

'Transport gevaarlijke stof is onveilig geworden'

Hoe bent u terechtgekomen op het lectoraat Transportveiligheid? Is dit uw eerste aanstelling als lector?

"Dit is mijn eerste aanstelling als lector, voor een periode van vier jaar tot en met 31 december 2014. Het lectoraat Transportveiligheid is een gezamenlijk initiatief van het NIFV en TNO. Inhoudelijk is mijn taak om als lector leiding te geven aan de onderzoeksprojecten en kennisontwikkelingsprogramma's op het terrein van de transportveiligheid, waarvan de producten worden verwerkt in het onderwijs en ten goede komen aan de betrokken doelgroepen. Hierin zit tevens een kwaliteitsbewakende en -bevorderende taak met betrekking tot de samenhang in de kennis, opleidings- en oefenfunctie binnen het instituut. Vanuit mijn werkzaamheden en onderzoekservaring op het gebied van transportveiligheid ben ik gevraagd om deze functie te vervullen. Ik heb een bestuurskundige en technische bedrijfskundige achtergrond met als specialisatie civiele techniek aan de Universiteit Twente. Gedurende de civiel technische vakken werd mijn interesse voor veiligheid steeds verder gewekt. Na mijn afstuderen in 1995 ben ik als promovendus bij de faculteit Technische Bestuurskunde aan de TU Delft begonnen aan een promotie-onderzoek, wat uitmondde in het door mij geschreven proefschrift 'Safety Analysis of Transport Corridors'. Hierin heb ik indicatoren voor transportveiligheid toegepast en ontwikkeld voor diverse partijen: overheden, infraproviders en hulpdiensten. Tevens heb ik een computerondersteunde omgeving voor besluitvorming gemaakt waarin die indicatoren en partijen met elkaar infrastructurele (inpassings- en ontwerp)varianten kunnen evalueren op veiligheidsaspecten. In de afrondende fase van mijn onderzoek ben ik als onderzoeker gaan werken bij het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (NIFV). Hierbij heb ik mij circa zeven jaar bezig gehouden met werkzaamheden op het raakvlak van rampenbestrijding en risicobeheersing,

Het is in Nederland onveilig geworden op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen en goederen. Er vindt steeds meer vervoer plaats over dezelfde wegen, spoorwegen en vaarwegen. Veiligheid wordt zoveel mogelijk via regelgeving ondervangen en er worden nieuwe regels en classificaties bedacht hoe hier in ruimtelijke overwegingen mee om te gaan. De aandacht vanuit de Rijksoverheid aan feitelijke invulling van veiligheidsverbeterende maatregelen is hieraan bijna omgekeerd evenredig. Met betrekking tot gevaarlijke stoffen en massatransport, worden potentiële gevaarlijke activiteiten en risico-ontvangers (burgers, werknemers, recreanten) in toenemende mate dicht bij elkaar gezet, aldus dr.ir. Nils Rosmuller, lector Transportveiligheid bij het NIFV/TNO.

onder meer gericht op de veiligheid van brandweerpersoneel, veiligheid in tunnels en scenarioanalyses. Vanuit deze werkzaamheden ben ik in 2007 terechtgekomen bij TNO Bouw en Ondergrond, als hoofd van de afdeling Industriële en Externe Veiligheid. Met ingang van 1 oktober ben ik de functie van senior scientist gaan vervullen. In deze functie combineer ik de coördinatie van het team Industriële en Externe Veiligheid met mijn lectorschap Transportveiligheid."

Hoe kijkt u aan tegen de begrippen (integrale) veiligheid en (informatie) beveiliging?

