid).
- Transport is één van de belangrijkste motoren voor de Nederlandse economie. Transport is een activiteit die nodig is om personen en goederen van herkomst naar bestemming te verplaatsen en daarmee productie mogelijk te maken.
- Veilig transport is een essentiële voorwaarde voor de continuïteit van de samenleving en de woon-, werk- en leefomgeving van mensen binnen deze samenleving .
- Transportveiligheid is een belangrijke voorwaarde voor infrabeheerders en het bedrijfsleven voor hun maatschappelijke en economische activiteiten.
- Transportveiligheid is een belangwekkend onderwerp voor álle veiligheidsregio's (VR's): transport is overal aanwezig en vraagt van de VR's zowel deskundigheid op het gebied van risicobeheersing als incidentbestrijding.
- VR's hebben op het terrein van transport en infrastructuur baat bij diepgaande kennis, deskundige adviezen en een goed functionerend netwerk zowel wat betreft risicobeheersing als incidentbestrijding, omdat zij daarmee invulling kunnen geven aan hun wettelijke en adviestaken, en daarmee de veiligheid (en continuïteit) van de Nederlandse samenleving dienen.

Binnen het transportveiligheidsdomein zijn de volgende procesmatige trends zichtbaar.

- Toenemend belang van deskundige veiligheidsadvisering door hulpdiensten bij infrastructurele (ruimtelijke) ontwerpprocessen (denk hierbij aan de invoering van de nieuwe Omgevingswet met hierbinnen de omgevingsveiligheid).
- Grotere behoefte aan publiek-publiek en publiek- private samenwerking en (risico)communicatie naar de burger.
- Verdergaande (keten)verantwoordelijkheden door bedrijfsleven en infrabeheerders in logistieke ketens.
- Alsmaar doorgaande innovaties in de transportsector (brandstoffen, vervoersconcepten, materieel, infrastructurele werken, ICT).

De duiding (dataverzameling, analyse en conclusies) van de (on)veiligheid van deze trends is essentieel in de risicobeheersingsfase, als ook voor de incidentbestrijding en daarmee van essentieel belang voor de Nederlandse economie. Onbegrip tussen betrokken partijen kan enerzijds leiden tot obstructies op grond van 'onderbuikgevoelens' of disproportionele veiligheidseisen en maatregelen. Anderzijds kunnen incidenten leiden tot verboden of tot het in extreme bezigen van het voorzorgprincipe.

3. De focus van het lectoraat

Centraal staat dat het lectoraat zich in haar kennisontwikkeling richt op de 4 landmodaliteiten. Daarbij richt zich het lectoraat op de innovaties/vernieuwing. Hierbij laat het lectoraat zich mede leiden door de behoeftes/thema's zoals die binnen de veiligheidsregio's spelen. Het lectoraat kan daarmee het innovatiecentrum op gebied van transportveiligheid vormen voor de veiligheidsregio's. Dit houdt in dat we met voorstellen komen gericht op innovatie en onderzoek en waarbij de veiligheidsregio's de prioritering aanbrenge(n).

Zoals ook in de lectorale rede (2013) '*Transportveiligheid: ketens verbinden, netwerken smeden*' benadrukt lopen innovaties in de transportsector sneller dan veiligheidsregio's bijbenen. Dat betekent dat veiligheidsregio's niet alles zelf kunnen weten (en moet weten), en dat de veiligheidsregio open moet staan voor kennis en deskundigheid van anderen. Als gevolg hiervan zijn er een tweetal speerpunten voor het lectoraat:

- De publiek-publiek en publieke private samenwerking
- De duiding van veiligheidsconsequenties van innovaties in de transportsector

Het lectoraat TV vervult op het terrein van transport en infrastructuur de wettelijke functie van het IFV om op landelijk niveau kennis en expertise te ontwikkelen, te spreiden en te borgen. Om de bovengenoemde functie te realiseren zijn hieronder de missie, visie en ambitie van het lectoraat verwoord.

