

september-oktober 2017

Het lectoraat Transportveiligheid bevordert het veilig transporteren van goederen over water, weg, spoor en buisleidingen en van grote groepen mensen over water, weg en spoor. Wij zijn actief op alle onderdelen van de veiligheidsketen, zowel risicobeheersing als incidentbestrijding, en richten ons op die incidenten waarbij een bovengemiddeld beroep wordt gedaan op de hulpdiensten. Het lectoraat Transportveiligheid is onderdeel van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV).



Omgevingsveiligheid

Het zal u niet zijn ontgaan: de Omgevingswet komt er aan. De invoering is beoogd in 2021.

Intermezzo: Omgevingswet¹

De Omgevingswet is de basis voor het nieuwe stelsel van regelgeving voor de fysieke leefomgeving. Het stelsel van de Omgevingswet bundelt de regels over ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Deze wetgevingsoperatie heeft gevolgen voor overheden die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de fysieke leefomgeving, waaronder ook de veiligheidsregio's.

Het IFV wil als landelijke kennis- en opleidingsinstituut tijdig klaar staan om de veiligheidsregio's te ondersteunen met hun activiteiten op het gebied van omgevingsveiligheid. Zowel binnen het lectoraat Brandveiligheid als het lectoraat Transportveiligheid zijn we aan de slag gegaan met omgevingsveiligheid. Daarnaast volgen we als IFV de ontwikkelingen op het gebied van het digitaal stelsel omgevingswet (DSO). Ook inventariseren we binnen het lectoraat Transportveiligheid (TV), in opdracht van de Raad Directeuren Veiligheidsregio's (RDVR) en Regionale Brandweercommandanten (RBC), de behoefte van de veiligheidsregio's.

Omgevingsveiligheid is voor de veiligheidsregio's een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet: de balans tussen ruimtelijke ontwikkeling en het waarborgen van een veilige leefomgeving.² Naast onderdelen uit de externe veiligheid maken ook andere veiligheidsonderwerpen deel uit van de veilige inrichting van de leefomgeving. Denk daarbij aan brand-, overstromings- of stralingsrisico's.

Eén van de doelen van de Omgevingswet is om de afweging van omgevingsveiligheid al vroeg in het proces van ruimtelijke ordening mee te nemen. Dat is voor velen nieuw. Veiligheidsregio's krijgen de kans met hun expertise vroegtijdig in het planvormingsproces te adviseren en te participeren.

Hoewel veel issues in relatie tot omgevingsveiligheid in de toekomst aan lokale afwegingen worden overgelaten, zien we dat rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen vele zaken daarentegen bovenregionaal geregeld zijn. Dit betekent dat het voor lokale veiligheidspartners en veiligheidsregio's moeilijk is om daar lokaal nog invloed op uit te oefenen. Desondanks zijn er mogelijkheden om samen met lokale partners invloed uit te oefenen op gemeentelijke- en regiogrensoverschrijdende veiligheidsissues rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is duidelijk dat dit proces van beïnvloeden, adviseren en afwegen vraagt om andersoortige en nieuwe competenties van adviseurs van veiligheidsregio's. Het lectoraat TV denkt mee over de uitwerking van die competenties en de wijze waarop deze in opleidingen op didactische wijze kunnen worden ingebracht.

¹ <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/omgevingswet/>

² RIVM: Handboek omgevingsveiligheid versie 17 mei (concept)



Carlo Post

Carlo Post, portefeuillehouder omgevingswet Raad Directeuren Veiligheidsregio (RDVR) en Hilda Raasing, portefeuillehouder Raad van Brandweercommandanten (RBC)) stellen dat deze wetsimplementatie inderdaad vroegtijdige betrokkenheid vraagt en dus bijpassende competenties. Om deze inhoudelijke richting ook naar de organisatie te vertalen – en daarmee te implementeren – vraagt grote inspanningen van de veiligheidsregio's. Het is daarbij zelfs de vraag of álle aanwezige medewerkers dit ook daadwerkelijk zullen volbrengen. Om de veiligheidsregio's hierbij te ondersteunen is door het IFV, samen met de 25 regionaal projectleiders een eerste impactanalyse opgemaakt. Deze is binnenkort te vinden op het Kennisplein van het IFV. Aansluitend wordt er uit deze impactanalyse een vervolg opgezet met concrete handelingsperspectieven (zoals handreiking, omgevingsanalyses, workshops, checklists opleidingen). Hiermee verwachten we dat het IFV de regio's kan ondersteunen bij de tijdige implementatie van de omgevingswet.

