

## Congres

*PPS geeft industriële incidentbestrijding meer body*

# De kracht van 'Mutual Aid'



'Mutual Aid' via publiek-privaat partnerschap is voor de industrie en de overheid een prima optie voor het runnen van een collectieve veiligheidsorganisatie in een industriële hotspot. Dat is de kernboodschap van het congres over dit thema.

| TEKST **ROB JASTRZEBSKI**

**D**at samenwerken beter werkt dan soleren in haven- en industriegebieden bleek tijdens een congres dat Kappetijn Safety Specialists op 29 juni organiseerde in Rotterdam.

Mutual Aid-organisaties zijn er in vele soorten en maten. Veiligheidsspecialist Kees Kappetijn gaf de argumenten voor een collectieve aanpak: de overheid ver-

plicht bepaalde categorieën bedrijven (vaak op Brzo-niveau) met een bovengemiddeld risico om een bedrijfsbrandweer in stand te houden. Hoge eisen worden gesteld aan paraatheid, slagkracht en voorzieningen om escalatie van incidenten te voorkomen. Dat vraagt van die bedrijven forse inspanningen in termen van geld, materieel, menskracht en gespecialiseerde opleiding en training. Zitten

meerdere hoogrisicobedrijven dicht bij elkaar, dan is krachtenbundeling via mutual aid, al dan niet via een PPS-constructie, een probate oplossing.

### Verskillende modellen

Nederland kent al verschillende modellen. Zo is er in het Rotterdamse havengebied de Gezamenlijke Brandweer, is in Amsterdam-Amstelland/Kennemerland/Schiphol het samenwerkingsverband AMAS-AYMA actief, heeft Moerdijk een havenbrandweer op basis van PPS, verzorgt Sitech de bedrijfsbrandweezorg op chemiepark Chemelot in Geleen en is de brandweezorg op Chemiepark Delfzijl uitbesteed aan Falck. Vijf organisaties, elk met een verschillend organisatie- en bestuursmodel, maar allemaal gericht op één doel: het slim organiseren van gespecialiseerde industriële brandweezorg. De ene PPS is gericht op het beschikbaar hebben van materieel voor tank- en tankputbranden, de andere op invulling van een takenpakket voor alle industriële en publieke ongevalstypen in een gebied. Maar vooralsnog functioneren ze sterk lokaal, als instrument van de aangesloten bedrijven om gezamenlijk invulling te geven aan hun bij wet geëiste bedrijfsbrandweerplicht.

### Twintig jaar Gezamenlijke Brandweer

Een internationaal unieke collectieve veiligheidsorganisatie, de grootste in zijn soort, is de Gezamenlijke Brandweer in Rotterdam-Rijnmond. Een publiek-privaat samenwerkingsconstruct met 67 bedrijfsleden. De aangesloten bedrijven en de overheid (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond/gemeente Rotterdam) hebben gezamenlijk een openbaar lichaam ingesteld met een eigen bestuur en nemen ieder een deel van de exploitatiekosten voor hun rekening. Een organisatie met 310 medewerkers, zes beroepskazernes en twee vrijwilligerskazernes die verantwoordelijk is voor de brandweezorg in een werkgebied van ruim 12.000 hectare. Met het grootste industriecluster van Nederland, inclusief de woonkernen Pernis, Rozenburg en Hoogvliet.

