

Brandweezorg in de Amsterdamse haven

Een onderzoek naar risico's en maatregelen

6 DECEMBER 2018

ONDERZOEKSRAPPORT

Dit onderzoeksrapport is een intern document van de Rekenkamer Amsterdam en bevat voorlopige onderzoeksbevindingen. Het onderzoek wordt gerapporteerd in twee delen: het bestuurlijk rapport (deel 1) en dit onderzoeksrapport (deel 2). Het bestuurlijk rapport is een bondige samenvatting van de resultaten en bevat de conclusies en aanbevelingen. Het onderzoeksrapport bevat in detail de bevindingen en beantwoording van de onderzoeksvragen.

Inhoudsopgave

Aanleiding en doel onderzoek	3
1 Aanleiding en doel onderzoek	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Afbakening	4
1.3 Doelstelling	7
1.4 Probleemstelling en onderzoeksvragen	7
1.5 Afkortingen en organisaties	8
Gedetailleerde onderzoeksbevindingen	9
2 Incidenten in de haven	9
2.1 Aantal en aard incidenten.....	9
2.2 Omvang incidenten.....	14
2.3 Incidenten bij bedrijven.....	16
2.4 Incidenten met stankoverlast.....	20
2.5 Incidenten bij hotels en schepen	21
2.6 Aanrij- en opkomsttijden.....	23
2.7 Conclusie	26
3 Omgang met risico's	28
3.1 Beoordelingskader en aanpak.....	28
3.2 Risico inventarisatie via regionaal risicoprofiel	30
3.3 Brandrisicoprofiel.....	32
3.4 Risicoanalyses Westpoort	34
3.5 Focus50	35
3.6 Pilot afval-en recycling bedrijven.....	37
3.7 Conclusie	39
4 Bekendheid risico's.....	41
4.1 Aanpak	41

4.2	Algemeen risicoprofiel haven.....	42
4.3	Risico's bij bedrijven	44
4.4	Risico's tijdens transport	50
4.5	Effecten van incidenten in de haven	53
4.6	Conclusie	55
5	Maatregelen	59
5.1	Beoordelingskader en aanpak.....	59
5.2	Proactie	60
5.3	Preventie.....	63
5.4	Preparatie	79
5.5	Repressie.....	105
5.6	Nazorg.....	116
5.7	Conclusie	120
6	De gemeenteraad: informatie en sturing	125
6.1	Beoordelingskader en aanpak.....	126
6.2	Begroting en jaarrekening gemeenschappelijke regelingen	129
6.3	Regionaal risicoprofiel.....	140
6.4	Regionaal beleidsplan	142
6.5	Na een ramp of bij een rampbestrijdingsplan	144
6.6	Gemeentelijke begroting en jaarrekening.....	145
6.7	Actieve informatieplicht en overige sturing door raad.....	150
6.8	Conclusie	160
	Onderzoeksverantwoording	164
7	Colofon	164
8	Werkwijze.....	164
9	Geraadpleegde personen	166

Aanleiding en doel onderzoek

1 Aanleiding en doel onderzoek

1.1 Aanleiding

De rekenkamer heeft eind 2016 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de brandweezorg in Amsterdam. De verkenning was een korte oriëntatie op de brandweezorg om te bezien of nader onderzoek gewenst is en zo ja, naar welk deelterrein binnen de brandweezorg. Uit de verkenning zijn vier opties voor onderzoek naar voren gekomen:

- 1 brandveiligheid tunnels;
- 2 brandweezorg haven;
- 3 het programma brandveilig leven;
- 4 de rolverdeling en aansturing van de veiligheidsregio door het gemeentebestuur.

Wij hebben naar aanleiding van deze verkenning besloten diepgaander onderzoek te doen naar de brandweezorg in de Amsterdamse haven en de betrokkenheid van de raad (optie 2 en 4). Hierbij spelen een aantal overwegingen een rol. Ten eerste zijn de risico's groot. In 2013 constateerde de brandweer voor de haven in het *Dekkingsplan 2013: "Het brandrisico is hoog en er is een overschrijding van de opkomsttijd in het Westelijk havengebied."*¹ In het *Dekkingsplan 2018-2021* wordt vermeld: *"Gelet op het lage aantal objecten is de absolute kans op brand in het Westelijk Havengebied laag. Toch zijn bij deze branden de effecten groot."*²

In de tweede plaats lijken de incidenten toe te nemen en is de informatie daarover niet eenduidig. De brandweer gaf aan dat het aantal incidenten en de locatie van de branden in 2017 niet veel afweek van eerder jaren, maar dat de impact anders wordt beleefd.³ Volgens de Port of Amsterdam is het aantal incidenten in het havengebied in 2017 ten opzichte van 2016 verdubbeld. Dit gaat in elk geval om de incidenten waarbij de Port of Amsterdam zelf betrokken was.⁴ Hoewel deze incidenten niet dezelfde hoeven te zijn als de brandincidenten van de brandweer, roepen deze signalen op zijn minst de vraag op hoe het aantal brandincidenten zich heeft ontwikkeld in de Amsterdamse haven.

