



Structureel grote opkomst LEVI-dag

Ook de vijfde editie van de Leren van Incidenten (LEVI)-dag bleek in een behoefte te voldoen. Op 22 april verwelkomde de organisatie 165 inspecteurs, handhavers en hulpverleners in congrescentrum Antropia. Zes lezingen en een workshop over uiteenlopende onderwerpen, boden de aanwezigen de gelegenheid om in collegiale sfeer kennis uit te wisselen en netwerken aan te gaan. De deelnemers waardeerden de dag met een 7,8. De eerste aanmeldingen voor 2011 zijn al binnen.

De LEVI-dag wordt georganiseerd door de VROM-Inspectie (VI), in samenwerking met de Arbeidsinspectie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), DCMR en de Nederlandse Vereniging voor Brandweertzorg en Rampenbestrijding (NVBR). “De opkomst is zeer hoog, omdat we de totale groep moesten opsplitsen voor de workshop, was 150 een ideaal aantal geweest”, zegt Jolanda Roelofs van het LEVI-projectteam. „Maar het aantal aan-

meldingen was veel hoger. We hebben toen besloten nog een rij stoelen bij te zetten. Maar ook toen nog hebben we mensen moeten teleurstellen.” De dag werd om half tien geopend door Arie Deelen, die als voorzitter optrad. Deelen is lid van het directieteam van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Na het welkomstwoord volgen zes presentaties door verschillende disciplines, waaronder de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, het COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement en de

Brandweer Limburg-Noord. Tussendoor zorgt een cartoonist voor de nodige lachsalvo's met tekeningen van de besproken cases.

Implosie

Arie van den Berg, senior medewerker Industriële Veiligheid bij de brandweer Rotterdam-Rijnmond, trapt af met de eerste presentatie. Hij behandelt de zaak van een tank met een drijvend dak in Rotterdam. Daarin zit 21.000 kubieke meter nafta. Op 31 oktober 2008 zinkt het drijvende dak. De brandweer besluit af te schuimen waardoor verdamping wordt afgeremd. Daarnaast wordt de nafta vervangen met water, door de tank bovenaf leeg te pompen en water onderaf in te brengen. Op die manier gaat het dak van de tank zo weinig

Ook de vijfde editie van de LEVI-dag kon rekenen op een volle zaal.

Foto: Evert van der Spek, VROM-Inspectie, Stafafdeling Crisismanagement

mogelijk bewegen. Uit onderzoek blijkt later dat het schuimblussysteem voor rimsealbranden heeft gefaald. Een kleine vergissing, maar ook ontwerpfouten, waren genoeg om dit ongeval te veroorzaken.

Senior onderzoeker Jan Bos van het COT vertelt over een mislukte implosie van een bunker in Bilthoven op 7 juli 2008. Rondvliegend puin beschadigt auto's en woningen. Het COT constateert dat er in Nederland geen specifieke regels voor sloopwerkzaamheden met explosieven zijn. Binnen de overheid is kennis over het onderwerp bovendien beperkt beschikbaar. De voorbereiding op de sloop verloopt uiteindelijk niet goed. Vooral met betrekking tot de afbakening van taken van toezichthouders en de communicatie van de gemeente naar omwonenden. Ook de afspraken over het toezicht op de uitvoering zijn onvoldoende expliciet. Volgens het COT stond de gemeente op grote afstand en was er weinig aandacht voor het maatschappelijk aspect. De uitkomst van het technisch onderzoek is dat de implosie mislukte doordat de bedrading beschadigd was. Hierdoor ontstond kortsluiting en ging een deel van de ontstekingen niet af.

