

Speech burgemeester Theo Weterings op congres Publiek-Private Veiligheidsorganisaties in haven- en industriegebieden in Nederland, 29 juni 2017

1. Inleiding

Dames en heren, goedemiddag. Het is mij een genoegen hier aanwezig te mogen zijn.

Veiligheid is een 'hot issue' in onze tijd, al denk ik alleen al aan de vreselijke brand in London, en daarin hebben we allen onze rol.

Hoe mooi is het dan ook, dat deze dag is georganiseerd om de samenwerking voor de veiligheid tussen partijen met heel

verschillende rollen te benoemen en elkaar te inspireren tot het benutten van kansen.

Kansen die er volop zijn.

P.P.S.: publiek private samenwerking. Ik proef de woorden even in mijn mond. Publiek; ja, daar heb ik als burgemeester een rol in. Privaat; daar ga ik niet over, maar ik word er wel op aangesproken als de publieke controle op veiligheidsissues bij bedrijven tekort schiet. En samenwerking; ja, daar ben ik natuurlijk voor!

Vandaar dat ik u een aantal voorbeelden uit verleden, heden en toekomst wil voorleggen. Dit zijn voorbeelden uit mijn bestuurlijke ervaring als burgemeester de afgelopen 16 jaar in Beverwijk en Haarlemmermeer. Het gaat om de publiek-private samenwerking rondom de calamiteitenbestrijding bij:

- Corus / Tata
- Schiphol
- De opslagterminals voor kerosine op Schiphol en in het havengebied
- Het Justitieel Cellencomplex op Schiphol
- Schipholspoortunnel en Plaza

Ik kom hier later op terug.

Dames en heren, naast mijn rol als burgemeester van Haarlemmermeer ben ik ook voorzitter van de veiligheidsregio Kennemerland. Kennemerland is geografisch niet zo'n hele grote regio. We meten 419 km², hebben ongeveer 530.000 inwoners en tellen tien gemeenten. Het gebied kenmerkt zich door duinen, bos en een grote polder die gemiddeld drie tot vier meter onder zeeniveau ligt. Er zijn grote steden, een oude binnenstad, en nieuwbouw op



VINEX-locaties. Maar we hebben ook Schiphol, Tata (de vroegere Hoogovens), de Zwarte Markt in Beverwijk, havens, vaar- en snelwegen en tunnels. En de bouw van 's werelds grootste zeesluis bij IJmuiden vordert in rap tempo.



En vergeet niet grote evenementen als Bevrijdingspop, Dance- en Dutch Valley, Awakenings, en Mysteryland. Kennemerland scoort met dit alles hoog op de ranking van risico-opleverende regio's. Het is in een complex en sterk economisch gebied. Kennemerland maakt onderdeel uit van de

Metropoolregio Amsterdam, met Schiphol, het havengebied en de zakelijke dienstverlening van onder meer de Zuidas. Deze Metropoolregio Amsterdam is één van de top vijf economisch sterkste regio's van Europa. Om een economisch krachtige en veilige regio te blijven, is voor de beheersing van de risico's en incidenten publiek-private samenwerking noodzakelijk.

Vanouds kijken veiligheidsregio's en gemeenten daarbij naar de veiligheidsaspecten en bedrijven naar economische aspecten. Daarbij moeten we niet uit het oog verliezen, dat veiligheid voor bedrijven ook een economische waarde heeft. De grens tussen publiek en privaat belang is veelal niet zo scherp en het is belangrijk dat beide sectoren oog moeten hebben voor elkaars belangen en verantwoordelijkheden.

Ik proef nogmaals: P.P.S.... Ja, hiervoor zijn we bij elkaar.