Een derde overweging is dat er belangrijke veranderingen voor de brandweezorg in de haven zijn aangekondigd. De brandweer heeft sinds 2013 een gebiedsmanager Haven aangesteld die de taak heeft brandweezorg in de haven te onderzoeken en met verbetervoorstellen te komen. Naar aanleiding van de voorstellen heeft het veiligheidsbestuur op 14 september 2015 ingestemd met een onderzoek naar publiek-private samenwerking om te komen tot een gemeenschappelijke brandweervoorziening in de haven.⁵ Het Havenbedrijf Amsterdam NV, de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, het Havenbedrijf Amsterdam NV Divisie Havenmeester, de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied en AMAS (een sa-

menwerking van bedrijven met grote aantallen opslagtanks voor chemicaliën) hebben hiertoe een intentieovereenkomst gesloten. De gemeente Amsterdam, de Eenheid Amsterdam (politie) en de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam zijn partijen die de ontwikkeling ondersteunen en geïnformeerd en betrokken willen blijven.⁶ In aanloop naar de realisatie van de publiek-privaat gefinancierde brandweezorg in het gebied heeft het veiligheidsbestuur op 27 juni 2016 besloten tussentijdse maatregelen te treffen.⁷

Tussentijdse maatregelen

Het veiligheidsbestuur heeft op 27 juni 2016 een aantal tussentijdse maatregelen⁸ voorgesteld in aanloop naar definitieve afspraken met betrokken partijen. Het ging om:

Industriële brandbestrijding:

- Structureel oefenen en oriënteren bij inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken.
- Herzien van de procedure van optreden bij Brzo-bedrijven^a.
- Training op transportongevallen in het Westelijk Havengebied.

Scheepsbrandbestrijding:

- Opleiden van uitrukpersoneel van de brandweer om een eerste inzet te kunnen doen aan boord van schepen.
- Voorbereiden van (havendienst-)vaartuigen op hun taak bij brandbestrijding.
- Opstellen landelijke bijstandsregelingen met specialisten uit andere veiligheidsregio's.

Ondergrondse brandbestrijding:

- Verder verkennen van onbemande inzet.

1.2 Afbakening

Periode

Het onderzoek richt zich op de periode 2013 tot en met oktober 2018. Hiervoor is gekozen omdat in de risicoanalyse van het *Dekkingsplan 2013* voor het eerst door de veiligheidsregio geconstateerd werd dat de brandweezorg in de haven niet adequaat was. Destijds was er een overschrijding van de opkomsttijd. Er werd geconstateerd dat het gebied zich kenmerkt door een bijzonder risicoprofiel met enerzijds een concentratie van de hoogste ca-

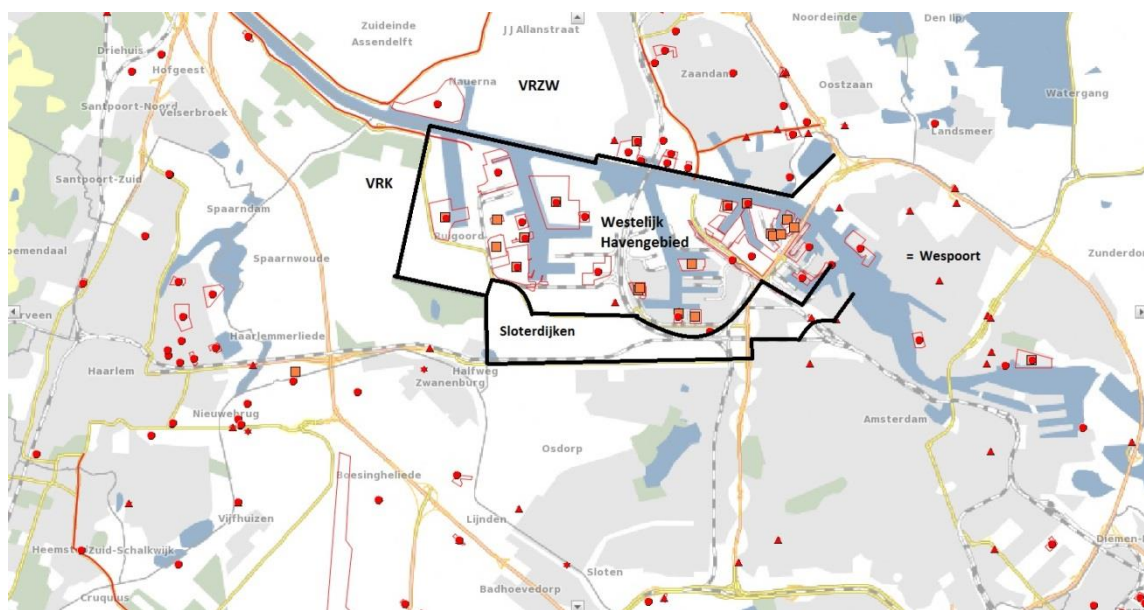
^a Brzo-bedrijven zijn bedrijven met een hoeveelheid gevaarlijke stoffen boven een bepaalde drempelwaarde.

