

De kracht van 'Mutual Aid'

DOOR ROB JASTRZEBSKI

'Mutual Aid' via publiekprivaat 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 dat Kappetijn Safety Specialists vorige maand organiseerde in Rotterdam. Een passende omgeving, want in het Rotterdamse haven- en industriegebied is een collectieve bedrijfsbrandweer via een PPS-constructie al twintig jaar gemeengoed. En er zijn landelijk en internationaal meer goede voorbeelden. Een verkenning van modellen en kansen voor effectieve en efficiënte industriële brandweezorg.



Mutual Aid-organisaties zijn er in vele soorten en maten. Veiligheidsspecialist Kees Kappetijn, organisator van de bijeenkomst, gaf een overzicht. Om te beginnen de argumenten voor een collectieve aanpak: de overheid verplicht 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.

VERSCHILLENDE 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-AY-MA 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.

Mooie voorbeelden van brandweersamenwerking tussen bedrijven onderling en tussen industrie en overheid. De ene PPS gericht op het beschikbaar hebben van materieel voor tank- en tankputbranden, de andere PPS gericht 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. Kunnen ze ook op andere plaatsen in Nederland worden ingezet als het noodlot toeslaat bij een chemie- of tankopslagbedrijf in de periferie die zulke voorzieningen voor grootschalige brandbestrijding niet hebben? Circa zestig vertegenwoordigers van brandweerkorpsen en het bedrijfsleven bogen zich tijdens het congres over de vraag hoe industrie en overheid nog effectiever hun krachten kunnen bundelen. Voor brandscenario's die maar heel weinig voorkomen, maar die wel vragen om zwaar blusmaterieel en getrainde specialisten.

ROL HAVENBEDRIJF

Het Havenbedrijf Rotterdam was in 1998 één van de mede-initiatiefnemers voor de oprichting van de Gezamenlijke Brandweer in Rotterdam. Alan Dirks, programmamanager Beleid & Ontwikkeling van het Havenbedrijf Rotterdam, stelt dat de rol van het havenbedrijf in de brandweezorg in het havengebied weliswaar beperkt is, maar dat zijn organisatie als gebiedsbeheerder wel veel baat heeft bij een effectieve brandweerorganisatie die is afgestemd op het hoge risicoprofiel. "Een van onze hoofddoelen is het namens de gemeente beheren en uitgeven van grond aan bedrijven, zodat de haven economische winst kan maken. De Rotterdamse haven is dé economische motor van het land, met een jaarlijkse bijdrage van twintig miljard euro aan het Bruto Binnenlands Product. Een belangrijke randvoorwaarde van het aantrekken van multinationals naar de mainport, is dat hen een veilige en stabiele vestigingsomgeving wordt geboden. Geen enkel groot bedrijf wil zich vestigen in een regio waar de veiligheid onder de maat is en incidenten niet adequaat worden opgevolgd."

Dirks hecht aan intensief relatiemanagement, waarbij het in zijn ogen belangrijk is dat alle stakeholders zich inleven in elkaars belevingswereld en altijd 'on speaking terms' te blijven. En een tip voor de partners van de overheidsbrandweer in PPS-constructies in ontwikkeling: "Stap op het kratje en neem de bedrijven mee in het proces. Doe het met open vizier en laat je uniform thuis. Zo kan weerstand bij twijfelaars over een PPS-model vroegtijdig worden weggenomen en wordt de basis gelegd voor vruchtbare samenwerking."

TRANSPORTSECTOR

Grootschalige industriële incidentbestrijding gaat niet alleen over fabrieken en opslagterminals, maar ook over de transportsector. Een sector bij uitstek waarin publiekprivate samenwerking meerwaarde heeft voor effectieve incidentbestrijding, bepleit Nils Rosmuller, lector Transportveiligheid bij het Instituut Fysieke Veiligheid. Rosmuller wijst op transportroutes per spoor en grote spoorwegemplacementen, waar dagelijks enorme hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden gerangeerd, maar ook op de transportstromen over de weg, het water en via buisleidingen. "Transport is in tegenstelling tot industriële inrichtingen niet plaatsgebonden en dus kunnen ernstige incidenten met gevaarlijke stoffen





Brännström : "Vanuit deze vier landelijke steunpunten kunnen we overal in Zweden binnen anderhalf tot vier uur gespecialiseerd zwaar blusmaterieel inzetten."

in principe overal in Nederland optreden. Daar hebben we in mijn ogen 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 nadrukkelijke ook partners uit het bedrijfsleven. Denk aan transporteurs, de industriële milieuopruimers maar ook de producenten. Want wie weet meer van een vervoerde gevaarlijke stof dan de producent? En wie weet meer van de betrokken vrachtwagen of treinwagon dan de vervoerder?" Een pleidooi van Rosmuller tot slot: denk groot en onderzoek hoe de beschikbare capaciteiten van overheid en bedrijfsleven op landelijke schaal effectiever kunnen worden georganiseerd. En denk vooral ook snel: oplossingen voor verbetering liggen er, denk aan het landelijke netwerk Platform Industriële Incidentbestrijding (PII). Dat is gestart in 2013, pak dat beet, implementeer het en werk er mee als het nodig is.

HET ZWEEDSE MODEL

Nationaal en internationaal wordt op tal van plaatsen onderzocht hoe overheid en bedrijfsleven door samenwerking effectiever invulling kunnen geven aan gespecialiseerde grootschalige industriële brandweezorg. Een interessant voorbeeld van hoe het kan werd geschetst door 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 licht toe hoe het werkt: "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 een viertal 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 acht bijstandsmoedules, twee per steunpuntregio. Ze bestaan elk uit een pompunit met een capaciteit van 10.000 liter per minuut, tweemaal 800 meter 150 mm slangleiding en een blusmonitor met een capaciteit van 10.000 liter per minuut. Met twee modules is het volgens Brännström mogelijk om een volledige opslagtankbrand effectief te bestrijden. Nu is Zweden een groot land met lange rijafstanden, maar daar is een oplossing voor bedacht. Met hulp van de Zweedse luchtmacht kan een module via een Hercules transportvliegtuig snel over grote afstanden worden vervoerd. Afhankelijk van de beschikbaarheid van vliegtuig en bemanning uiteraard. Het SMC-systeem is in Zweden al bij diverse grote tankbranden met succes ingezet en in 2014 werden componenten zelfs ingezet bij de bestrijding van de grootste bosbrand uit de Zweedse geschiedenis. Een mooi internationaal voorbeeld van een landelijk publiekprivaat mutual aid-systeem voor grootschalige industriële brandbestrijding. Leerzaam voor de Nederlandse vertegenwoordigingen van brandweer en bedrijven, die nog niet zo ver zijn, maar vanwege nieuwe beleidsvorming en regelgeving via PGS9 voor tankopslagactiviteiten wel naar oplossingen zoeken.