"Ik denk bij dit soort termen dat het er met name om gaat hoe men deze beziet en gebruikt. Ik zal de term integrale veiligheid niet snel gebruiken. Transportveiligheid bestaat uit en gaat over diverse facetten. Bij transportveiligheid kun je het hebben over de veiligheid op de autosnelweg, over het veilig vervoer van lading, maar ook over externe veiligheid of over de veiligheid van de chauffeur. Sommigen hebben het, in

tegenstelling waar mijn lectoraat zich op richt, over de beveiliging van het transport van gevaarlijke stoffen. Ik richt mij vooral op het domein van veiligheid (safety) in plaats van hierop voorhand de term van integrale veiligheid aan te verbinden. Wat dat betreft ben ik geen voorstander om direct de term integrale veiligheid te gebruiken: het wordt er wat mij betreft te vaag door. Al begrijp ik best dat het bevoegd gezag, bestuurders en besluitvormers op basis van alle veiligheidsgerelateerde informatie een integrale afweging moeten maken, welke onder te verdelen is in diverse domeinen, variërend van externe veiligheid, arbeidsveiligheid tot aan crisisbestrijding en criminaliteit aan toe. Ik ben terughoudend met aanpakken die op voorhand pleiten voor het integraal (moeten) aanpakken van transportveiligheidsvraagstukken. Ik vind dat men moet aansluiten bij de behoefte en kennis moet hebben van de sectorale veiligheidsaspecten alvorens eventueel de verbinding te leggen naar andere sectoren rondom veiligheid en

fen en goederen

zo ja wat de integrale benadering oplevert. Ik pleit voor een sectorale aanpak alvorens gelijk over te gaan tot iets integraals. Als we het hebben over het aanpakken en stimuleren van veiligheid, bezien vanuit de veiligheidsketen, dan kun je op allerlei aspecten ingrijpen. De crux hierbij is om te kijken wat het meest kosteneffectief is. Kijk eerst hoe bepaalde zaken uitwerken en dan pas hoe deze zich integraal, tot anderen verhouden in deze veiligheidsketen.

Ik beschouw safety synoniem met veiligheid en security synoniem voor beveiliging. Safety en security raken steeds meer verweven met elkaar. Een voorbeeld is het vervoer van gevaarlijke stoffen. De ladinggegevens moeten worden beveiligd, maar tegelijkertijd bij de juiste partijen op het juiste moment beschikbaar zijn, bijvoorbeeld bij incidentbestrijding. Dit is voor de veiligheid en economie essentieel. Beveiliging en de informatie-uitwisseling en -voorziening, met name de beveiliging van informatie rond ladingen, ten behoeve van een veilig transport, is iets waar nog veel in verbeterd kan worden. Zowel qua efficiency alsook qua incidentafhandeling. Weten wat er wanneer waar rijdt, zijn zaken waar men met incidentmanagement gebruik van kan gaan maken. Deze data valt niet onder de vitale infrastructuur, zoals vaak gedacht wordt. Bij security denk ik verder aan particuliere beveiligingsorganisaties die bedrijven, personen en bedrijfsterreinen beveiligen tegen mensen die moedwillig schade willen aanbrengen. Op transportlocaties, waar sprake is van grootschalig vervoer van personen en/of goederen, zie ik het aantal securitymaatregelen steeds meer toenemen, zoals de afgekondigde noodverorde-

ning voor de parkeerplaats Den Ruygen Hoek langs de A4 in de gemeente Haarlemmermeer."

Waar plaatst u transportveiligheid? Fysiek, vanuit de logistieke (security) keten, combineert u integraal safety en security?

"Ik zie dit vanuit diverse ketens: de logistieke/vervoersketen, de informatieketen en de veiligheidsketen. Het gaat hierbij om diverse handelingen, in de logistieke keten gericht op het waarborgen van veiligheid binnen het vervoer, de opslag, het rollen van de lading en/of personen. Zo zijn er veiligheidsconsequenties voor chauffeurs en machinisten, de mensen rondom een opslag-/vervoerlocatie die er wonen, werken, recreëren, degenen die zich eventueel voordoende incidenten afhandelen, hulpdiensten, vervoerders, infraproviders, die het transport moeten faciliteren. Zo krijg je een relatief groot aantal domeinen die ieder hun eigen rol spelen inzake het massatransport en veiligheid met elk hun eigen (risico) indicatoren."

Is Nederland de afgelopen jaren veiliger of onveiliger geworden? Wat is hiervan de mogelijke oorzaak?