tegorie gevaarlijke stoffen bedrijven en anderzijds een hoge kans op brand.⁹ Daarnaast bleek dat de incidentenbestrijding bij potentiële industriële en scheepsbranden complex is en verbeterd kan worden.¹⁰ Sinds 2013 heeft de veiligheidsregio een aantal (tijdelijke) maatregelen ingezet om de brandweezorg in de haven te verbeteren. De cijfers over incidenten in dit rapport hebben betrekking tot en met 30 juni 2018.

Gebied

Dit onderzoek richt zich qua focus op één specifiek gebied binnen de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland: de Amsterdamse haven. Dat betekent dat we niet of nauwelijks zullen kijken naar de rest van de regio of andere havens in Europa. De Amsterdamse haven bestaat volgens de Brandweer Amsterdam-Amstelland uit twee delen. Het eerste deel is de buurt het Westelijk Havengebied waar de zware industrie gevestigd is. Het tweede deel wordt ook wel 'Sloterdijken' genoemd; daar zijn vooral bedrijven gevestigd. Samen worden deze gebieden aangeduid als 'Westpoort'. Westpoort is tevens de naam van het stadsdeel. Het gebied grenst ten westen aan de Veiligheidsregio Kennemerland en ten noorden aan de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland (zie Figuur 1.1).¹¹

Figuur 1.1 De Amsterdamse Haven



Bron: Rekenkamer Metropool Amsterdam o.b.v. havenkaart, Havenbedrijf.¹²

Brandweezorg

Het onderzoek richt zich op gebied en kijkt in dat gebied naar alle fasen van het begrip 'brandweezorg'. Brandweezorg is een brede term die alle fasen van de veiligheidsketen beslaat (zie tabel 1.1). Bij brandweezorg gaat het niet alleen over brand. De brandweer heeft nog drie andere taken, namelijk hulpverlening, waterongevallen en ongevallen met

gevaarlijke stoffen.^b Ons onderzoek zal zich op alle vier de taakgebieden richten. Verschillende organisaties (waaronder de Brandweer Amsterdam-Amstelland¹³, Inspectie Justitie en Veiligheid¹⁴ en Brandweer Nederland¹⁵) gebruiken de verschillende fasen van de veiligheidsketen om de brandweezorg in een gebied te analyseren of te meten (zie tabel 1.1). Dat zullen wij in dit onderzoek ook doen. Voor alle fasen zal worden nagegaan of de brandweezorg adequaat is in de zin dat er passende maatregelen zijn bedacht en uitgevoerd.

Tabel 1.1 Fasen veiligheidsketen

Fase brandweezorg	Uitleg fasen
Proactie	Proactie betreft het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan daarvan. Bijvoorbeeld het structureel adviseren over (brand)veiligheid bij ruimtelijke en infrastructurale plannen. ¹⁶
Preventie	Preventie is gericht op het voorkomen van directe oorzaken van brand. Dit gaat vooral om het verkleinen van het risico op brand. Hoe kleiner het risico, hoe minder repressieve brandweezorg er nodig is. Een succesvolle zorg in deze fase leidt zo tot minder druk in de aankomende fasen. De brandweer doet aan preventie middels advies en actief vergroten van bewustwording en veiligheidsbesef. ¹⁷
Preparatie	Preparatie is de voorbereiding op het daadwerkelijk optreden van de brandweer. Preparatie gaat over evaluatie van incidenten, opstellen van plannen en procedures, het opleiden en trainen van het brandweerpersoneel ten aanzien van het bestrijden van incidenten en de aanwezigheid van het juiste materieel, middelen en een adequate informatievoorziening. ¹⁸
Repressie	Repressie is het daadwerkelijk bestrijden van onveiligheid en het verlenen van hulp in noodsituaties. ¹⁹
Nazorg	Nazorg is alle zorg die nodig is om zo snel mogelijk terug te keren naar de normale verhoudingen. Dit betekent de opvang van betrok-

^b Tot de brandweezorg behoort volgens de Wet veiligheidsregio's, artikel 3: a. het voorkomen, beperken en bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt; b. het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.

Fase brandweezorg	Uitleg fasen
	kenen en het personeel na een incident en de rapportage en evaluatie van de incidenten. ²⁰ Onder nazorg valt het evalueren van het optreden van de brandweer tijdens een incident en het uitvoeren van brandonderzoeken.

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het inzicht vergroten in de brandweezorg in het havengebied. Dit kan bijdragen aan het verbeteren van de brandweezorg in de haven en de informatievoorziening hierover aan de gemeenteraad. Het onderzoek zal leiden tot aanbevelingen voor de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

1.4 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De centrale onderzoeksvraag voor dit onderzoek luidt als volgt:

Is de brandweezorg in de Amsterdamse haven adequaat gezien de risico's en wordt de gemeenteraad er voldoende bij betrokken?