2. Bedrijfsbrandweer Corus/Tata

Zoals gezegd, wil ik met u een aantal concrete voorbeelden beschouwen van de Publiek Private Samenwerking in de regio Kennemerland. Ze zijn de afgelopen vijftien jaar ontstaan, ze zijn succesvol, en ze ontwikkelen zich nog steeds. De eerste vindt zijn oorsprong in mijn tijd als burgemeester van de gemeente Beverwijk: Tata, heette toen nog Corus. De voormalige Hoogovens Staal fabrieken had overeenkomstig een veiligheidsrapportage een

aangewezen bedrijfsbrandweer conform artikel 13 van de toenmalige Brandweerwet nodig. Tata – laat ik de huidige naam maar gebruiken – had overigens op dat moment al een goed ingericht vrijwillig brandweerkorps. Complicerend voor Tata is dat het op het grondgebied van drie gemeenten in de IJmond ligt; Beverwijk, Velsen en Heemskerk. Dus drie keer een lokaal bevoegd gezag.

Het aanwijzingstraject was een langdurig en soms moeizaam traject. Een traject waarbij toen nog lokale brandweren een grote en belangrijke rol speelden. We spreken immers nog van voor de regionalisering van de brandweer Kennemerland in 2008. Maar in januari 2007 was het toch een feit. De aanwijzing werd in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst getekend. Daarbij werd afgesproken dat binnen acht minuten acht opgeleide en geoefende brandweermensen, inclusief materieel, op elke plek van het grote bedrijventerrein, ingezet moesten kunnen worden.

De huidige afspraak is dat Tata zelfstandig een inzet doet tot middelbrand.

Vanaf middelbrand komt een Officier van Dienst van de overheidsbrandweer de inzet leiden. Hoewel de aanleiding toentertijd een formele aanwijzing was en dus minder met de S van samenwerking te maken had, is het wel een uitstekende wijze van



samenwerking geworden. Tata pakt bij kleinere incidenten haar rol nadrukkelijk op, binnen de grenzen van het eigen bedrijfsterrein. Daarbij ondersteund, zeker wanneer het groter wordt, door de overheid.

Maar ook buiten de grenzen van het bedrijventerrein; ik refereer aan de grote duinbrand in Heemskerk in 2004 en de scheepsbrand aan boord van de SCH (Scheveningen) 302 Willem van der Zwan in 2007 waarbij de brandweer van Tata ingezet is. Daarbij ondersteunt, zeker wanneer het groter wordt, door de overheid. Essentiele kennis van bedrijfsprocessen van Tata en slagkracht van de overheid gaan daarbij hand in hand samen en versterken elkaar.

Naast de S van samenwerking is ook de V van vertrouwen een groot goed. Dat blijkt uit het feit dat een omstreden 15-minuten regeling, waarbinnen het bedrijf een poging kon doen de

klus zelf te klaren en waar veel misverstanden over ontstonden, inmiddels is opgeheven. Tata maakt sinds enige jaren zelfstandig de meldingen aan op een sub-station van het meldkamersysteem van de overheidshulpdiensten GMS.

3. Bedrijfsbrandweer Schiphol

Dames en heren, ik werd in 2007 burgemeester in Haarlemmermeer en daar kreeg ik te maken met twee andere concrete vormen van PPS op het gebied van veiligheid. Het is u bekend dat Schiphol de nationale luchthaven is van Nederland en de derde van Europa wat betreft passagiersaantallen, na Heathrow en Charles de Gaulle.