Voor de meeste partijen in het transportdomein is veiligheid een randvoorwaarde om te kunnen functioneren/vervoeren. Echter, voor de VR's en het lectoraat vormt transportveiligheid een doel op zich: wij zijn er om de veiligheid van de Nederlandse samenleving en in de eigen regio, te dienen; het is ons primaire proces/product. Onze aandacht is namelijk continu gericht op die veiligheid waardoor diepgang en concentratie van kennis en ervaring mogelijk zijn. Dit maakt dat het lectoraat TV van groot belang kan zijn voor de veiligheidsregio's, met in het verlengde daarvan de Nederlandse economie en samenleving.

De veiligheid omtrent transport van goederen en gevaarlijke stoffen en collectief personenvervoer (bussen, treinen, trams, metro) is voor alle 25 veiligheidsregio's een dagelijkse zorg. Om alle 25 veiligheidsregio's daarin te ondersteunen, heeft het IFV een lectoraat Transportveiligheid (verder aangeduid als: lectoraat TV). De alom aanwezige infrastructurele projecten met landelijk opererende spelers zoals Rijkswaterstaat of ProRail en de aanwezigheid van intensief transport in alle 25 veiligheidsregio's in geheel Nederland maken het cruciaal voor de VR's om als één instantie het aanspreekpunt te zijn voor landelijke spelers als een ProRail, Rijkswaterstaat, EVO, TLN, Het lectoraat TV reikt hiertoe de kennis en informatie aan zowel op het gebied van risicobeheersing als crisisbestrijding.

Missie

Onder missie wordt hier verstaan het bestaansrecht voor het lectoraat, de existentiële waarde en wat ermee te bereiken. Het lectoraat maakt **collectief vervoer van personen, goederen en gevaarlijke stoffen in Nederland veiliger**. Het lectoraat heeft de kennis, contacten en informatiepositie waarmee het de argumenten aanreikt voor besluitvorming omtrent veiligheidsvraagstukken binnen het transportdomein.

Visie

Het leidende principe binnen het lectoraat wordt gevormd door invulling van drie functies: de kennis-, netwerk- en informatiefunctie. Alle drie de functies moeten goed vervuld worden om transport veiliger te kunnen maken;

- informatie om gegevens te ontsluiten en te gebruiken voor de uitwerking van veiligheidsvraagstukken
- kennis om te begrijpen hoe mechanismen werken
- netwerk om kennis enerzijds op te kunnen halen en ontwikkelingen in beeld te krijgen. Anderzijds om kennis terug te laten vloeien naar partijen in het transport-, industrie- en veiligheidsdomein.

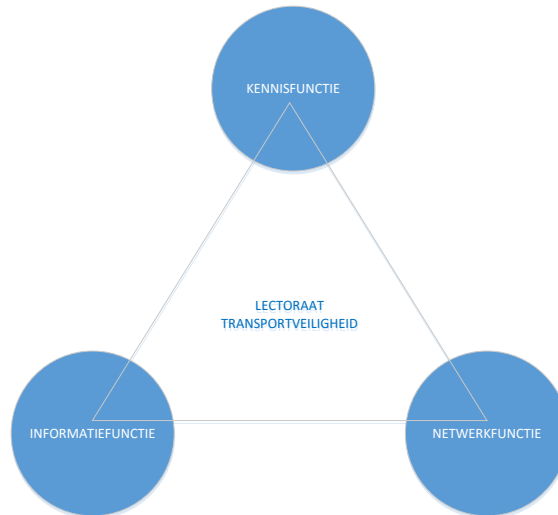
Door invulling van deze kennisfunctie draagt het lectoraat bij aan het bundelen en verrijken van kennis over infrastructurele projecten, het grootschalig/collectief transport van personen en goederen over 25 veiligheidsregio's in Nederland.