Om deze centrale onderzoeksvraag te beantwoorden hebben wij een aantal deelvragen geformuleerd. Van 'adequate brandweezorg' is sprake als risico's bekend zijn, wanneer bewuste afwegingen gemaakt worden om risico's en eventuele gevolgen wel of niet te minimaliseren, en maatregelen goed worden uitgevoerd. De deelvragen hebben betrekking op verschillende thema's:

Hoofdstuk	Thema	Deelvraag
2	Incidenten	Welke incidenten doen zich voor in de haven?
3	Omgang met risico's	Op welke manier gaat de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland om met risico's?
4	Risico's	In hoeverre zijn de risico's bekend bij de veiligheidsregio en brandweer?
5	Maatregelen	In hoeverre zijn er voor de risico's passende beheersmaatregelen genomen?

Hoofdstuk	Thema	Deelvraag
6	Gemeenteraad	In hoeverre ontvangt de gemeenteraad voldoende informatie over brandweezorg in de haven en maakt ze gebruik van de sturingsmogelijkheden?

1.5 Afkortingen en organisaties

In dit rapport komen een aantal organisaties regelmatig voor. Wanneer we spreken over 'de brandweer' bedoelen we de Brandweer Amsterdam-Amstelland (BAA). Daar waar we spreken over 'de veiligheidsregio' bedoelen we ook de veiligheidsregio, immers de brandweer is onderdeel van de veiligheidsregio. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) duiden we aan met 'de veiligheidsregio'. Als we het hebben over 'de omgevingsdienst' dan bedoelen we de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG)'.

Verder komende volgende afkortingen voor:

AMAS	Amsterdam Mutual Aid System, een samenwerkingsproject van oliemaatschappijen en opslagterminals waarin ze gezamenlijk blusmateriaal voor de olie- en opslagterminals beheren.
AYMA	Amsterdam Ymond Mutual Aid, de publiek-private samenwerking tussen AMAS, die voor het materieel zorgt, en de brandweerkorpsen van Amsterdam Amstelland, Kennemerland en Schiphol die verantwoordelijk zijn voor de expertise en mankracht.
BAA	Brandweer Amsterdam-Amstelland
BEVI	Besluit externe veiligheid inrichtingen legt normen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties, spoorwegemplacementen en bedrijven die onder het Brzo vallen.
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen 2015
Brzo-bedrijf	Bedrijven met een hoeveelheid gevaarlijke stoffen boven een bepaalde drempelwaarde vallen onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen 2015
OD NZKG	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
VrAA	Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Gedetailleerde onderzoeksbevindingen

2 Incidenten in de haven

In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag welke incidenten zich werkelijk voordoen in de Amsterdamse haven en waar de brandweer bij betrokken is. Onder 'incidenten' verstaan we de incidenten zoals de Brandweer Amsterdam-Amstelland die ontvangt van de meldkamer en registreert. Dit hoofdstuk is inventariserend van aard.

We beantwoorden de volgende onderzoeksvraag:

Welke incidenten doen zich voor in de Amsterdamse haven?

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het aantal, de aard en de grootte van incidenten. Er wordt extra aandacht besteed aan incidenten bij (risicovolle) bedrijven, hotels en schepen. Tot slot wordt ingegaan op de realisatie van opkomsttijden (de tijd tussen de melding en het moment dat de brandweer ter plaatse is) in de Amsterdamse haven.

De brandweer registreert het aantal incidenten in het havengebied. Voor dit hoofdstuk is gebruikgemaakt van incidentgegevens op basis van registratie bij de meldkamer die de rekenkamer heeft ontvangen van de brandweer. We gaan in op de periode 2013 t/m eerst helft van 2018. Daarnaast hebben we voor het laatste halfjaar van 2018 een prognose^c van incidenten opgesteld. De gegevens gaan over heel Westpoort: het Westelijk havengebied en het bedrijventerrein de Sloterdijken.

In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op het aantal incidenten in het havengebied. De grootte van incidenten wordt besproken in paragraaf 2.2. Paragraaf 2.3, 2.4 en 2.5 gaan het achter-eenvolgens over incidenten bij bedrijven, stankoverlast, hotels en schepen. De realisaties van opkomsttijden in het havengebied worden beschreven in 2.6. In paragraaf 2.7 sluiten we af met een conclusie.