“Het komt vooral aan op gedegen stakeholdermanagement”, aldus directeur Jan Waals van de Gezamenlijke Brandweer. “Daarvoor hebben we zelfs een aparte accountmanager benoemd. Zijn belangrijkste taak is het bevorderen van de relaties voor duurzame samenwerking. Effectieve samenwerking steunt op wederzijds vertrouwen, gedeelde verantwoordelijkheid, gezamenlijk toezicht op de geleverde prestaties en geld als bindende factor. Want waar overheid en bedrijfsleven samen jaarlijks 25 miljoen in het beheer en onderhoud van de organisatie steken, is er logischerwijs regelmatig discussie over de verdeelsleutel. Er is altijd wel iets dat ‘gerepareerd’ moet worden, maar daar slagen we gelukkig altijd in.” Een punt van zorg voor de toekomst vindt Waals dat steeds meer bedrijven ervoor kiezen hun maatgevende brandrisico's via stationaire blusinstallaties af te dekken. Zo komen ze onder de bedrijfsbrandweerplicht uit en hoeven ze dus niet bij te dragen aan het brandweercollectief. Als daardoor op termijn het aantal ledenbedrijven afneemt en de inkomsten dalen, zal de GB een nieuwe visie op de brandweezorg in haar werkgebied moeten opstellen.

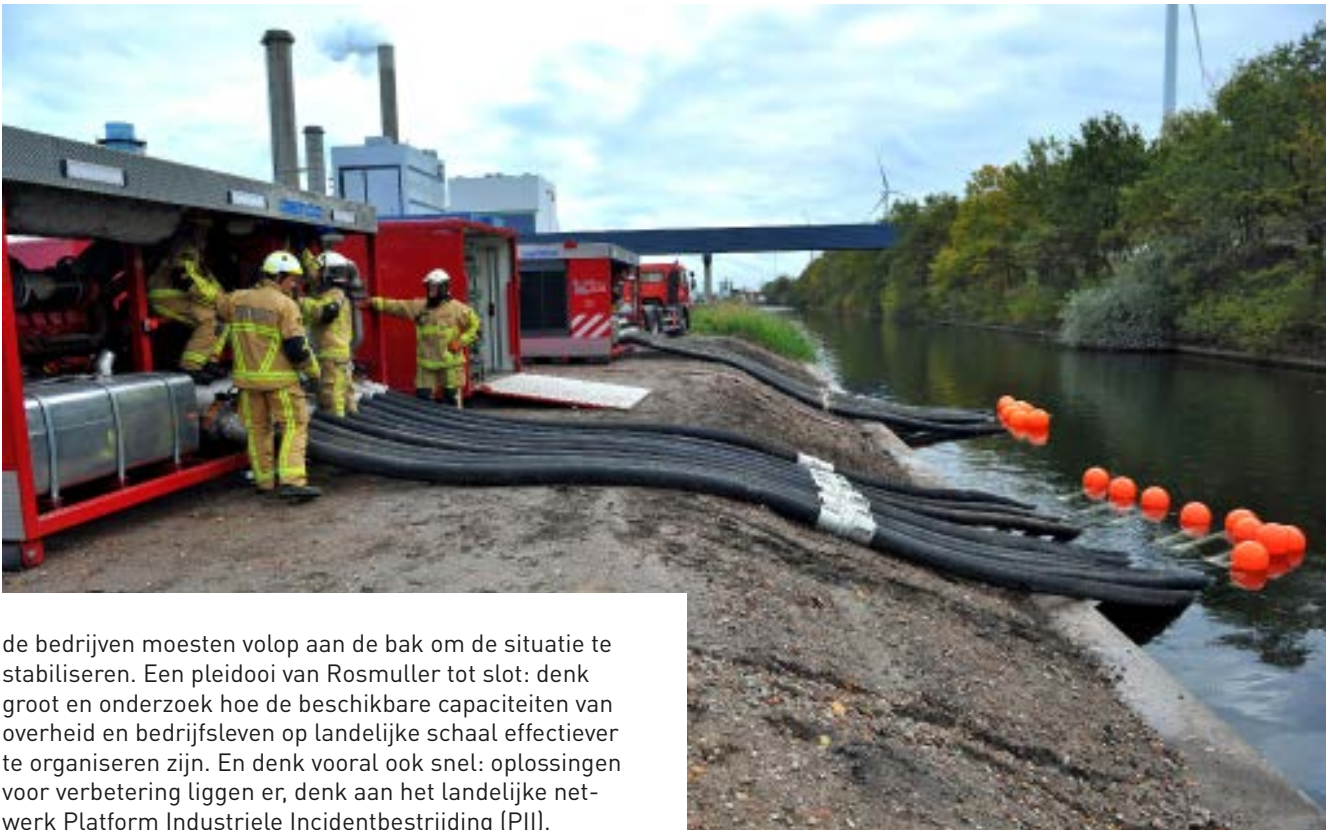
‘Ik wil mij niet laten vertellen wat er met PPS allemaal niet kan, maar wat er onder voorwaarden wél mee kan’