Constructiefouten

Lekkende tankcontainers met gevaarlijke stoffen is het onderwerp van René Henderson, senior inspecteur bij het IVW-domein Scheepvaart, Handhaving Binnenvaart en Gevaarlijke Stoffen. In 2007 lekt een tankcontainer op het spoor. De inhoud wordt overgepompt in een andere container, waarna de defecte tankcontainer bij de exploitant in Italië wordt onderzocht. Scheuren in het frame blijken de oorzaak. De fabrikant zegt toe de container en de rest van de serie te modificeren. Maar in Nederland wordt vervolgens weer lekkage bij een container van hetzelfde type geconstateerd. In de kapotte container blijkt een scheur van bijna vier centimeter te zitten. Tevens hebben nog eens 50 tanks van een ander type vergelijkbare gebreken. IVW trekt het keuringscertificaat in en laat buitengewoon onderzoek uitvoeren op 40 tanks van hetzelfde type. De containers zijn structureel te

licht gebouwd. Ook is sprake van materiaalmoetheid. Volgens de exploitant ligt de schuld bij de bouwer. IVW stelt een proces verbaal op en maakt de exploitant duidelijk dat ze strafrechtelijk verantwoordelijk is. Uiteindelijk wordt een lik-op-stuk transactie van 20.000 euro betaald. Ook halen de Italianen de totale serie van 90 tankcontainers van het spoor.

BRZO-inspecteur Vincent Peters van de Brandweer Noord-Limburg sluit het ochtendgedeelte af met een lezing over een mengvoerfabriek in de regio. Daar vindt op 28 september 2009 een grote explosie plaats. Brokstukken liggen verspreid rond het bedrijf en veroorzaken schade aan woningen. De oorzaak van de explosie blijkt het ontbreken van een beveiliging tegen oververhitting in de vettank. Tijdens het vullen van de lege tank met warm dierlijk vet waren vluchtige, organische componenten door een droogstaand verwarmingselement (500 graden Celsius) ontstoken. De uiteindelijke schade bedraagt 800.000 euro. Inmiddels loopt een traject om de noodzakelijke vergunningen van het bedrijf te wijzigen en de tankverwarming te voorzien van een warmwatersysteem met alle beveiligingen. Peters, die schat dat er in Nederland 150 vergelijkbare bedrijven zijn, laat weten dat er veel is geleerd over vetproblemen.

Tsunami

Na de lunch volgt een workshop over een opslagtank met vloeibare kunstmest (urean) op een bedrijventerrein in Kampen. Hierover berichtte HandHaving in het vorige nummer. De silo zakt op 21 december 2009 plotseling in elkaar. Een tsunami van kunstmest zorgt voor een ravage. Zo raakt een tweede tank door de golfslag lek. Ook zijn de rubbers van twee schuiven in de keermuur van de opvangbak weggeslagen, waardoor vloeistof buiten de bak stroomt. Veel partijen schieten te hulp, waaronder de gemeente Kampen, Rijkswaterstaat (RWS) Oost-Nederland, Waterschap Groot Salland, de brandweer en de politie.

Workshop

Voor de workshop wordt de groep deelnemers opgesplitst in acht kleinere. Elke deelnemer kruipt in de huid van een betrokken partij, die anders is dan het eigen vakgebied. Zo moet een brandweerman zich verplaatsen in een waterschapsmedewerker en is een IVW-Inspecteur tijdelijk politieagent. Geert Wieggers, senior handhaver bij RWS Oost-Nederland, leidt de workshop in en verzorgt de nabespreking. Door onduidelijkheid over de aansluiting van het bedrijventerrein op de riolering, is er kunstmest in de nabijgelegen waterzuivering gekomen. Deze moet worden stilgezet en leeggepompt. Evaluerend op de calamiteit, >>



Een ontploffing in een mengvoerfabriek komt aan bod tijdens één van de presentaties.

Foto: Brandweer Limburg-Noord, district Weert.

noemt Wieggers als positieve punten de goede samenwerking en kennis bij de verschillende partijen en de communicatie die via één mond verloopt. Minder goed was het aanwezig zijn van een illegaal lozingspunt, de onduidelijkheid over de rioleringaansluiting en dat een aantal hulpdiensten tijdens de calamiteit niet herkenbaar was.

Asbest

Dirk-Jan Julius (VROM-IOD) geeft 's middags een presentatie over de gevaren van asbest. Julius, momen-

een locatieonderzoek met spoed het allerbelangrijkste is. In andere gevallen moeten eerst alle noodzakelijk maatregelen zijn genomen voordat tot actie wordt overgegaan, zoals het inventariseren van de verkrijgpunten van beschermingsmateriaal.