2.1 Aantal en aard incidenten

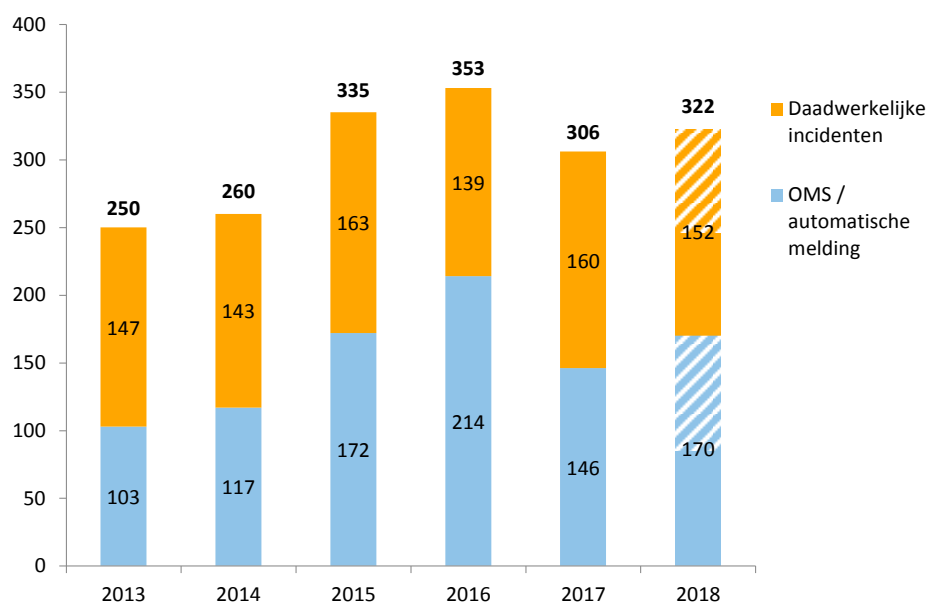
In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op het totaal aantal incidenten. Vervolgens wordt gekeken wat voor soort incidenten dit waren.

^c Bij de prognose voor 2018 is ervan uitgegaan dat in de tweede helft van 2018 het aantal incidenten even hoog zal zijn als het in de eerste helft. We hebben gekozen voor deze eenvoudige extrapolatie omdat dit redelijk spoort met het beeld uit de andere jaren. Een analyse over 2013 t/m 2017 laat zien dat gemiddeld 45,6% van de incidenten in het eerste halfjaar plaatsvonden en het percentage varieerde over die vijf jaar van 37% tot 58%.

2.1.1 Totaal aantal incidenten

Wanneer iemand via het alarmnummer 112 voor de brandweer belt, komt de melding binnen bij de centrale meldkamer. Zodra de centralist van de regionale meldkamer heeft bepaald dat er voor een melding moet worden uitgerukt^d, is er sprake van een 'incident'.²¹ Het hoeft hierbij niet per se om brand te gaan, het kan ook gaan om hulpverlening, een waterongeval of een incident met gevaarlijke stoffen. Figuur 2.1 geeft alle incidenten weer in het havengebied waarbij de brandweer moest uitrukken.^e

Figuur 2.1 Totaal aantal incidenten (2013-2018)^f



Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche - rvdm - 20181015.xlsx

Een deel van de incidenten uit Figuur 2.1 betreft 'OMS-meldingen'. OMS-meldingen zijn meldingen die automatisch binnenkomen via het zogeheten 'Openbaar Meldsysteem'. Dit zijn meldingen van (bedrijfs)panden die direct in verbinding staan met de meldkamer. Het merendeel van de meldingen is loos. Dat is voorstelbaar omdat er nu eenmaal rook (of stoom) kan ontstaan zonder brand.²² Het aantal incidenten minus de OMS-meldingen geeft een beeld van wat er daadwerkelijk gebeurt in de haven.²³ Dit aantal ligt in werkelijkheid

^d Het aantal inzetten ligt hoger, omdat er regelmatig met meer dan één voertuig wordt uitgerukt.

^e Soms wordt in de meldkamer al bepaald dat een melding loos is en dat daarom niet hoeft worden uitgerukt. Die meldingen zijn buiten beschouwing gelaten. Verder betreft het hier Prio1-meldingen. Dat zijn de meldingen waarbij voertuigen gebruik mogen maken van optische en akoestische signalen (sirene en zwaailichten). Dit wordt toegestaan in situaties waar een mensenleven bedreigd wordt of kan worden of waar aanzienlijke schade aan (onroerende) goederen dreigt.

^f Het laatste halfjaar van 2018 betreft een prognose.

hoger, omdat een klein deel van de OMS-meldingen niet loos is.²⁴ De brandweer registreert niet welk deel van de geregistreerde OMS-meldingen loos is en wat de aard is van de niet-loze incidenten.

Totaal aantal incidenten stabiel, maar stijging in OMS-meldingen

Het aantal incidenten in Westpoort is tot 2014 redelijk stabiel gebleven. Tussen 2014 en 2016 was een toename van het aantal incidenten. Dit aantal daalde iets in 2017, om in 2018 waarschijnlijk weer toe te nemen. Het gemiddelde aantal incidenten in Westpoort was de afgelopen jaren 304 incidenten per jaar. Ter vergelijking: in de regio Amsterdam-Amstelland zijn jaarlijks meer dan 10.000 incidenten.²⁵ Dit is dus maar een klein percentage, namelijk 3% van het totaal aantal incidenten in de regio Amsterdam-Amstelland. De kans op een incident in de Amsterdamse haven is dan ook klein, maar door de specifieke kenmerken van het gebied kunnen de effecten zeer groot zijn.