"Ik maak hierbij onderscheid naar het vervoer van

goederen en personen. Het is in Nederland onveiliger geworden op het gebied van gevaarlijke stoffen en goederen. Er vindt steeds meer vervoer plaats over dezelfde wegen, spoorwegen en vaarwegen. In Nederland proberen wij zoveel mogelijk veiligheid via regelgeving te ondervangen, om op die manier steeds meer mensen te bedienen qua wonen, werken en recreëren. We bedenken nieuwe (wettelijke) regels en classificaties hoe hier in ruimtelijke overwegingen mee om te gaan. De aandacht vanuit de Rijksoverheid aan feitelijke invulling van veiligheidsverbeterende maatregelen is hieraan bijna omgekeerd evenredig. De *bottom line* is dat, met betrekking tot gevaarlijke stoffen en massatransport, wij potentiële gevaarlijke activiteiten en risico-ontvangers (burgers, werknemers, recreanten) in toenemende mate dicht bij elkaar aan het zetten zijn. Daarnaast, met het vrije verkeer van ▶

'Publiek-private samenwerking is essentieel voor transportveiligheid.'



Foto: Ralph van Os

Nils Rosmuller

Dr.ir. Nils Rosmuller (1972, Doetinchem) studeerde in 1995 af in bestuurskunde (drs.) en in datzelfde jaar eveneens in de Technische Bedrijfskunde (ir.) aan de Universiteit Twente. Op 12 juni 2001 promoveerde hij aan de Technische Universiteit Delft op zijn proefschrift 'Safety Analysis of Transport Corridors' (ISBN 90-407-2196-3). Vanuit zijn wetenschappelijke pragmatische gerichte werkzaamheden is Rosmuller met ingang van 1 april 2011 aangesteld als de eerste Nederlandse lector Transportveiligheid vanuit het samenwerkingsverband tussen het NIFV en TNO.

voetbal- en overige sportwedstrijden grotendeels op kosten van de overheid geschiedt. De inzet van particuliere beveiligers, betaald door de sportorganisatoren, zou hier meer op zijn plaats zijn in de rol van steward, naast de politie inzet. Wat mij betreft moeten particuliere beveiligers niet dezelfde bevoegdheden hebben als de overheid (politie): denk bijvoorbeeld aan het dragen van wapens."

Welke stappen wilt u de komende jaren zetten? Waar liggen de kernpunten en waarom juist deze?

"Op het gebied van transportveiligheid twee stappen: het bij de juiste organisatie op het juiste moment beschikbaar krijgen ladinggegevens, zonder dat onbevoegden er zomaar bij kunnen. Vanuit security oogpunt moet dit goed geregeld zijn. Hoe beveilig je de transporteur, niet alleen het transport, maar ook de mensen die de goederen vervoeren en de mensen die zich via vervoerssystemen verplaatsen. Denk hierbij ook aan reizigers op stations bij calamiteiten zoals de aanslagen in Madrid en Londen, het overzichtelijk en verantwoord ontruimen van massatransportknooppunten. Voor de Nederlandse mainports, de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol, is het essentieel dat dit beveiligingsproces, gericht op de continuïteit van de bedrijfsprocessen, doorgaat. De keuze van deze twee voornoemde onderwerpen en de daarbij behorende vragen geven goed weer waar transportveiligheid en -beveiliging bij elkaar komen."

Heeft u nog een wens?

