



WESTPOORT

Havengebied werkt samen aan veiligheid

Port of Amsterdam is uitgesproken enthousiast over de samenwerking die tankopslagbedrijven en de veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland en Kennemerland in 2008 met elkaar aangingen. Nu de behoefte aan operationele slagkracht in de haven verder toeneemt, doet het havenbedrijf ook actief mee als één van de trekkers in het proces om dat gezamenlijk te realiseren. In dit artikel legt Kees Kappetijn uit waarom.

TEKST: KEES KAPPETIJN

Nederland kent vijf zeehavens: Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Groningen (Delfzijl en Eemshaven) en Zeeland (Vlissingen en Terneuzen). In elk van de zeehavens bevinden zich clusters met onder meer (petro)

chemische industrie, transport en op- en overslag, distributie en logistiek, tankopslag, afvalverwerking en energievoorziening. De gebieden hebben vergelijkbare veiligheidsopgaven waaraan door hulpdiensten en bedrijfsleven invulling moet worden gegeven. Dat kan in PPS: Publiek Private Samenwerking. Rotterdam, Moerdijk en Amsterdam kennen al PPS-varianten, Zeeland en Groningen werken er aan. Havenbedrijven zijn actief betrokken bij de inrichting van deze samenwerkingen. Port of Amsterdam was in 2008 uitgesproken enthousiast over de samenwerking die tankopslagbedrijven en de veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland en Kennemerland met elkaar aangingen. Nu de behoefte aan operationele slagkracht in de haven verder toeneemt, doet het havenbedrijf ook actief mee als één van de trekkers in het proces om dat gezamenlijk te realiseren. Waarom pakt het havenbedrijf deze rol? Wat ziet Port of Amsterdam in een PPS met verschillende groot-industriële bedrijven, de veiligheidsregio en mogelijk de omgevingsdienst en politie? Dit artikel geeft een inkijk in de ontwikkelingen in het Amsterdamse havengebied waar bedrijven, overheden en havenautoriteiten samen invulling geven aan veiligheid in een complex industrieel gebied en zo staan voor duurzame ontwikkeling, een



Moderne industriële haven met bijbehorend risicoprofiel: voer voor specialisten.

Bron foto: Henk Honing



Bijzondere industriële installaties vragen bijzondere kennis van hulpverleners bij calamiteiten.

Bron foto: Rob Jastrzebski

concurrerend vestigingsklimaat en veiligheidsinnovatie. En operationele slagkracht voor industriële incidenten, voor als de nood echt aan de man komt.

Uitdagingen van het gebied

De haven van Amsterdam behoort met Rotterdam, Antwerpen en Hamburg tot de grootste zeehavens van West Europa. De enige zeehaven die, net als Antwerpen, niet direct aan open water grenst: alles wat van de Noordzee naar Amsterdam vaart passeert de sluis bij IJmuiden. De haven is onder meer de grootste benzinehaven ter wereld, kenmerkende activiteiten voor het havengebied zijn tankopslag, cacaooverwerking en -opslag en cruisevaart. De haven kent circa twintig BRZO-bedrijven en 55 ISPS-bedrijven, bedrijven met specifieke en stringente veiligheidsopgaven. Stakeholders in de haven hebben verschillende uitdagingen. De veiligheidsregio dient operationele slagkracht te organiseren voor de brand- en incidentscenario's die in dit type gebied kunnen plaatsvinden. Dat is weliswaar basis brandweezorg, maar wel met een industrieel karakter. Het bedrijfsleven moet zich voorbereiden op bijzondere incidenttypes die het met haar processen en stoffen kan veroorzaken. Een beperkt aantal bedrijven is aangewezen om over een bedrijfsbrandweer te beschikken. Een stevige individuele investering in slagkracht die gezamenlijk mogelijk tegen

minder-meerkosten gedaan kan worden. Port of Amsterdam is verantwoordelijk voor het goede en veilige verloop van alle nautische activiteiten in de haven én het Noordzeekanaalgebied en draagt als gebiedsbeheerder zorg voor een havengebied met hoge gebiedskwaliteit en zo weinig mogelijk verstoringen. Een belangrijke opgave in een gebied waar olietankers, cruiseschepen, chemicaliënschepen en recreatiescheepvaart bijna naast elkaar opereren. De politie dient typische haven-gerelateerde criminaliteit het hoofd te bieden. Criminaliteit die met informatie en ervaringen van organisaties uit het havengebied beter verklaarbaar en bijna voorspelbaar wordt. En bedrijfsleven, veiligheidsregio, havenbedrijf en vergunning- en toezichtautoriteiten gezamenlijk hebben de uitdaging om zoveel als mogelijk te voorkomen dat er incidenten kunnen ontstaan. Vanuit overwegingen met betrekking tot continuïteit, schadebeperking, imago behoud, compliancy en openbare orde. Daarnaast hebben de havenstakeholders zich een belangrijke ambitie gesteld: bevorderen van innovatie van veiligheid naar voorspelbaarheid van branden, incidenten en criminaliteit om daarop te kunnen ingrijpen, nog voor de negatieve effecten van de risico's zich kunnen manifesteren. Ziedaar het belang van Port of Amsterdam: het havenbedrijf is beheerder en ontwikkelaar van de haven en bevordert onderlinge samenwerking opdat



Het belang van het havenbedrijf: continuïteit van de haven.