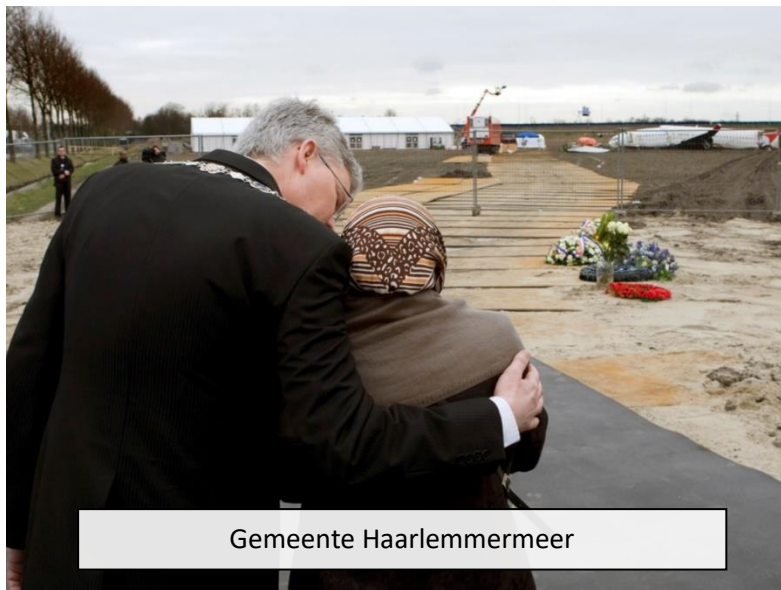
Ik noem nog wat kengetallen: zes start- en landingsbanen, momenteel 479.000 vliegbewegingen per jaar, maar het groeit sterk. Sta even stil bij deze aantallen: het gaat om gemiddeld 1300 start en landingen per dag, 54 per uur, bijna elke minuut één. Vanuit Schiphol wordt gevlogen op 322

bestemmingen. Het gaat om

63,5 miljoen passagiers op jaarbasis, 1,5 miljoen ton vracht, € 5 miljoen omzet per dag (voor de Schiphol-groep), en € 50 miljoen omzet per dag in totaal. Aan directe werkgelegenheid levert Schiphol 60.000 banen op.

Bij Schiphol denkt u natuurlijk aan vliegtuigen, veel vliegtuigen. De vliegtuigbrandbestrijding is bij wet een verantwoordelijkheid van de luchthaven en is op Schiphol goed georganiseerd vanuit drie centraal gelegen brandweerkazernes op en rond de luchthaven: de posten Rijk, Sloten en Vijfhuizen. Op basis van de richtlijnen en regels van de Europese Airport Council International Europe is de slagkracht van de brandweer op Schiphol zodanig dat de grootste toestellen mogen landen en opstijgen van Schiphol. Dat gaat heel vaak goed, maar op 25 februari 2009 hebben we met de crash van Turkish Airlines vlucht TK1951 ervaren dat het ook fout kan gaan.

Een Boeing 737-800 stortte vlak voor de landing op de Polderbaan neer en brak in stukken. Daar waar in onze crisisbestrijdingsplannen vliegtuigongevallen veelal met brand gepaard gaan was dit toen niet het geval. Mogelijk heeft dit bijgedragen aan het relatief lage aantal dodelijke slachtoffers. Negen van de 135 inzittenden kwamen bij



het ongeval om het leven. Het mag duidelijk zijn dat bij zo'n grote calamiteit alle hulpdiensten, inclusief de bedrijfsbrandweer van Schiphol werken onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester, dan wel de voorzitter van de veiligheidsregio. Het vele gezamenlijke oefenen en ook de goed ontwikkelde samenwerking, ook in PPS-verband, werpt op zulke momenten zijn vruchten af.

Zoals gezegd: de vliegtuigbrandbestrijding is een taak van de luchthaven, en is goed georganiseerd. Dit op basis van de eerder genoemde richtlijnen en regels op Europees niveau.

Naast brand- en calamiteitenbestrijding van vliegtuigen moet de brandweer ook goed toegerust zijn om brand in het enorme gebouwencomplex op en rondom Schiphol effectief te bestrijden. Sinds 2005 is er een formeel convenant tussen luchthaven en Haarlemmermeer, wat in 2011 is gevolgd door een drie partijen-convenant tussen Schiphol, Haarlemmermeer en Veiligheidsregio Kennemerland. Hierin staat de samenwerking omschreven in de vorm van een PPS-constructie. Vanuit die PPS doet de Bedrijfsbrandweer Schiphol ook de gebouwbrandbestrijding, van origine een taak van de overheidsbrandweer. Hiervoor is het brandweerpersoneel aangesteld als onbezoldigd ambtenaar namens de veiligheidsregio.