Uit Figuur 2.1 blijkt verder dat het aantal incidenten waarbij zeker is dat er iets aan de hand was (exclusief OMS-meldingen) in de haven tussen 2013 en 2018 redelijk stabiel blijft. Het aantal schommelt tussen de 139 en 163 incidenten per jaar met een gemiddelde van 151. De stijging in incidenten tussen 2014 en 2016 komt dan ook hoofdzakelijk voort uit een sterke stijging van OMS-meldingen. Verklaringen die de brandweer hiervoor noemt zijn de overgang naar een nieuwe gemeenschappelijke meldkamer, veranderende werkwijze bij OMS-meldingen en een storend OMS-systeem. Door een storend OMS-systeem kan één incident leiden tot meerdere alarmeringen per dag.²⁶ In 2017 nam het aantal wat af. In 2017 is voor een groot aantal bedrijven de verplichting vervallen een OMS-aansluiting te hebben, dit zou het afnemend aantal OMS-meldingen kunnen verklaren.²⁷

Ook procentueel stijgt het aantal OMS-meldingen ten opzichte van het totaal aantal incidenten. Over de periode 2012-2014 waren 42% van het totaal aantal incidenten een OMS-melding. In de periode 2014 tot juni 2018 is dit 53%.²⁸ Het percentage OMS-meldingen ligt procentueel structureel een stuk hoger dan in de regio.[§] Dat kan verklaard worden door het grote aantal bedrijfs- en industriepanden in het gebied met brandmeldinstallaties met een directe verbinding met de meldkamer.

2.1.2 Aard incidenten

Incidenten worden door de brandweer ingedeeld op verschillende meldingsclassificaties. Dit is de classificatie die door de centralist van de meldkamer aan een incident wordt gegeven en zegt iets over de aard van het incident.²⁹ In Tabel 2.1 is opgenomen hoe de verdeling van incidenten naar aard was in de periode 2017 t/m juni 2018. OMS-meldingen wor-

[§] In de gehele regio omvatten de OMS-meldingen gemiddeld 17,5% van alle meldingen. In Westpoort is dit 42% (bron: Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015).

den hierbij buiten beschouwing gelaten omdat van de niet-loze OMS-meldingen niet wordt geregistreerd wat voor soort incident het betrof.

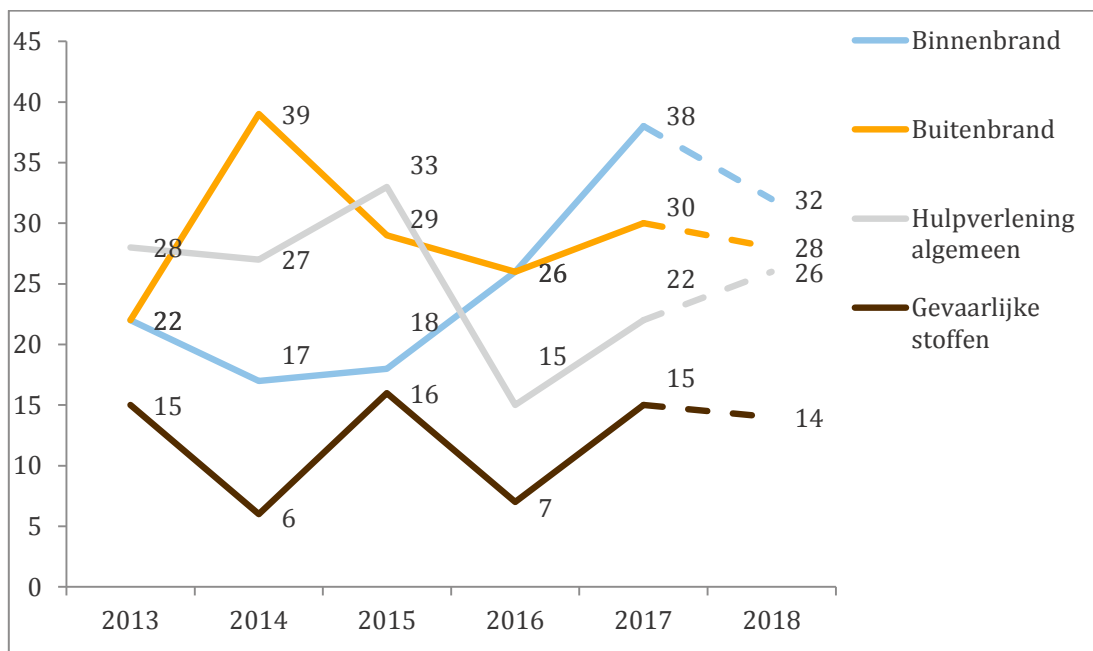
Tabel 2.1 Verdeling naar aard van incidenten (2017 t/m juni 2018)³⁰

