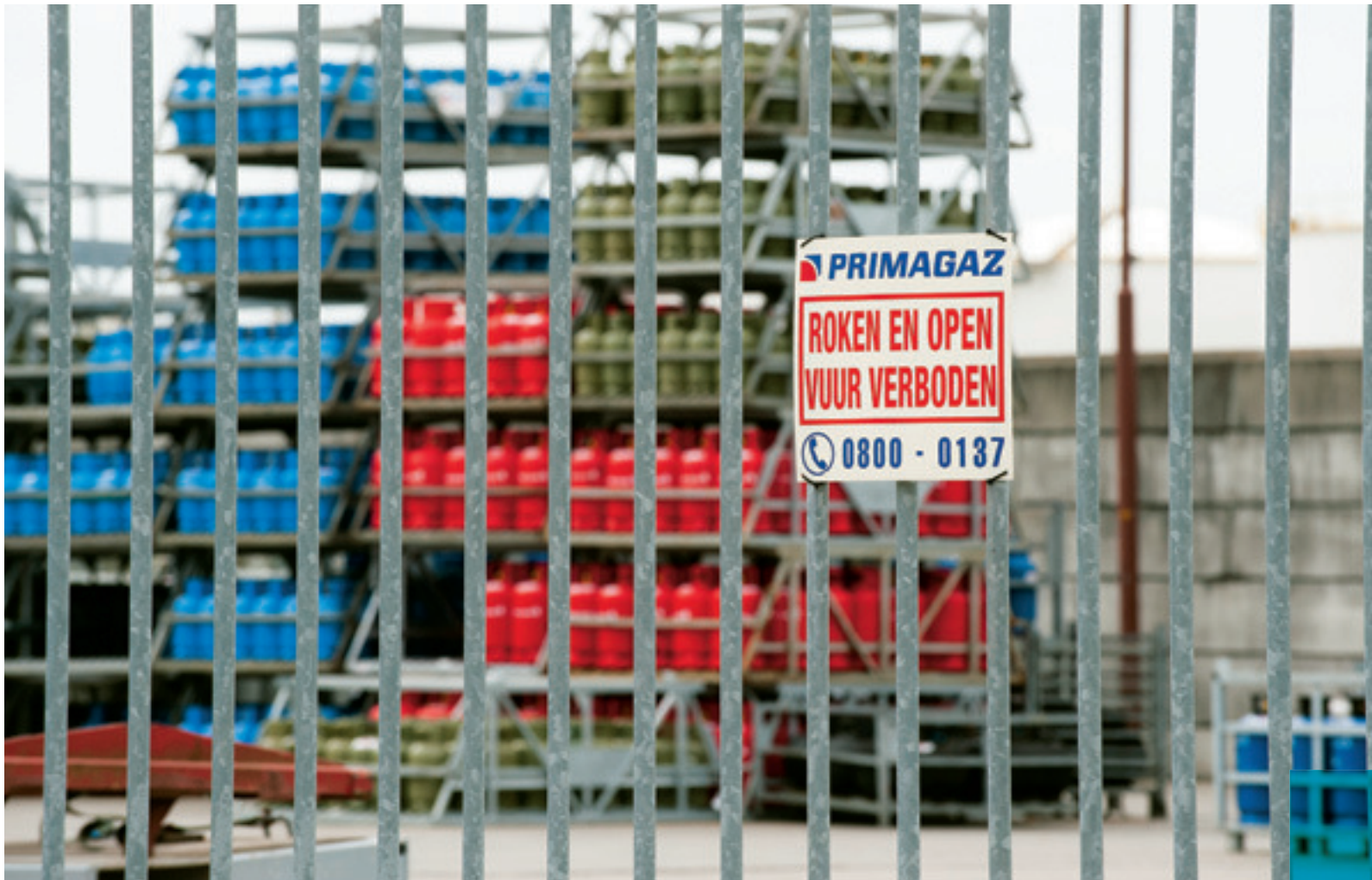


Is Nederland na 'Enschede' echt veiliger?

Door de vuurwerkramp in Enschede op 13 mei 2000 heeft de externe veiligheid een enorme impuls gekregen. Sindsdien is de wetgeving aangescherpt en zijn talloze maatregelen genomen opdat een dergelijke ramp zich nooit meer voor kan doen. Inmiddels is het mei 2013, tijd om de balans op te maken: is Nederland inderdaad zo veel veiliger geworden? Of is er nog een lange weg te gaan?

Rampen lijken vaak nodig om de autoriteiten wakker te schudden. Zo lag de Seveso-ramp in 1976 aan de basis voor diverse Europese richtlijnen voor grote bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken; in Nederland resulteerde dit in het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) in 1999. Na de vuurwerkramp in Enschede moest ook het beleid ten aanzien van kleinere bedrijven op de schop, hetgeen in 2004 leidde tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hieronder vallen niet alleen BRZO-bedrijven zoals chemische fabrieken, maar



ook LPG-tankstations, spoorwegemplacements, ammoniakkoelinstallaties en opslagbedrijven. Om deze bedrijven in kaart te brengen heeft tussen 2002-2008 een enorme inventarisatieslag plaatsgevonden, resulterend in een landelijk risicoregister en de daarop gebaseerde (lokale) risicokaarten (zie www.risicokaart.nl).