Info: nils.rosmuller@ifv.nl

Het lectoraat Transportveiligheid en waterveiligheid

Harvey Hackathon en orkaan Irma

De wereldwijde klimaatverandering heeft op verschillende manieren gevolgen voor de transportinfrastructuur en daarmee ook voor transportveiligheid. Vanuit het lectoraat Transportveiligheid wordt op verschillende fronten meegedacht over waterveiligheid. Zo hebben we op 13 september jl. deelgenomen aan de 'Harvey Hackathon', georganiseerd door de Technische Universiteit Delft. Een hackathon is een event waarbij specialisten of studenten de koppen bij elkaar steken om binnen een bepaalde tijd een probleem op te lossen. Deze hackathon stond in het teken van het verzamelen van data rondom orkaan Harvey. De ruim tachtig aanwezigen verzamelden data vanuit verschillende invalshoeken. In Google Drive werden de gevonden bronnen direct voor iedereen inzichtelijk gemaakt en waar mogelijk al gekoppeld aan een tijdlijn en geo-specificatie. [Een verslag van onze bijdrage is hier te lezen.](#)

Daarnaast hebben we zelf informatie verzameld over de orkaan Irma die over Sint Maarten is getrokken. Deze verzamelde informatie is in een overzichtelijke tijdlijn neergezet en is [hier](#) te vinden.



Project Water en Evacuatie

Het lectoraat is ook betrokken geweest bij het project Water en Evacuatie. Dit project is één van de zes projecten van de Strategische Agenda van het Veiligheidsberaad. Het project heeft als doel de risico- en crisisbeheersing bij overstromingen en ernstige wateroverlast te versterken. Bovendien wordt door het project de samenwerking tussen veiligheidsregio's, Rijk en publieke en private crisispartners verbeterd.

Binnen het project zijn voor de veiligheidsregio's een aantal producten opgesteld (zie: onswater.ifv.nl). Aan twee van deze producten heeft het lectoraat Transportveiligheid haar medewerking verleend. De handreikingen Impactanalyse en Handelingsperspectief zijn door een projectgroep, met ondersteuning van Nancy Oberijé en Nils Rosmuller, tot stand gekomen. Zij hebben de ideeën van een breed samengestelde projectgroep vertaald en opgeschreven in twee goed leesbare handreikingen. De handreikingen beschrijven het proces dat veiligheidsregio's kunnen doorlopen om de impact van een overstroming of ernstige wateroverlast en het handelingsperspectief in beeld te brengen.



“Ik ben blij dat wij voor de ondersteuning van het lectoraat hebben gekozen, want hierdoor beschikte de projectgroep niet alleen over een goede redacteur, maar konden we tegelijk ook de borging van de producten van ‘Water en Evacuatie’ bij het IFV regelen.”

*Gertjan Winter, projectleider handreikingen
Impactanalyse en Handelingsperspectief*

Info: nancy.oberije@ifv.nl

Thema Incidentbestrijding op het water

Incidentbestrijding op het water stond op de agenda van twee bijeenkomsten in september.

Landelijk overleg Veiligheid op het water

Het Landelijk overleg veiligheid op het water, bestemd voor functionarissen uit de veiligheidsregio's, werd gehouden bij het Water Management Centrum Nederland. Rijkswaterstaat was gastheer en gaf informatie over de Scheepsongevallendatabase en een rondleiding door de Waterkamer. Een van de agendapunten was de aanpassingen aan het Handboek Incidentbestrijding op het water (2015). De aanleiding: een breed uitgezet onderzoek naar dit handboek en een praktische casus over melding en alarmering van incidenten op scheiding van strand en kustwateren. Een werkgroep gaat de resultaten van dit onderzoek bekijken en komt daarna met aanbevelingen. Het landelijk overleg wil een agenda voor 2018 opstellen om uiteindelijk te komen tot een structureel platform voor het uitwisselen van informatie. Dit platform kan ook

als kennispunt dienen, niet alleen voor veiligheidsregio's maar voor alle partners betrokken bij veiligheid op het water.