Incidenttype	#incidenten	% totaal
Binnenbrand	54	23%
Buitenbrand	44	19%
Hulpverlening algemeen	35	15%
Liftopsluiting	23	10%
Meten / overlast / verontreiniging	22	9%
Reanimeren	14	6%
Storm en Waterschade	14	6%
Brandgerucht / nacontrole	12	5%
Assistentie Politie	8	3%
Hulpverlening Dieren	4	2%
Persoon te water	2	1%
Assistentie Ambulance	2	1%
Voertuig te water	1	0%
Hulpverlening water algemeen	1	0%
Eindtotaal	236	100%

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Uit Tabel 2.1 blijkt dat binnenbranden (23%), buitenbranden (19%), hulpverlening (15%), liftopsluitingen (10%) en incidenten met gevaarlijke stoffen (9%) de meest voorkomende incidenttypen in de Amsterdamse haven zijn in 2017 en het eerste halfjaar van 2018.

In Figuur 2.2 hebben we hieronder de ontwikkeling van de meest voorkomende incidenttypen weergegeven.

Figuur 2.2 Ontwikkeling meest voorkomende incidenttypen^h

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche - rvdm - 20181015.xlsx

Totaal aantal binnenbranden is toegenomen

Uit Figuur 2.2 blijkt dat het aantal binnenbranden in de haven sinds 2014 is opgelopen van 17 binnenbranden in 2014 tot 38 binnenbranden in 2017. Het aantal is meer dan verdubbeld. Het aantal blijft in 2018 hoog met naar verwachting rond de 32 binnenbranden. Bij het aantal buitenbranden zien we een piek in 2014 (39 buitenbranden), maar daarna ligt het aantal buitenbranden in Westpoort rond de 25. Als we alleen kijken naar het aantal brandincidenten (binnen- en buitenbranden samen) dan zien we dat het totaal aantal brandincidenten in 2013 44 is en in 2017 aanzienlijk meer met 68. Alleen in 2015 was een daling te zien ten opzichte van 2014. Het aantal incidenten met gevaarlijke stoffen schommelt sterk en blijft in 2018 vermoedelijk ongeveer gelijk met 2017 (15 incidenten per jaar).

Aantal inzetten is toegenomen

Uit onderzoek van de brandweer blijkt dat het aantal inzettenⁱ bij binnenbranden in de hele regio sterk is toegenomen: van gemiddeld zes inzetten per binnenbrand in 2015 naar gemiddeld zeventien inzetten in 2017. De brandweer noemt hiervoor drie verklaringen: ten eerste het aantal complexe en/of grootschalige objecten, waar sneller meerdere voertuigen moeten worden ingezet en de inzet 'opgeschaald' wordt, ten tweede neemt het ge-

^h Het laatste halfjaar van 2018 betreft een prognose.

ⁱ Het aantal inzetten geeft een indicatie van het aantal voertuigen dat is ingezet in een jaar.

middeld aantal inzetten per incident in de gehele regio toe en ten derde worden er steeds vaker nieuwe blusmethodes gebruikt. Hierbij moet gedacht worden aan specialistische eenheden, zoals inzetten met het schuimblusvoertuig, de cobracutterⁱ en andere bijzondere blusmiddelen, die gealarmeerd worden bovenop de standaard inzet.³¹

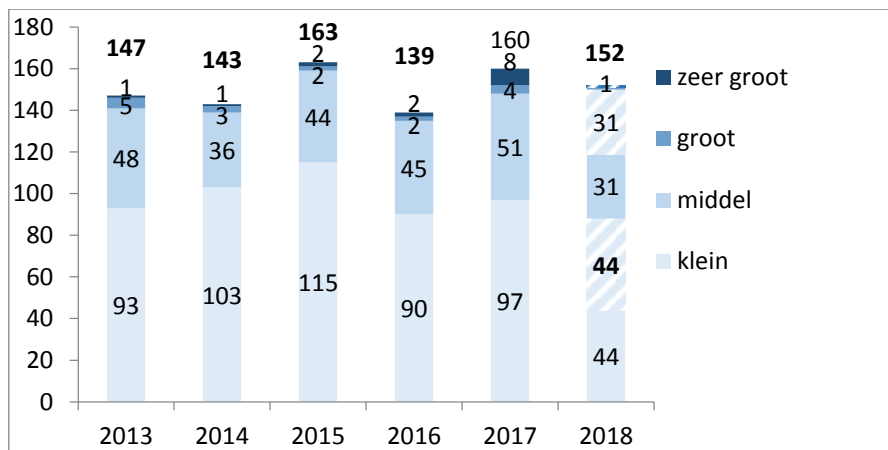
2.2 Omvang incidenten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de omvang van incidenten. De brandweer bepaalt de omvang van een incident op basis van het aantal voertuigen dat is ingezet bij het incident. Bij een melding wordt door de meldkamer een classificatie van het incident gemaakt, waaraan een standaard inzetvoorstel gekoppeld is. Zo worden voor het incidenttype 'Woningbrand' in de regio standaard twee autospuiten en een redvoertuig gealarmeerd. Gedurende het incident kan echter blijken dat dit inzetvoorstel onvoldoende manschappen en materieel bevat om het incident te kunnen bestrijden. In zo'n geval wordt een nieuw inzetvoorstel aangemaakt, waarin extra eenheden worden opgenomen.³² De omvang gaat van klein (1 tankautospuit) naar middel (2 tankautospuiten), groot (3 tankautospuiten) en zeer groot (4 tankautospuiten).³³