Schiphol doet overigens niet alleen gebouwbrandbestrijding, maar neemt alle basisbrandweertaken op en rondom Schiphol voor haar rekening. Dus ook op de snelwegen A4 en A5, en de Schipholweg- en spoortunnel. En daarbuiten, want de crashtenders van Schiphol zijn afgelopen Pinksterweekend nog ingezet bij een grote brand op het bedrijventerrein van Tata, hemelsbreed zo'n dertig kilometer bij Schiphol vandaan. Net als bij Tata lost Schiphol de inzetten tot middelbrand of middelhulpverlening prima zelf op.



Veiligheidsregio Kennemerland

Daarna komt de overheid, en vult de slagkracht aan en neemt de regie over. Het is daarbij overigens wel interessant om te bepalen voor hoeveel taken een PPS kan worden ingezet. De Veiligheidsregio Kennemerland ervaart de samenwerking met zowel Tata als Schiphol als zeer positief.

In de context van Schiphol staat de luchthavenbrandweer primair voor vliegtuigbrandbestrijding, maar ook voor de samenwerking met de overheid voor gebouwbrandbestrijding. Inmiddels vervult de bedrijfsbrandweer van Schiphol ook deze rol voor brandstofopslag en -leverancier Aircraft Fuel Supply en bepaalde onderdelen van KLM. Deze bedrijven zijn, net als Tata Steel, bedrijven met een zodanige risicosetting dat ze over een formeel aangewezen bedrijfsbrandweer moeten beschikken. Ook die taken worden door de Schiphol-brandweer gedaan. Dat betekent dat de Schiphol-brandweer de meest brede taakstelling heeft van alle brandweren in Nederland: luchthaven, industrieel en publiek. Dat maakt dus ook de PPS die Haarlemmermeer, Kennemerland en Schiphol met elkaar zijn aangegaan tot een hele bijzondere.....

4. AMAS en AYMA

Dat brengt me, dames en heren, bij het derde concrete voorbeeld van PPS in Kennemerland waarbij we zelfs de grens overgaan naar de regio Amsterdam/Amstelland. Ook hier geldt een nadrukkelijke relatie met Schiphol.



Veiligheidsregio Kennemerland

Niet alleen bij Aircraft Fuel Supply op Schiphol, maar ook in het westelijk havengebied in Amsterdam, liggen grote hoeveelheden brandstof opgeslagen in daarvoor bestemde reusachtige tanks.

Voor het bestrijden van tank- en tankputbranden zijn afspraken gemaakt binnen twee samenwerkingsverbanden, te weten AMAS en AYMA. Hierbij is AMAS, wat staat voor Amsterdam Mutual Aid System, een particuliere vereniging opgericht door een zevental oliemaatschappijen en beheerders van opslagterminals. AMAS zorgt voor het grootschalige materieel waarmee de brandweer in staat is om ook grote branden, zoals tank- en tankputbranden, te bestrijden. Denk daarbij aan pompen, slangen en monitoren, maar ook grote hoeveelheden schuim. Om dit materieel van AMAS effectief in te kunnen zetten en voldoende mankracht beschikbaar te hebben, heeft AMAS een samenwerkingsverband opgericht met de brandweerkorpsen in de regio's Kennemerland en Amsterdam-Amstelland onder de naam AYMA. AYMA staat voor Amsterdam Ymond Mutual Aid.