Ketenoverleg Veiligheid Binnenwateren

Eind september vond het Ketenoverleg Veiligheid Binnenwateren plaats bij het Havenbedrijf Amsterdam. Met een mooi uitzicht over het IJ, het centraal station



en de Michiel de Ruytertunnel werd het Centraal Nautisch Beheer en het Veiligheidshuis toegelicht door een beleidsadviseur van de Havenmeester en door de gebiedsmanager van het Westelijk Havengebied. Ook hier stond het Handboek Incidentbestrijding op het water op de agenda. Het initiatief uit het eerder gehouden Landelijk overleg van veiligheidsregio's werd omarmd, echter met die kanttekening dat het Handboek niet herschreven, maar wel geactualiseerd moet worden. Gedacht kan worden aan het toevoegen van deelproducten in geval van actualisatie. Ook werd gesproken over het samenwerken binnen een virtueel kantoor om sneller en adequater de discussie over aanpassingen te voeren en informatie te kunnen delen. Uiteindelijk besloot men beide overlegstructuren, het Landelijk overleg en het Ketenoverleg in elkaar te schuiven en elkaar 3 à 4 x per jaar te zien. Dit nieuwe overleg is gepland op 8 februari 2018 bij het Havenbedrijf Rotterdam. Het Landelijk overleg vergadert voor het laatst in de oude samenstelling op 12 december a.s. bij de gastregio Rotterdam Rijnmond.

In 2018 wordt het overleg opnieuw gefaciliteerd door het IFV via het lectoraat Transportveiligheid in de persoon van Hans Spobeck en via het team Kennisdocumenten met Sjoerd Wartna. Zo blijft de netwerkfunctie en de mogelijkheid om informatie uit te wisselen over veiligheid op en rond het water behouden.

Info: hans.spobeck@ifv.nl; sjoerd.wartna@ifv.nl

Vakdag Energy

Op woensdag 20 september vond de Vakdag Energy, georganiseerd door de Veiligheidsregio Haaglanden, plaats op Kazerne Oosterheem in Zoetermeer. Het doel van deze vakdag was om kennis en informatie over alternatieve energiebronnen met elkaar te delen. Naast twee plenaire presentaties bestond de rest van de dag uit drie workshoprondes.

De eerste plenaire sessie werd ingevuld door David Molenaar, directeur bij Siemens. Hij sprak over windenergie, onder andere op de Noordzee. De Noordzee zou veel meer gebruikt kunnen worden om duurzaam energie op te wekken, maar ook op land zijn er meer mogelijkheden. Echter, windmolens zijn geen constructies waar de brandweer dagelijks mee te maken heeft. Kennis van deze constructies verdient daarom meer aandacht. Ook de taken van de brandweer moeten duidelijk zijn, wanneer er een incident plaatsvindt in of op een windmolen. Wat is de kans dat er geblust moet worden? Wat is de kans dat er mensen gered moeten worden? Moet de aandacht vooral naar de omgeving gaan ten tijde van brand? Samen met Siemens kunnen deze en andere vragen beantwoord worden, zodat de brandweer beter op haar taak is voorbereid wanneer het aantal windmolens, en daarmee ook de kans op incidenten toeneemt.

[brand-in-windturbine-horror-op-70-meter-hoogte.](#)

[tweede-dode-bij-brand-windmolen-ooltgensplaat.](#)



De volgende plenaire presentatie kwam van Cory Wilson, Fire Captain (ploegchef) bij Fremont Fire Department. Daarnaast is hij expert op het gebied van technische hulpverlening bij Tesla's. Na een korte introductie liet Cory, met behulp van de Haagse brandweermannen René Verboom en Peter van Moorsel, zien hoe een beknelde bestuurder relatief makkelijk uit een Tesla Model S bevrijd kan worden. Door de toegepaste materialen in de Tesla is de techniek van redding anders dan bij andere voertuigen, maar met de getoonde technieken kan er op een relatief veilige, en vrij simpele, manier genoeg werkruimte gecreëerd worden.