Met het beschikbaar stellen van deze informatie kwam wel weer een ander spanningsveld aan het licht: enerzijds eist de mondig geworden burger steeds meer transparantie, anderzijds is de overheid bevreesd voor eventueel misbruik van gevoelige informatie voor negatieve activiteiten als sabotage en terrorisme. Ook zijn bedrijven vanuit concurrentieoverwegingen niet happig op het vrijgeven van gedetailleerde informatie van bedrijfsprocessen. Alleen het vermelden van een bepaalde stof, of de gebruikte hoeveelheid ervan, kan daarbij al heel belangrijk zijn.

Resultaten

Het belangrijkste resultaat van deze grootschalige inventarisatie is dat er nu een duidelijk beeld is ontstaan van alle legale activiteiten met gevaarlijke stoffen in ons land. Sommige knelpunten zijn opgelost, veel laaghangend fruit is geplukt. BRZO-bedrijven lijken op de goede weg, dankzij de verplichte invoering van een Veiligheidsrapport waarin de risico's nauwkeurig zijn geanalyseerd. Een knelpunt blijft handhaving, zeker nu vanwege de crisis onderhoud vaker verwaarloosd lijkt te worden. De productie van en handel in vuurwerk is nu goed in beeld, wat het risico op een nieuw 'Enschede' een stuk heeft verkleind. Ook ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is veel verbeterd. De geplande invoering van het Basisnet voor weg, spoor en water, een stelsel van routes waarover gevaarlijke stoffen in evenwicht met veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen worden vervoerd, biedt in de nabije toekomst nog meer garanties voor

Willem de Lange (w@lamilco.nl) is werkzaam bij LaMilCo Adviesbureau en lid van de VVM-sectie Externe Veiligheid

Definities

Externe veiligheid beschrijft de kans dat personen in de omgeving van een activiteit waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen. In vergelijking met de ons omringende landen speelt externe veiligheid in Nederland een belangrijke rol vanwege het relatieve ruimtegebrek. In veel landen is het vrij gemakkelijk om een risicovolle fabriek neer te zetten: je koopt een stuk grond in een dunbevolkt gebied, trekt er een ruime cirkel om heen en zegt: "Zo, hier binnen wordt niet meer gebouwd! Ga je gang." De straal van de betreffende cirkel is de **effectafstand**, de maximale afstand waarbij er nog meetbare effecten zijn op de omgeving in het geval van een calamiteit.

In Nederland zou vrijwel geen ruimte zijn voor industrie als binnen de effectafstanden niet gebouwd mag worden. Om die reden wordt hier vooral gerekend met risicocontouren. Hierbij wordt rekening gehouden met de kans dat een calamiteit zich ook daadwerkelijk voordoet. De meest gebruikte risicocontour is de zogenaamde PR 10^{-6} contour. De afkorting PR staat voor het **plaatsgebonden risico**: de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een calamiteit. Daarnaast is het **groepsrisico** (GR) van belang. Het GR geeft de kans aan dat een groep personen om het leven komt als direct gevolg van een calamiteit.

een veilig transport. Zodra dit is ingevoerd, is voor alle betrokkenen duidelijk waar de risico's liggen en hoe die zo klein mogelijk gehouden kunnen worden. Verder rijdt er sinds 2006 geen chloortrein meer in Nederland, althans niet op reguliere basis. Buistransport is ook steeds beter geregeld, al liggen mogelijke knelpunten op de loer door de veranderende rol van de infrastructuur. Zie bijvoorbeeld de toename van het transport van CO₂ en LNG.

LPG-stations

Op het gebied van LPG is veel veranderd. Mede dankzij de nabijheid van de Rotterdamse haven kent Nederland een wijdvertakt LPG-distributienetwerk. Om een zo hoog mogelijke omzet te halen, zitten tankstationhouders het liefst zo dicht mogelijk bij de klant, dus in of vlak buiten de bebouwde kom, met alle (risico) gevolgen van dien. Inmiddels is een deel van de (te) dicht bij woonwijken gelegen LPG-tankstations gesaneerd. Toch is er in zekere mate sprake van schijnzekerheid. Het risico mag dan laag zijn, als je toevallig net op je brommertje op 100 meter afstand voorbij rijdt wanneer een LPG-tankauto ontploft overleef je dat niet. Ook al is de PR 10^{-6} -contour maar 25 meter.

Luxe probleem?

Nederland is er dankzij het sinds 'Enschede' in gang gezette beleid waarschijnlijk wel wat veiliger op geworden, al zijn risico's nooit voor 100% uit te sluiten. Vergeleken met bijvoorbeeld het aantal verkeersdoden per jaar, of het aantal mensen dat overlijdt als gevolg van roken, gaat het om een beperkt probleem. Een probleem bovendien waarbij perceptie een belangrijke rol speelt. Het huidige externe veiligheidsbeleid kan dan ook worden opgevat als de aanpak van een luxe probleem, iets wat alleen maar ontwikkeld kan worden in een land dat al enige decennia een relatief stabiele politieke situatie kent. Probeer dit beleid maar eens uit te leggen aan een zojuist uit een oorlogsgebied ontsnapte vluchteling en een glazige blik is je deel: "Waar hééft u het in vredesnaam over...?"

Verder valt er op het gebied van risicocommunicatie nog een hoop te leren. Zo werden na brand bij Chemie-Pack de meest sensationele berichten gretig opgepikt door de (sociale) media. Hierdoor ontstond er snel een beeld van een ramp, terwijl dat niet terecht was. Een wijze les voor (milieu) professionals.

Willem de Lange