Door verder te gaan met de netwerkfunctie zorgt het lectoraat voor goed functionerende netwerken op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Het lectoraat kan voor de VR's het aanspreekpunt zijn, als ook een brugfunctie vervullen voor de veiligheidsregio's naar landelijk opererende spelers als ProRail, Rijkswaterstaat, EVO, TLN, BLN, CBRB, VELIN, VNCI, LIOGS, Relevant, etc.

Het lectoraat voorziet de invulling van informatiefunctie door:

- o het verzamelen en analyseren van veiligheidsinformatie en daarmee de VR's faciliteren in hun rol als veiligheidsadviseur van bevoegd gezag en gesprekspartner van landelijke instanties
- o het verrichten van onderzoek naar onderwerpen die zowel uit de private sector als overheidsinstellingen naar voren komen. Dit zou tot spanning kunnen leiden met de primaire doelgroep, te weten de VR's, maar het is nog veel meer een kracht van het lectoraat omdat we hiermee beide 'werelden' kennen, weten te bedienen en aan elkaar weten te koppelen. Daartoe werkt het lectoraat samen met andere landelijke opererende spelers (zoals een RWS, ProRail, Tennet, TLN, Velin, VNCI...), waardoor ook de positie van de VR's wordt verstevigd. Het credo van het lectoraat is: een bijdrage te leveren aan transport- en industriële veiligheid, ongeacht welke doelgroep het betreft (de veiligheidsregio's zijn en blijven wel degelijk de primaire doelgroep).

Door invulling van deze drie functies is het lectoraat in staat veiligheidsregio's en partijen in het transportdomein te voorzien van kennis en informatie over transport(veiligheids)vraagstukken. Dit geldt zowel voor vraagstukken over risicobeheersing als crisisbestrijding, als ook voor ontwerptechnische als organisatorische vraagstukken.



Figuur 2: Kernfuncties van het lectoraat Transportveiligheid.

Ambitie

Onder *ambitie* wordt hier verstaan het wensbeeld van wat het lectoraat wil zijn. In concreto wil het lectoraat TV het **kennisknooppunt** (in Nederland) zijn, dat de vraagstukken en discussies rondom transportveiligheid weet te duiden door *kennis hierover te ontwikkelen, bronnen hiertoe te ontsluiten, partijen te verbinden, en kennis terug te voeren naar het veld* (competentie ontwikkeling, onderwijs- en deskundigheidsbevordering). Binnen het kennisknooppunt zijn we *aanspreekpunt* voor veiligheidsregio's en dragen zorg voor een goede *informatiepositie* op het gebied van transportveiligheid.

De functie van kennisknooppunt is het ontwikkelen, ontsluiten, uitdragen en borgen van *kennis*, fungeren als *aanspreekpunt* en *netwerkverbinder* voor de VR's en partners en zorgen voor een goede *informatiepositie*.

Wij onderkennen dat transport geen exclusieve taak is van de veiligheidsregio's, in tegendeel. Maar de veiligheidsregio's hebben wel degelijk een taak in dit domein en een goede taakinfilling door de veiligheidsregio's vereist een nauwe samenwerking met andere overheden en de private sector. Het lectoraat ziet dat die samenwerking op drie niveaus vorm gegeven kan worden (moet) en faciliteert hierin de veiligheidsregio's:

- operationeel: onder meer door het vervaardigen van handreikingen (bijvoorbeeld voorbereiding Spoorincidentbestrijding, Incident management wegvervoer gevaarlijke stoffen, Tunnelincidentbestrijding, handreiking voorbereiding Buisleidingincidentbestrijding, LNG vergunningverlening)
- tactisch: onder meer door het initiëren en organiseren van kennistafels en -overleggen zoals het ketenoverleg Binnenvaartveiligheid en de Kennistafel LNG en het ondersteunen van de vakgroepen Infrastructuur en veiligheid en Industriële veiligheid, Omgevingsveiligheid en Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen (Brandweer Nederland)
- bestuurlijk/strategisch: door het organiseren van en inbreng te leveren voor bestuurlijke overleggen en conferenties (HSL/Betuweroute, spoorveiligheid, emplacementen, LNG), het adviseren van bestuurders en directies over diverse thema's (basisnet gevaarlijke stoffen, risicocommunicatie, internationalisering wegtransport) en gesprekspartner te zijn van het ministerie van I&M (bijv. omgevingsveiligheid, Basisnet en spoorveiligheid) en RWS (tunnelveiligheid en incidentmanagement).