Tussen de plenaire sessies door en aan het einde van de dag, waren er workshops die bestonden uit incidentbesprekingen, demonstraties, instructies en dialogen. Het lectoraat Transportveiligheid heeft tijdens deze workshops de onlangs opgerichte Community of Practice (CoP) toegelicht. De CoP is erop gericht om hulpverleners handvatten te bieden bij incidentbeheersing van voertuigen op alternatieve brandstoffen (batterijen of waterstof, voor LNG is al veel ontwikkeld). De community wil met de hulp van experts uit het veld kennis en ervaringen delen, kennishiaten inventariseren en onderzoeksvragen formuleren. Aanwezigen werden daarom uitgenodigd om het gesprek aan te gaan. Alle input kan worden meegenomen in de (ontwikkeling van de) CoP.

Voor een impressie van de Vakdag Energy zie: www.youtube.com

Info: regis.flohr@ifv.nl

Elektrisch veilige inzet brandweer bij spoorincidenten

Vanaf 15 november 2015 gebruikt de brandweer de Veiligheidstester 1500 V niet meer bij brandbestrijding en/of hulpverlening op het spoor. Sindsdien is een tijdelijke werkwijze van kracht.

ProRail, Brandweer Nederland en het IFV zijn een nieuwe werkwijze aan het ontwikkelen om een veilige inzet van de brandweer bij spoorincidenten mogelijk te maken. Uitgangspunt hierbij is dat deze werkwijze veilig en toekomstbestendig moet zijn.

ProRail heeft, ook namens Brandweer Nederland, een brief gestuurd aan alle brandweercommandanten van de veiligheidsregio's. Hierin wordt aangegeven dat de tijdelijke werkwijze is aangescherpt. Er wordt voortaan onderscheid

gemaakt in calamiteiten waarbij de bovenleiding niet is beschadigd en calamiteiten waar dit wel het geval is. In het eerste geval, is er in de meeste situaties voldoende handelingsperspectief voor de brandweer om veilig op te kunnen treden. Bij een beschadigde bovenleiding en situaties waarin de brandweer moet werken op bepaalde veiligheidsafstanden van de mogelijke spanning, moeten zij wachten totdat ter plaatse is geaard door of namens ProRail. Deze laatste situatie komt (gelukkig) maar sporadisch voor. ProRail heeft nu meer teams paraat om de tijd tussen de aankomst van de brandweer en het aarden van de bovenleiding te verkorten. Landelijk gezien is de gemiddelde opkomsttijd 30 á 45 minuten.

De komende tijd worden door ProRail, Brandweer Nederland en het IFV oplossingsrichtingen verkend om te komen tot een definitieve werkwijze voor een elektrisch-veilige inzet van de brandweer bij spoorincidenten. Tot die tijd blijft de aangescherpte tijdelijke werkwijze van kracht.

Onderstaande link verwijst naar de al eerder genoemde brief aan de commandanten brandweer met de bijlage, waarin de aan te houden veiligheidsafstanden staan genoemd.

[Brief ProRail over elektrisch veilige inzet brandweer bij spoorincidenten](#)

reinier.boeree@ifv.nl

Betonperikelen in rijkswegtunnels

Als gevolg van een andere betonsamenstelling dan oorspronkelijk is benoemd en vergund, blijkt dat de sterkte van vier Rijkswegtunnels is afgenomen. Het gaat om tunnels op de N35, A4, A10 en A2 die na 2008 zijn opgeleverd. Op 8 augustus jl. heeft de minister hierover een brief gestuurd naar de Tweede Kamer.

Vanwege de aangepaste samenstelling hardt het beton sneller uit. Ook blijkt nu dat het beton minder lang bestand is tegen extreme branden (RWS brandcurve 200mw): in plaats van 120 minuten (watertunnels) nog maar 22 minuten. Dit komt door de zeer snelle betonafspat en beschermingsplaten die van de tunnelwand kunnen vallen. Dat is in strijd met het bouwbesluit en de verleende openstellingsvergunning. Daarnaast ontstaan er in de slipstream ook vragen als: 'wat gebeurt er met dit beton (aangepast samenstelling) bij minder intensieve branden (bijv. 50MW of 100MW)? en hoe zit het met andere objecten zoals parkeergarages, hoogbouw of andersoortige betonconstructies, die zijn opgeleverd vanaf 2008?' Ondertussen zijn brandproeven gehouden en wordt ook uitgezocht of dergelijke issues ook voor andere objecten zoals bruggen, viaducten, parkeergarages spelen.