### Rol Havenbedrijf

Havenbedrijf Rotterdam was in 1998 één van de mede-initiatiefnemers voor de oprichting van de Gezamenlijke Brandweer. Alan Dirks, programmamanager Beleid & Ontwikkeling van de Port of Rotterdam, stelt dat zijn organisatie als gebiedsbeheerder wel veel baat heeft bij een effectieve brandweerorganisatie die is afgestemd op het hoge risicoprofiel. “Een belangrijke randvoorwaarde van het aantrekken van multinationals naar de mainport, is dat er een veilige en stabiele vestigingsomgeving is. In dat opzicht is de Gezamenlijke Brandweer met zijn up-to-date materieel, getrainde specialisten en snelle responstijden een essentiële randvoorwaarde voor de veiligheid in dit dynamische gebied. Dit model is veel goedkoper dan wanneer die multinationals individueel maatregelen zouden moeten treffen om te voldoen aan de hen opgelegde bedrijfsbrandweerplicht.” Dirks stelt het zo: “Stap op het kratje en neem de bedrijven mee in het proces. Doe het met open vizier en laat je uniform thuis.”

### Transportsector

Grootschalige industriële incidentbestrijding gaat ook over de transportsector. Nils Rosmuller, lector Transportveiligheid bij het Instituut Fysieke Veiligheid, wijst op transportroutes per spoor en grote spoorwegemplacements, waar dagelijks enorme hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden gerangeerd. Maar ook op de transportstromen over de weg, het water en via buisleidingen. “Daar hebben we dan ook een goede landelijke samenwerkingsstructuur voor nodig. Want er zijn heel veel instanties betrokken bij transportincidenten: de overheidshulpdiensten, Rijkswaterstaat, de Inspectie Leefomgeving & Transport, ProRail voor het spoor en nadrukkelijk ook partners uit het bedrijfsleven. Denk aan transporteurs, de industriële milieu-opruimers, maar ook de producenten.” Rosmuller noemt ook het Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (LLOGS), als meldpunt voor de ICE-structuur: een netwerk van gespecialiseerde mensen en middelen vanuit de industrie die kunnen worden ingezet bij industriële incidenten en transportongevallen. Met advies op afstand of op de plaats incident. Desgewenst ook met zwaar en gespecialiseerd materieel voor het dichten van lekkages en het opruimen van chemische verontreiniging. Als casus voor publiek-private samenwerking bij transportincidenten, beschreef Rosmuller het incident met een tankwagen geladen met zoutzuur op de A73 in Limburg in 2015. Een incident dat uniek was in zijn soort, omdat het zelden gebeurt dat bij een botsing de totale inhoud van een tankwagen weglekt. De impact op de omgeving en het verkeer was groot. Overheid en gespecialiseer-



de bedrijven moesten volop aan de bak om de situatie te stabiliseren. Een pleidooi van Rosmuller tot slot: denk groot en onderzoek hoe de beschikbare capaciteiten van overheid en bedrijfsleven op landelijke schaal effectiever te organiseren zijn. En denk vooral ook snel: oplossingen voor verbetering liggen er, denk aan het landelijke netwerk Platform Industriële Incidentbestrijding (PII).