Bron foto: Eveline Renaud

deze uitdagingen bij elkaar kunnen komen en een duurzame ontwikkeling van het havengebied schragen.

Vormgeving van de PPS

In 2007 hebben verschillende partijen in de Amsterdamse haven een eerste stap gezet op het gebied van PPS. Zes Amsterdamse tankopslagbedrijven en Aircraft Fuel Supply bij Schiphol in Kennemerland zijn een samenwerking aangegaan onder de naam AMAS (Amsterdam Mutual Aid System) en hebben samen materieel aangeschaft voor de mobiele bestrijding van grote tankbranden. De bedrijven zijn vervolgens de samenwerking AYMA (Amsterdam Ymond Mutual Aid) aangegaan met de veiligheidsregio's Kennemerland en Amsterdam-Amstelland om de brandweermannen uit deze regio's het materieel te laten bedienen. Het huidige initiatief is een voortzetting en uitbreiding van deze ontwikkeling. Waar AMAS/AYMA zich richt op een serie specifieke tankbrandscenario's richt de huidige samenwerking zich op alle industriële incidenttypes die in de haven kunnen plaatsvinden. Waar AMAS-materieel inzetbaar moest kunnen zijn binnen 4 uur, kent de nieuwe veiligheidsorganisatie een opkomsttijd van 6 tot 8 minuten. De eenheid krijgt een plek in het hart van haven Westpoort (nabij afslag 3 van de A5) en levert een bezetting van 6 functies, die 24/7 in het gebied beschikbaar zijn voor een uitruk. De activiteiten van de operationele eenheid zijn niet alleen gericht op incidentbestrijding, maar ook op preventie en continuïteitsherstel bij de ledenbedrijven. In de huidige fase participeren Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam en de verenigde bedrijven gelijkwaardig in de opzet, besturing en contributie. De organisatie wordt vorm gegeven als een eigenstandige juridische entiteit die door de drie partijen gezamenlijk wordt bestuurd en betaald. De organisatie voorziet in 24 uren aanwezigheid in het verzorgingsgebied en levert in deze tijd service, activitei-

ten en diensten voor de ledenbedrijven. De organisatie volgt de operationele regelingen van de Veiligheidsregio en AUI-procedures van de overheidsmeldkamer. Realisatie van stap 2 is voorzien in vierde kwartaal van 2019, waarna gekoerst kan worden op de volgende ambitie: realisatie van een Veiligheidshuis Haven Westpoort (VHW), waarvan GBA (Gezamenlijke Brandweer Amsterdam) onderdeel uitmaakt. In het veiligheidshuis kunnen veiligheidsregio, havenbedrijf, bedrijfsleven, omgevingsdienst, politie en douane elkaar ontmoeten om innovatie te bedrijven op het gebied van risicomanagement. Middels verbinding van expertise, ervaringen, informatie en data wordt gezien hoe risico's en onveiligheid voorspelbaar, beïnvloedbaar en bestuurbaar gemaakt kan worden. Ontwikkelingen voorspelbaar maken wordt zo de basis voor het voorkomen van ongewenste gebeurtenissen.

Vergelijking met andere havens

De PPS-ontwikkeling in Amsterdam is voor Nederland niet uniek. Rotterdam kent sinds 1998 de Gezamenlijke Brandweer, Moerdijk heeft een industriële brandweer in PPS sinds 2013. In Groningen wordt gewerkt aan mogelijkheden om de bedrijfsbrandweer van het chemiepark ook buiten de poorten van het terrein, deels in het openbare gebied van Delfzijl te laten optreden. En Zeeland oriënteert zich op samenwerkingsmodellen, samen met de industrie van Terneuzen en Vlissingen, havenbedrijf North Sea Port en de Omgevingsdienst. Dit type samenwerkingen is echter onbekend in havens als Antwerpen en Hamburg. Verantwoordelijkheden met betrekking tot veiligheid en organisatie van operationele slagkracht voor calamiteiten worden daar ingevuld door de partij die ze heeft toegewezen gekregen. De overheid organiseert brandweercare en slachtofferhulpverlening, bedrijven organiseren bedrijfsbrandweercare waar nodig en verplicht op basis van vergunningen. Samenwerking uit zich beperkt ten aanzien van oefeningen, maar daar blijft het dan ook bij. Amsterdam gaat een flinke stap verder met de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam en een multidisciplinaire samenwerking in stap drie: de organisatie van een Veiligheidshuis waar organisaties uit het publieke en private domein elkaar kunnen ontmoeten voor één gezamenlijk doel: waar mogelijk verstoringen en discontinuïteiten door incidenten en/of criminaliteit voorkomen ter bevordering van een duurzame en voorspoedige ontwikkeling in een havengebied waar duurzaam gewerkt en geïnvesteerd kan worden. ☒



Kees Kappetijn is eigenaar en directeur van Kappetijn Safety Specialists. Zijn bureau ondersteunt het traject dat Port of Amsterdam, Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, AMAS en de verenigde bedrijven met elkaar lopen, onder leiding van Patricia Haks PL-PoA en Mark van Barneveld (PL-VRAA).