Over de gevolgen voor de vier Rijkstunnels heeft RWS gecommuniceerd met veiligheidsregio's en het IFV. Door RWS zijn, in afstemming met veiligheidsregio's, operationele afspraken voor de korte termijn gemaakt. Het lectoraat maakt deel uit van de vakgroep Infrastructuur en Veiligheid. Deze vakgroep heeft onlangs een sessie gewijd aan deze situatie. Of door de brandweer bij tunnelbranden moet worden opgetreden en zo ja, op welke wijze? Vooralsnog is de lijn: bij vrachtwagenbranden in de tunnel is het raadzaam om niet offensief (dus ín de tunnel) met de manschappen in te zetten. In het Stakeholdersoverleg tunnelveiligheid (RWS, hulpdiensten en IFV) staat deze problematiek hoog op de agenda. Het Kennisplatform

tunnelveiligheid (KPT) organiseert met het IFV op 16 november a.s. een kennissymposium over de genoemde betonperikelen. Het doel van dit kennissymposium is:

1. duiding geven aan a) de ontstane problematiek, b) wat er aan gedaan wordt om deze op te lossen, c) wat het beleid en de procedures zijn gedurende de interim-periode voor bevoegd gezag zoals veiligheidsregio's, veiligheidsbeambte(n) en andere objectbeheerders, die hierbij mogelijk mee te maken krijgen.
2. ophalen van vragen zoals die leven bij de toehoorders

Ondertussen werkt het IFV samen met RWS aan de tweede fase van het project
Handreiking tunnelincidentbestrijding.

nils.rosmuller@ifv.nl



Transportveiligheid: nemen we de juiste afslag?

Op de tweede dag van het Brandweercongres in de sprookjesachtige Efteling droomden Robert Polman (voorzitter vakgroep Infrastructuur en Veiligheid) en Nils Rosmuller (lector Transportveiligheid) van de wijze waarop preventisten en incidentbestrijders (nog) beter ondersteund kunnen worden op het gebied van kennis over transportveiligheid. In een zaal gevuld met circa tachtig geïnteresseerden presenteerden zij in het eerste deel van deze workshop enkele van hun ervaringen. Zoals bijvoorbeeld incidentbestrijding van een aangestraalde LPG-tankwagen en veiligheidsmaatregelen rondom de Betuweroute. Deze vormden de inleiding voor een tweetal stellingen, die vervolgens in zes groepen onder leiding van facilitators werden bediscussieerd:

Stelling 1: handreikingen vanuit Brandweer Nederland/IFV bereiken de werkvloer niet. Het is tijd voor andere werkwijzen om handreikingen op de werkvloer geïmplementeerd te krijgen

Stelling 2: de huidige vakgroepenstructuur binnen Brandweer Nederland werkt het afstemmen van preventie en repressie tegen.

De resultaten van de discussie zullen worden gepubliceerd op de website van Brandweer Nederland. Daar zullen we ook nog een uiterste korte uitvraag doen aan incidentbestrijders (want het gevoel bestond dat van de tachtig aanwezigen er niet zo heel veel waren die ook daadwerkelijk transportincidenten bestrijden).

Ter informatie:

In Gevaarlijke Lading van september 2017 heeft Nils Rosmuller een artikel geschreven met als onderwerp Risicobeheersing of rituele dans. Voor de inhoud [zie de link](#).

Eventkalender

16 november 2017

- > [Kennissymposium betonperikel in Rijks tunnels, kennisplatformtunnelveiligheid en IFV](#)

24 november 2017

- > De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) en Gevaarlijke Lading/Sdu organiseren op 24 november 2017 [de jaarlijkse CTGG-dag](#)

Redactie

Nils Rosmuller,
lector Transportveiligheid

Hans Spobeck,
programmamanager

Meer informatie

Lectoraat Transportveiligheid
op www.ifv.nl

info@lectransportveiligheid.nl

Deze nieuwsflits verschijnt eens per twee maanden. Wilt u deze nieuwsflits niet langer ontvangen? Meld u af via info@lectransportveiligheid.nl