4. Meerwaarde van het lectoraat voor de veiligheidsregio's

Puntsgewijs worden hieronder de meerwaarde en het waarom van deze meerwaarde van het lectoraat geschetst.

- Door op landelijk niveau vraagstukken uit te werken, neemt het lectoraat de VR's werk uit handen en kan het versnippering over 25 veiligheidsregio's beperken door vanuit kennis een centrale kennispositie in te nemen.
- In aanvulling op de (regionale) kenniscentra binnen de VR's kan het lectoraat landelijke vraagstukken signaleren, agenderen en uitwerken voor de veiligheidsregio's en hiermee de gesprekken aangaan/voorbereiden met landelijke spelers: zoals ProRail, RWS, TLN, EVO, VNCI, ministeries.
- De aanwezige onderzoeksvaardigheden, organisatiemogelijkheden, rapportagekwaliteiten en presentatiekwaliteiten binnen het lectoraat maken dat op professioneel niveau gewerkt wordt en ondersteuning geboden kan worden aan de VR's.
- De toegang tot (inter)nationale netwerken, tijdschriften, onderzoeken en publicaties bieden de mogelijkheid de meest actuele inzichten en kennis te ontsluiten en te koppelen aan de thema's die voor de veiligheidsregio's van belang zijn.
- De ervaring in onderzoek en netwerkontwikkeling kan gebruikt worden ten behoeve van talentontwikkeling binnen de VR's en voor de ontwikkeling van regionale kenniscentra.
- Het lectoraat kan in samenwerking met, en voor de VR's de basis aan data en kennis bieden om met autoriteit in de media het belang van transportveiligheid en de VR's uit te dragen.

5. Werkplan 2018: de activiteiten en thema's van het lectoraat

Binnen het lectoraat wordt door middel van het uitvoeren van activiteiten invulling gegeven aan haar taak en gewerkt aan het realiseren van haar ambities. De activiteiten van het lectoraat en de thema's waaraan het lectoraat in 2018 werkt (en die een continuering betreffen van de thema's in 2017) zijn in dit hoofdstuk verwoord.

5.1 Activiteiten

Om de bovengenoemde ambitie en benoemde meerwaarde waar te maken voor de veiligheidsregio's op het gebied van transportveiligheid voert het lectoraat de volgende activiteiten uit⁶:

- Kennisontwikkeling op trends en innovaties: op basis van onderzoek (ook (inter)nationale literatuur en ervaringen) worden kennisvragen beantwoord voor onder meer veiligheidsregio's, infraproviders, beleidsmakers. Daarnaast maakt het lectoraat handreikingen en leidraden voor diverse transportmodaliteiten en –functies (weg, spoor, buizen, tunnels).
- Kennisverspreiding: in opleidingen, op symposia, congressen, plug-ins, worden de resultaten van onderzoeken gepresenteerd. Via blogs en artikelen in wetenschappelijke tijdschriften en vakbladen wordt kennis verspreid en aan opiniering gedaan.
- Kennisontsluiting: het verzamelen en beschikbaar maken van de meest actuele inzichten op het gebied van transportveiligheid (wetenschappelijke tijdschriften, symposia, internationale bronnen en contacten).
- Kennisborging: bijdragen aan het beheer en actueel houden/maken van standaardwerken voor de veiligheidsregio.
- Netwerkvorming: door het initiëren en bijwonen van ketenoverleggen, kennistafels en vakgroepen en het organiseren van kennisnetwerkbijeenkomsten.
- Agendazetting: door op bijeenkomsten en in blogs onderwerpen en vraagstukken te adresseren die landelijk importantie hebben en (in afstemming met veiligheidsregio's) ook via de media, aan agendabeïnvloeding te doen.
- Informatievoorziening: het lectoraat voorziet in de informatiefunctie van het IFV wat betreft onderwerpen op het gebied van transport en infrastructuur.