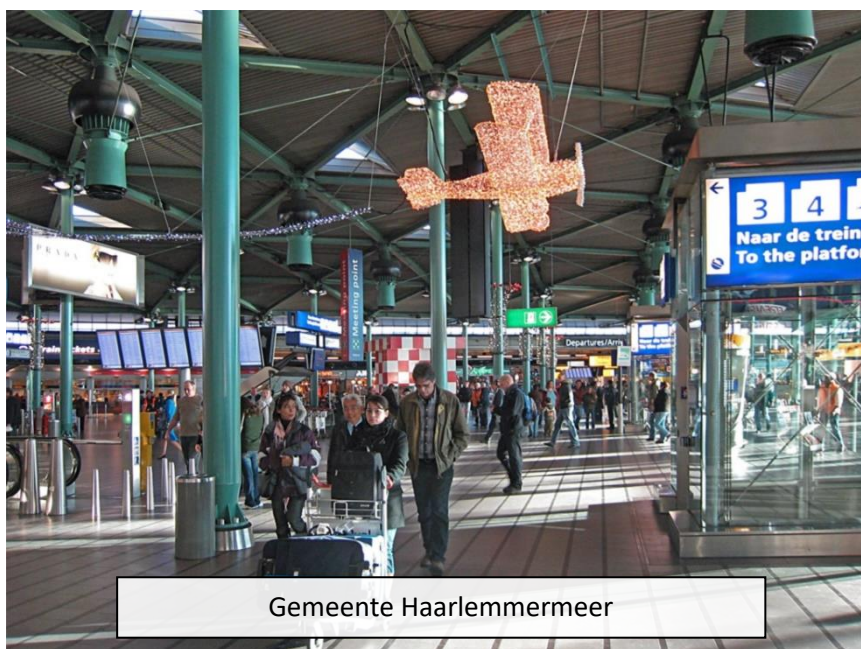
Doel van deze PPS samenwerking is om voldoende materieel en mankracht beschikbaar te hebben om de veiligheid in de regio te vergroten en te voldoen aan de gestelde regelgeving. Zo hebben we het hele systeem op 18 augustus 2012 ingezet voor een gezonken 'floating roof'; dat is een gezonken interne tank in een tankopslag in het westelijk havengebied in Amsterdam. Op dit moment wordt onderzocht of het consortium van AMAS uitgebouwd kan worden tot een Gezamenlijke Bedrijfsbrandweer-achtige constructie voor het westelijk havengebied van Amsterdam; een gebied dat overigens niet toevallig ook één van de inzetgebieden van AMAS is.

Aanleiding voor deze PPS 'Veilige Haven' is het optimaliseren van de brandweezorg in het Westelijk Havengebied. Samenwerken kan ook hier voor beide partijen voordelen opleveren als je je realiseert dat brandweer Amsterdam-Amstelland in dat gebied geen kazerne beschikbaar heeft. Onder andere vanuit de brandweerpost Halfweg-Zwanenburg in de regio Kennemerland leveren wij daar brandweezorg. De PPS 'Veilige Haven' zou daarbij niet alleen de basisbrandweezorg en taken op het gebied van tank- en tankputbrandbestrijding kunnen leveren, maar zich ook kunnen specialiseren, samen met de slagkracht van AYMA, in scheepsbrandbestrijding. Tenslotte wordt veel van alle opgeslagen brandstof per schip aangevoerd. Een initiatief dat ik met grote aandacht volg.

5. Schipholspoortunnel en Plaza

Dames en heren, voor mijn vierde voorbeeld van concrete PPS gaan we terug naar Schiphol. Naast het feit dat Schiphol onze nationale luchthaven is, is Schiphol ook een

belangrijk knooppunt waar diverse vracht- en passagiersstromen bij elkaar komen. Het gebied van de luchthaven Schiphol kent ook vele hangars, aan- en afvoer van vracht, hotels, kerosine-opslag, een groot justitieel cellencomplex, een rechtbank en kantoren. Schiphol is voor nationale en internationale treinen ontsloten via de Schipholspoortunnel met een groot station – Plaza – waar, naast reizigers met bestemming Schiphol, ook veel mensen overstappen op een andere trein of de bus.