### Het Zweedse model

Een interessant voorbeeld van hoe overheid en bedrijfsleven door samenwerking effectiever invulling kunnen geven aan gespecialiseerde grootschalige industriële brandweezorg schetste Per Brännström, manager van de Zweedse Slackmedelscentralen (SMC) van het Swedish Petroleum and Biofuel Institute. Zweden kent een verplichte landelijke samenwerkingsstructuur voor overheid en industrie voor het afdekken van de risico's van extreem grote industriële branden. Naast de eigen bedrijfsbrandweren van chemiebedrijven, raffinaderijen en tankterminals, is er voor de bestrijding van tank- en tankputbranden een materieelpool op nationale schaal, de genoemde SMC. Brännström: "De in SMC verenigde grote industrieën financieren en beheren het materieel en bekostigen ook de benodigde training en opleiding. Terwijl de operationele uitvoering is belegd bij vier geselecteerde grote overheidsbrandweerkorpsen: die van Malmö, Göteborg, Stockholm en Sundsvall. Vanuit deze vier landelijke steunpunten kunnen we overal in Zweden binnen anderhalf tot vier uur gespecialiseerd zwaar blusmaterieel inzetten." De Zweedse SMC-structuur telt in totaal 8 bijstandsmodules. Met twee modules is het volgens Brännström mogelijk om een volledige opslagtankbrand effectief te bestrijden. Met hulp van de Zweedse Luchtmacht is het mogelijk om een module via een Hercules transportvliegtuig snel over grote afstanden te vervoeren. In Zweden is het SMC-systeem al bij diverse grote tankbranden met succes ingezet. En in 2014 zelfs bij de bestrijding van de grootste bosbrand uit de Zweedse geschiedenis.

### PPS in Kennemerland

Ook in Nederland zien overheden in toenemende mate de meerwaarde van publiek-private samenwerkingsverbanden. Zo ook burgemeester Theo Weterings van Haarlem-

mermeer, tevens voorzitter van de Veiligheidsregio Kennemerland. Brandweer Kennemerland levert operationele inbreng in de eerder genoemde brandweersamenwerking Amsterdam-IJmond Mutual Aid (AMAS-AYMA). Daarnaast is er publiek-private samenwerking voor brandweezorg bij Tata Steel in Velsen en op de nationale luchthaven Schiphol.

"Kennemerland maakt deel uit van de metropoolregio Amsterdam, een heel dynamisch gebied waar overheid en bedrijfsleven elkaar hard nodig hebben om de veiligheid te waarborgen en complexe incidenten effectief te bestrijden. PPS is een compromis tussen bedrijfsleven en overheid, waarin de belangen van beide partijen moeten worden gediend. Ik wil mij door juristen niet laten vertellen wat er met PPS allemaal niet kan, maar wat er onder voorwaarden wél kan."

De afspraken tussen de veiligheidsregio en Tata Steel hebben geresulteerd in een zelfstandig optreden van de bedrijfsbrandweer tot het niveau middelbrand en wederzijdse bijstand bij grotere incidenten. Zo heeft de Tata-brandweer al diverse keren bijstand verleend bij grote duinbranden in de regio. Op Schiphol was tot enkele jaren geleden de luchthavenbrandweer uitsluitend verantwoordelijk voor vliegtuigbrandbestrijding. De brandweezorg in de terminal en andere gebouwencomplexen op het uitgestrekte terrein was een verantwoordelijkheid voor de overheidsbrandweer. In het 'driepartijenoverleg' tussen Schiphol, Haarlemmermeer en Veiligheidsregio Kennemerland spraken de partijen af dat de luchthavenbrandweer in opdracht van gemeente en veiligheidsregio ook de taak gebouwenbrandbestrijding en overige brandweertaken uitvoert. Sinds een aantal jaren is daar de taakstelling voor industriële brandweezorg via de aanwijzingen van AFS en KLM bijgekomen. Weterings: "Mijn belangrijkste conclusie is dat wederzijds vertrouwen tussen de partners de sleutel is tot succes." □