Door de uitvoering van bovengenoemde activiteiten geeft het lectoraat invulling aan haar ambitie te worden tot het kennisknooppunt ten dienste van de veiligheidsregio's op het onderwerp transportveiligheid.

⁶ In een zelfassessment van het lectoraat (juni 2015) is een overzicht opgenomen van zelf en met collega's uitgevoerde onderzoeken, presentaties, etc. vanaf januari 2011 tot en met juli 2015.

5.2 Thema's

De thema's worden hieronder per kernfunctie van het lectoraat gepresenteerd.

Kennisfunctie:

De 'eigenstandige' kennisontwikkeling op het gebied van transportveiligheid richt zich in 2018 op de beantwoording van (enkele van) de onderstaande kennisvragen⁷. Opgedane kennis wordt gedeeld met de decanen om te bezien of en in welke IFV onderwijs modules deze verwerkt kan worden. Evident is dat het zijn van kennisknooppunt vervolgens impliceert dat met die kennis, en om die kennis te verwerven de netwerkfunctie en de informatiefunctie tegelijkertijd ontwikkeld moeten worden. Pas dan kan ook gesproken worden van kennisontsluiting en kennisborging Dit houdt in het aanwezig zijn in netwerken van en contacten met de vakgroepen van BRW NL, LEC Brandweer BRZO) en "Informatiedeling" zoals het maken van kennispublicaties, kennisborging, les- en leerstofontwikkeling, bijdragen aan Infopunt, themabijeenkomsten, nieuwsflitsen, blogs en twitter.

Het zal onmogelijk zijn om binnen beschikbare budgetten elk van de hieronder genoemde kennisvragen kwalitatief goed onderbouwd te beantwoorden. In afstemming met het veld zal geprioriteerd (moeten) worden, dan wel gezocht moeten worden naar budgetuitbreiding.

- a) *Op welke wijze kunnen publieke en private partijen de bestrijding van (industriële en transportongevallen zo efficiënt en effectief mogelijk uitvoeren?*

We verzamelen van een substantieel aantal transportincidenten (met gevaarlijke stoffen) de lessen voor wat betreft de samenwerking tussen publieke en private partijen bij de bestrijding van het incident. Hier verschijnt een bundel van. Dataverzameling vindt plaats door mee te helpen aan de evaluaties die toch al plaats vinden in de regio's. Hier loopt een gezamenlijk traject met Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit traject wordt doorgezet in 2018.

- b) *Op welke wijze kunnen veiligheidsregio's hun rol als veiligheidsadviseur bij ruimtelijke/ infrastructurele projecten en planontwikkeling (beter) vorm geven mede in het licht van aankomende verandering rondom omgevingsveiligheid?*

We hebben in opdracht van de RDVR/RBC verkenningen uitgevoerd naar de behoeftes en lopende activiteiten van veiligheidsregio's in relatie tot het veranderende omgevingsrecht (invoering omgevingswet). Een ding wordt duidelijk: de omgevingswet heeft grote implicaties voor de veiligheidsregio's. Op het gebied van omgevingsveiligheid (breder dan externe veiligheid) wil het lectoraat de veiligheidsregio's ondersteunen bij haar regionale implementatieactiviteiten.

Het IFV zou er goed aan doen voor het geheel rondom het omgevingsrecht een projectleider aan te stellen die (landelijk) op onderwerpen (brandveiligheid, omgevingsveiligheid, digitaal stelsel omgevingswet) de uitwerking realiseert van het geen het IFV voor de veiligheidsregio's kan oppakken (denk daarbij aan opleidingen, ontsluiting van informatie, tooling, digitaal stelsel omgevingswet (DSO).