"Wat ik wil realiseren is dat een vanuit de hulpverlening onmisbare bijdrage wordt geleverd aan gebiedsinrichting en planningsvraagstukken voor transportinfrastructuur. De rol van hulpdiensten inzake transportveiligheid moet volwassener worden, zodanig dat men onmisbaar wordt in planprocessen. Dat is de ambitie voor de toekomst. Dat betekent dus dat de rol van de hulpdiensten in transportveiligheid verschuift van repressie naar preventie en pro-actie. Van crisisbeheersing naar risicobeheersing. Wat ik zelf nog zou willen doen, is een test uitvoeren om te kijken of het concept realtime informatieverstrekking over de actuele procescondities van gevaarlijke stoffen bijdraagt aan de versnelling en effectiviteit van incidentbestrijding. Bijvoorbeeld door middel van sensoren die niet alleen statistische maar ook dynamische (actuele) data, zoals de temperatuur van de te vervoeren stof, het volume en de massa in de gaten houden. Draagt dergelijke realtime informatie richting hulpdiensten daadwerkelijk bij aan een veiligere, efficiëntere afhandeling van transportincidenten? De uitdaging hierbij is dat je alle diensten binnen de logistieke keten bijeen moet brengen. Mijn verwachting is dat met dit soort kennis het transport en de bestrijding van ongevallen veiliger wordt, echter dit is thans nog niet wetenschappelijk onderbouwd. Daarnaast past een dergelijk onderzoek in de beleidslijn van het ministerie, waarbij men beoogt een versnelling en verbetering van de incidentafhandelingen te realiseren van 25 procent ten opzichte van 2010."

■ Ralph van Os MA
Ralph.van.Os@beveiliging.nl

goederen in Europa zien we steeds meer rijders op onze (spoor)wegen waarvan twijfelachtig is in welke mate deze voldoen aan onze nationale eisen ten aanzien van opleiding en vervoermiddelen. Als wij kijken naar personenvervoer, dan zien we dat vervoersmiddelen, zoals treinen, bussen en overstappunten, steeds veiliger worden. Dit mede door de toevoeging van extra technologische en elektronische middelen zoals waarschuwingssystemen, remsystemen en geleidingssystemen. Systemen die zowel actief chauffeurs en reizigers waarschuwen, alsook passief ingrijpen, zoals het automatisch remmen bij treinen die door een rood sein (dreigen te) rijden. Hier lijkt het de goede kant op te gaan. We ontwerpen terminals bezien vanuit een integrale visie met aandacht voor diverse veiligheidsaspecten, op zowel safety als security vlak. Het lastige hiervan is hoe wij een scala aan sectorale veiligheids- en beveiligingsaspecten in één goed ontwerp geïntegreerd krijgen. Dat is de uitdaging. Een mooi voorbeeld is het nieuw ontwikkelde stationsgebied te Utrecht. Bij de ontwikkeling hiervan is gebruik gemaakt van de diverse deskundigen op het gebied van externe veiligheid, beveiliging, incidentbestrijding, brandveiligheid, wijkveiligheid en crowd control. Een groot scala aan veiligheidsaspecten kwam vroegtijdig aan bod en werd afgestemd, tot aan de bouwtekeningen aan toe. Zo zou het altijd moeten werken."

Wat vindt u van publiek-private samenwerking (PPS/PPE)? Welke partij dient de regierol te voeren en waarom?

"Publiek-private samenwerking is essentieel voor transportveiligheid. Je hebt het collectieve (publieke) goed, spoor-, water-, en wegnen en de OV-terminals. De partners voor exploitatie, onderhoud en de transporteurs zijn veelal private organisaties. Als je dit als kernpunt hebt, dan is publiek-private samenwerking een vereiste voor het creëren van veiligheid. De regierol zou ik leggen bij de infraproviders en de overheid. De reden hiervoor is dat men de zeggenschap heeft en kan bepalen wie onder welke voorwaarden waar toegang tot heeft en/of krijgt. Deze voorwaarden mogen niet te eenzijdig zijn. Men dient wel (veiligheids)kaders hiervoor te scheppen."

Hoe kijkt u aan tegen de ontwikkeling van de private sector binnen het publieke domein van veiligheid?

"Als burger vind ik met name de zorg voor de openbare orde een collectief goed. Dit moet door ambtenaren worden uitgevoerd. Ik vind overigens wel dat bedrijven die baat hebben bij bepaalde activiteiten en daar geld mee verdienen en tegelijkertijd een beroep doen op openbare orde en handhaving, zoals voetbalorganisaties, daar voor zouden moeten betalen. Ondanks dat ik een voetballiefhebber ben, vind ik het schieft dat de beveiliging van private zaken, zoals