Treinbotsing

Het treinongeluk in Barendrecht op 24 september 2009 is het onderwerp van de laatste presentatie. Paul Crooijmans van het DCMR-bureau Operationele Taken en inspec-

kunnen aflopen. Niet alleen bij de botsing, maar ook in de bergingsfase. Zo verloopt de communicatie tussen en binnen de betrokken instanties niet altijd goed, waardoor de expertise niet op tijd aanwezig om de meest veilige aanpak vast te stellen. Dit mede door onbekendheid met ieders bevoegdheden. Eén van de leerpunten volgens IVW is om de meldingsprocedure en de interne opleidingen voor piketinspecteurs aan te passen. Daarnaast wil de IVW beter met de hulpdiensten afstemmen hoe om te gaan met de grijze gebieden in ieders taken en bevoegdheden, bij incidenten in het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Enquête

Uit een vragenlijst na afloop blijkt dat de deelnemers terugkijken op een geslaagde LEVI-dag. „Ze gaven zeer hoge cijfers”, aldus Roelofs van het organiserend team. „Het gemiddelde was een 7,8. Daarbij gaf bijna iedereen aan ook volgend jaar weer te willen komen. De eerste acht aanmeldingen hebben we al binnen.” Deelnemers vonden de workshop een uitstekende afwisseling tussen de presentaties. Het inleven in een andere rol was voor velen een eye-opener. Roelofs: „We hebben voor de eerste keer een workshop opgenomen in het programma. Dat hebben we heel bewust gedaan. Het moest niet een dag met alleen maar presentaties worden, waarbij iedereen achterover kon gaan leunen. Het pakte goed uit omdat het een actieve zaal was; ook bij de presentaties werden veel vragen gesteld. Volgend jaar vindt de LEVI-dag plaats op 21 april, wederom bij Antropia in Driebergen.

Nadere inlichtingen:

Jolanda Roelofs, VROM-Inspectie, Stafafdeling Crisismanagement, 070-3394602, postbus.vilevidag@minvrom.nl.

Tekst: Casper Ferwerda



Het treinongeluk bij Barendrecht vorig jaar is het onderwerp van de laatste presentatie. Foto: Christiaan Jongenotter

teel inspecteur bij het programma milieugevaarlijke stoffen van de VI en docent milieurecht aan de Bestuursacademie Nederland, heeft het incident gevolgd als technisch specialist. In zijn presentatie gaat hij in op de illegale sloop van een gebouw. Op grote schaal wordt asbest gesloopt en in de bodem gebracht. Ook komt asbest in het oppervlaktewater terecht en stort het dak met asbestplaten in. De IOD voert een locatieonderzoek uit onder volledige asbestcondities. Zo dragen de onderzoekers een Tyvek-overall met helm, handschoenen en een volgelaatsmasker. Het komt tot een strafrechtelijk onderzoek. Werknemers, bezoekers en de woonomgeving zijn onnodig blootgesteld aan zeer ernstige gezondheidsrisico's. De verdachte heeft meerdere personen met de levenslange angst opgezaald voor asbestgerelateerde ziekten, met name kanker. Julius benadrukt de handhavers dat de eigen veiligheid bij

teur André Schenkel van de IVW (Domein Rail en Wegvervoer, afdeling Handhaving Gevaarlijke Stoffen) lichten de calamiteit toe. Twee goederentreinen botsen tegen elkaar. Daarbij kom één van de machinisten om het leven. Op het spoor, onder een viaduct van de snelweg A15, is het een ravage. De berging van de treinen was complex, vertelt Crooijmans. Leopard tanks van Defensie worden ingezet om ze onder het viaduct weg te trekken. Het treinvervoer is lange tijd gestremd, wat complicaties geeft voor de aan- en afvoer richting de Rotterdamse haven en het internationale treinverkeer. Er wordt GRIP 3 afgekondigd en alternatieve spoortrajecten worden gebruikt voor het goederentransport. Eén van de treinen bevat zeven reservoirwagens met aardgascondensaat, een zeer brandbare vloeistof. Ook zijn er wagons met waterstofperoxide. Af en toe ontstaan gevaarlijke situaties die slecht hadden