⁷ Onderzoekers/trainees zijn hiertoe nog niet benaderd.

c) *Welke in innovaties vanuit de transportsector komen op 'ons' af, welke veiligheidsconsequenties hangen daarmee samen en wat betekent dit voor de veiligheidsregio's?*

In 2017 hebben we rondom alternatieve brandstoffen veel activiteiten ondernomen: we hebben rondom LNG ism de kennistafel LNG gepubliceerd en bijeenkomsten gehouden en participeren met de NEN in Waterstofveiligheid. We hebben 2 communities of practise ingericht (incidentbeheersing alternatieve brandstoffen): Waterstof en Elektrische aandrijving/battery packs waarin we met het veld de kennis en ervaring verzamelen, verrijken en delen. Internationaal werken we aan een exchange of experts voor green vehicles. Deze zetten we door in 2018. Ondertussen voeren we een actualisatie uit van de inventarisatie in 2013 naar innovaties in de transportsector.

d) *Op welke wijze kunnen incidenten in ondergrondse transportinfrastructuren (tunnels) het best bestreden worden vanuit een multidisciplinair oogpunt?*

Met de VR's en tunnelbeheerders wordt gewerkt aan de handreiking tunnelincidentbestrijding. Ondertussen wordt steeds meer duidelijk dat er nog vele kennisvragen liggen op het gebied van tunnelveiligheid. Bezien wordt of hier met infraproviders een kennisontwikkelingsprogramma kan worden opgestart.

e) *Hoe kan binnen de transportsector integratie van safety en security vergroot worden, welke safety methoden zijn bruikbaar voor security analyses en welke instrumenten die safety vergroten zijn toepasbaar voor security?*

Hiertoe zal een internationale studie worden uitgevoerd in samenwerking met de TUDelft (Centre for Safety and Security) naar methoden, maatregelen en (beleids)richtlijnen.

Zoals gezegd, zal in afstemming met het veld geprioriteerd (moeten) worden, dan wel gezocht moeten worden naar budgetuitbreiding.

5.3 Functies

Informatiefunctie:

Kennisverspreiding en -overdracht: de resultaten zullen met de decanen worden gedeeld om te bezien of en in welke modules binnen de IFV opleidingen verwerkt kunnen/moeten worden.

Kennisontsluiting: In afstemming met het Infopunt binnen het IFV worden dossiers zoals LNG, tunnels, spoorveiligheid actueel gehouden en wordt de opgedane kennis geborgd.

Netwerkfunctie:

Promotie van het lectoraat:

- Publicatie en events: de resultaten van de onderzoeken zullen publiek gemaakt worden aan de hand publicaties, events, websites. Welke medium gebruikt wordt hangt onder meer af van het onderwerp, belangstelling, en kosten.
- Korte berichten in media: Daarnaast zullen we onze twee-maandelijksse nieuwsflits uit blijven brengen en via blogs (IFV en Gevaarlijke Lading), twitter en linkedin onze ideeën en producten naar buiten toe uitdragen.
- Event: Jaarlijks, op 22 maart 4 jr is het lectoraat weer een jaartje volwassener. We willen dit jaarlijkse moment markeren door een event te organiseren waar we de resultaten van het lectoraat Transportveiligheid willen presenteren en de koers voor de komende jaren willen toelichten.

Netwerken: we zullen in de volgende netwerken/overleggen participeren:

- Netwerk risicobeheersing (brandweer NL)
- Vakgroep infrastructuur en veiligheid (Brandweer NL)
- Vakgroep Omgevingsveiligheid (Brandweer NL)
- Landelijk netwerk BrandweerBRZO (LEC Brandweer BRZO)
- Overleg waterfunctionarissen (IFV)
- Kennistafel Basisnet (Relevant)
- Kennistafel LNG (Relevant)
- Programmaraad Incidentbestrijding (Brandweer NL)
- Werkgroep incidentmanagement vervoer gevaarlijke stoffen (ministerie I&M)
- Bestuurlijk overleg spoorveiligheid (ministerie I&M)
- Stakeholderoverleg Tunnelveiligheid (RWS, en Hulpdiensten)