Een actuele ontwikkeling rondom Schiphol die kan leiden tot een andere vorm van PPS is de Multimodale Knoop voor Schiphol Plaza. Het gaat daarbij om de uitbreiding van het openbaar vervoerknooppunt. Daarbij wordt verkend hoe de capaciteit van de treinperrons,

trappen/roltrappen, het busstation en Plaza vergroot kan worden om de groeiende reizigersstroom, nu en in de toekomst, te kunnen opvangen. Dit is namelijk een urgent probleem. Met een belangrijke veiligheidscomponent. Zeker als we de huidige dreiging ten aanzien van luchthavens in ogenschouw nemen. Daarvoor moeten zowel voor de korte als voor de middellange termijn maatregelen genomen worden, om de reizigersgroei beheerst te kunnen opvangen. Daarnaast moet er zicht komen op een meer structurele lange termijn oplossing.

Samenwerking tussen diverse overheidspartijen (Rijk, Vervoerregio, gemeente) en private bedrijven (NS, ProRail, Schiphol) is hier absoluut noodzakelijk. Onder leiding van het ministerie van I en M zitten genoemde partijen nu bij elkaar om de planvorming voor te bereiden en toekomstgerichte samenwerking vorm te geven.

6. Justitieel Cellencomplex



Gemeente Haarlemmermeer

Dames en heren. Wellicht kunnen we bij deze ontwikkeling leren van een groot nieuwbouwcomplex in het veiligheidsdomein dat in 2012 is gerealiseerd. Conform het rijksbeleid voor grote gebouwen is het justitieel complex Schiphol ontworpen, gebouwd en gefinancierd in een publiek-private

samenwerking. Een PPS dus, tussen de rijksoverheid en een consortium van marktpartijen, genaamd 'Poort van Schiphol'.

Het is opgeleverd op 30 november 2012. Dit consortium zal het complex gedurende 25 jaar beheren, onderhouden, en is de primaire facilitaire dienstverlener. Dienst Justitiële Inrichtingen, de Immigratie- en Naturalisatiedienst, Dienst Terugkeer & Vertrek, het Openbaar Ministerie en de rechtbank Haarlem zijn de gebruikers van het complex. U begrijpt dat veiligheid bij zo'n complex voorop staat. De private beheerder heeft dit dan ook integraal, in zijn voorbereidingen bij ontwerp en bouw meegenomen. Waar leg je de prioriteit, hoe om te gaan met gelijktijdigheid, wiens belang dien je als het plotseling extra druk wordt? Voor de diverse gebruikers kan ook hier PPS voordelen opleveren. Het geeft overheidspartijen de mogelijkheid optimaal de kennis van het bedrijfsleven te benutten.

7. Slot

Dames en heren, u hoort in mijn betoog dat er niet één format, één stempel is voor een PPS. Inhoudelijk zijn er best grote verschillen. Er is een grijs gebied wat afbakening van publieke en private verantwoordelijkheid vereist. Het format voor de ene PPS is niet zomaar toepasbaar in een andere situatie. Daar waar publiek en privaat beiden te klein zijn, onvoldoende slagkracht hebben of kennis ontbreekt, kunnen ze elkaar gezamenlijk versterken. Vertrouwen, een gezamenlijk en gedeeld belang, en de bereidheid om van elkaar te willen leren, zijn hierbij de basis. Een streven om de veiligheid te vergroten, door te intensiveren op continuïteit, veiligheid en hulpverlening.

Publiek en privaat werken samen, en dat is waar het mij om gaat: **SAMENWERKING**

Samenwerking met een grote S. Kansen zien en benutten, pionieren, durf tonen, robuustheid, elkaar versterken, en werken aan synergie.



Ik hoop dat ik u met deze voorbeelden van concrete PPS samenwerking uit het gebied van de Veiligheidsregio Kennemerland heb kunnen inspireren voor het benutten van kansen in uw eigen omgeving. Ik daag u uit samen te werken, in welke vorm dan ook. Benut vandaag die kansen.

Dank u wel.