6. Organisatie van het lectoraat

Het lectoraat TV werkt vanuit de ambitie en vertaalt die in jaarplannen. Het lectoraat wordt aangestuurd door een voltijds lector bij het IFV. De lector heeft de beschikking over een werkbudget en werkt met een aantal collegae samen binnen het lectoraat. Binnen het lectoraat zijn er drie belangrijke pilaren te onderkennen die maakten en maken dat het lectoraat succesvol was en is, te weten de kennisfunctie, de netwerk- en informatiefunctie. De kern van het team transportveiligheid van het lectoraat is in staat beide functies in te vullen, en bestaat uit:

- Nils Rosmuller, lector TV
- Hans Spobeck, programmamanager TV, bestuurlijk adviseur, tunnelveiligheid
- Reinier Boeree, projectmanager Veiligheidsmanagementoverleg-spoor (VMO-spoor) en deskundige spoorveiligheid
- Nancy Oberije, senior onderzoeker en deskundige omgevingsrecht, zelfredzaamheid en risicocommunicatie
- Regis Flohr, onderzoeker, deskundige alternatieve brandstoffen, publiek private samenwerking
- Marianne Thuijs, secretariële ondersteuning.

Vanuit het IFV werken onderzoekers, docenten/decanen (Jaap Molenaar/Manon Oude Wolbers), een onderwijskundigen, het Kennisplein, het congresbureau en het team Kennisborging op transportveiligheidsdossiers samen met het lectoraat. Binnen het LECBrandweerBRZO wordt samengewerkt aan onderwerpen op het snijvlak van transport- en industriële veiligheid.

De doelen waar het lectoraat aan werkt worden jaarlijks vastgelegd in een jaarplan. Dit jaarplan maakt onderdeel uit van het jaarplan en de begroting van het IFV. De financiële ambitie van het lectoraat is om binnen twee jaar de omzet te verhogen tot $\frac{3}{4}$ miljoen euro (uit additionele financiering (subsidies en opdrachten) en niet uit de Rijksbijdrage). De extra mogelijkheden die zich hiertoe aandienen betreffen H2020 call's, arrangementen met veiligheidsregio's, opdrachten voor onderzoeken, symposia en kennisbijeenkomsten en masterclasses/events.

Het lectoraat heeft echter de ambitie om ook kennis en kunde vanuit de veiligheidsregio's en stakeholders in de domeinen transport en infrastructuur meer aan zich te binden. Gedacht wordt aan meerjaarlijks roulerend programmamangement en onderzoekers op tijdelijke basis op actuele dossiers, afkomstig uit veiligheidsregio's en partijen uit het transportdomein.

Omwille van de veelheid aan trends en onderwerpen en de beperkte tijd en middelen zullen keuzes gemaakt worden met het veld en vervolgens vertaald worden in jaarplannen. Het lectoraat ontwikkelt op de gemaakte keuzes kennis, en laat dit weer terugvloeien naar het werkveld en past dit toe in onderwijsprogramma's.

Het lectoraat werkt met een denktank. De denktank heeft tot doel het lectoraat sterk te verankeren in haar domein, niet alleen binnen de veiligheidsregio's maar juist ook in het veld van transport, waartoe private ondernemingen behoren evenals de betrokken departementen en uitvoeringsorganisaties van de overheid.

Hiermee ontstaat een krachtig samenwerkingsverband tussen private sector, overheid en het IFV als kennisorganisatie. De denktank voedt de lector met trends en ontwikkelingen zodat hij gericht kan werken aan kennisontwikkeling en deskundigheidsbevordering op het terrein van transportveiligheid.

Bijlage 1: Samenvatting meerjaren agenda's Nederlandse instituten en beleidsinstanties

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft haar koers geformuleerd voor 2016-2020. Geconstateerde trends hierin zijn:

1. Groei wereldbevolking
2. Stijging mondiaal gebruik natuurlijke hulpbronnen
3. Vergrijzing, langere levensverwachting, meer 1-persoonshuishoudens
4. Samenleving krijgt netwerkkarakter
5. Verstedelijking en internationale concurrentie tussen steden
6. Overschot aan kantoor- en winkelruimte
7. Andere mobiliteit: groeiend transport luchtvaart en scheepvaart

Ambities voor het beleid hierin zijn:

- Best beschermde delta
- Een knooppunt van excellente verbindingen
- Een koploper in het hergebruik van afval
- Een land waar burgers en bedrijven betrokken zijn bij hun leefomgeving
- Een land met slimme steden

De strategische kennis en innovatieagenda (SKIA) van Veiligheid en Justitie (mei 2017) benoemt de volgende uitdagingen voor haar beleid:

Justice:

- Van recht naar rechtvaardigheid
- Naleven moet lonen

Governance:

- Minder government, meer governance
- Het maatschappelijke doel centraal

Smart:

- De kansen van Smart benutten
- Van bureaucratie naar smart ministry

Weerbaarheid en veerkracht:

- Naar een veerkrachtige samenleving
- Het goede voorbeeld geven

Globalisering

- Ver weg is nu dichtbij
- Aanpak vereist internationale samenwerking

De kern van de SKIA richt zich op justitiële onderwerpen. Op het onderdeel weerbaarheid en veerkracht komen innovatie aan de orde en de rol die deze kunnen spelen bij het vormgeven aan de nationale veiligheid.

Ministerie van defensie heeft haar strategie voor 2016-2020 verwoord in voorblijven in een onveiligere wereld: strategische kennis en innovatie agenda 2016-2020.

Zwaartepunten:

- De vernieuwing vd krijgsmacht
 1. Vergroting en flexibilisering inzetbaarheid
 2. Toegevoegde waarde defensie
 3. Wapeninzet op maat
 4. Optreden in steden
 5. Informatie als doelwit en als wapen
 6. Systeem en systeemintegratie
 7. Mens-machine-teaming

- De versterking van de kennis- en informatiefunctie
 8. Open innovatie in ecosystemen
 9. De eindgebruiker als innovator
 10. Snellere innovatiecycli
 11. Samenwerking: nationaal en internationaal
 12. Kennismanagement
 13. Venster op de toekomst

HSD kent de nationale innovatieagenda Veiligheid (NIAV) 2015 [HSD 2014].

Speerpunten hierin zijn:

- Samenwerken in netwerken en systemen
 1. Regievoering en vraagarticulatie: één overheid
 2. Leren van incidenten en oefeningen
 3. Waardecreatie in de triple helix innovatie

- Sociale innovatie voor veiligheid in de samenleving
 4. Social innovatie en zelforganiserend vermogen
 5. Bewustwording: perceptie versus realiteit
 6. Security by design in stedelijke voorzieningen en evenementen

- Weerbare vitale infrastructuur
 7. Kenmerken en afbakening vitaal
 8. Cyber security internet of things
 9. Ketenbenadering cyber security

- Handelingsgerichte informatievoorziening
 10. Genetwerkte informatie knooppunten
 11. Kennen en voorspellen van afwijkend gedrag
 12. Vaststellen en garanderen van – digitale-identiteit

- Waarneming met onbemande systemen
 13. Visie- en conceptontwikkeling voor operaties met sensorplatformen
 14. Operationele autonomie UAV's

- Procesinnovatie tussen en in professional organisaties
 15. Geïntegreerd optreden met heterogene teams
 16. Koppeling actuele werkelijkheid – virtuele omgeving

NIAV biedt een overzicht van vernieuwingsprojecten voor de Nationale Veiligheid voor de komende 5 tot 10 jaar. Het ademt een behoorlijke nadruk op security en daarbinnen op cyber.