In deze paragraaf wordt eerst een overzicht gegeven van de omvang van alle incidenten. OMS-meldingen worden in dit hoofdstuk buiten beschouwing gelaten omdat dit vaak loze of kleine incidenten zijn.

In Figuur 2.3 zijn de incidenten weergegeven naar grootte.

Figuur 2.3 Grote incidenten ((exclusief OMS-meldingen) (2013-2018)^k in de haven



ⁱ Dit is een snij-systeem met water en grit onder hoge druk om binnenbranden in industriële gebouwen/installaties onder controle te krijgen.

^k Het laatste halfjaar van 2018 betreft een prognose.

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche - rvdv - 20181015.xlsx

Het merendeel van de incidenten tussen 2013 en juni 2018 in de haven zijn klein (66%) of middel (31%). Circa 2% is groot en 2% is zeer groot.³⁴ Het aantal grote en zeer grote incidenten is van 2013 tot en met 2016 rond de 5 incidenten per jaar, in 2017 zijn dit 12 incidenten. Drie zeer grote branden vonden in 2017 plaats bij het Afval Energie Bedrijf (AEB). De grote en zeer grote incidenten waren in 2017 afgezien van één groot en één zeer groot hulpverleningsincident allemaal binnenbranden.³⁵ Alleen in 2016 heeft één zeer groot incident plaatsgevonden met gevaarlijke stoffen. Dit betrof een lekkage met bodemverontreiniging als gevolg.

Vijf van de acht zeer grote incidenten in 2017 in de haven betrof een GRIP-opschaling (zie kader). Een GRIP-opschaling heeft te maken met de nodige coördinatiestructuur. Ter vergelijking: in 2013 waren er twee GRIP-incidenten in de haven, in 2014 geen, in 2015 drie en in 2016 één GRIP-incident.³⁶ De incidenten in de haven betroffen altijd GRIP-1 of GRIP-2 incidenten.

GRIP-opschaling

Bij grote, complexe incidenten kan worden opgeschaald binnen de landelijke Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijding Procedure (GRIP). De fasen GRIP 1 t/m GRIP 4 hebben betrekking op de organisatie van de rampenbestrijding en crisisbeheersing door de hulpverleningsdiensten van de veiligheidsregio. Het hoogste opschalingsniveau daarbij is de bestrijding van een ramp of crisis die een effect heeft in meer dan één gemeente, maar beperkt blijft tot het grondgebied van één veiligheidsregio. Wanneer een ramp of crisis zich uitstrekt over meer dan één veiligheidsregio wordt opgeschaald naar GRIP 5. Als er sprake is van een crisis waarbij diverse ketens (lees: ministeries) betrokkenheid hebben, kan dat reden zijn om GRIP Rijk af te kondigen. Voorwaarde is dat de 'nationale veiligheid' in het geding moet zijn; de vitale belangen van de Staat of de samenleving worden zodanig bedreigd dat er sprake is van een (potentiële) maatschappelijke ontwrichting. De situatie dient dan zodanig te zijn dat deze vraagt om 'sturing door het Rijk'.³⁷

Tabel 2.2 geeft de top 5 organisaties¹ weer waarbij tussen 2013 en juni 2018 de meeste incidenten klein of middel van omvang waren. De OMS-meldingen zijn hier wederom buiten beschouwing gelaten.

¹ Station Sloterdijk (30 incidenten) had ook veel kleine of middel incidenten. Dit betrof hoofdzakelijk liftopsluitingen.

Tabel 2.2 Top 5 kleine en middel incidenten bij bedrijven (2013-juni 2018)

Bedrijfsnaam	Branche	# kleine/middelgrote incidenten
AEB	Afval en recyclingbedrijf	38
ADM community	Woongemeenschap	16
OBA Bulk terminal	Overslag en opslag voor kolen	10
Amsterdam Biodiesel	Produceert biodiesel van afvalvetten en -oliën (recycling)	6
Renewi	Afval en recyclingbedrijf	5

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Uit Tabel 2.2 blijkt dat het Afval Energie Bedrijf (AEB) een grote vertegenwoordiging kent in kleine en middel(grote) incidenten. Bij AEB gaat om in 20 van de 38 gevallen om een binnenbrand. ADM community is een woongemeenschap, waar ook regelmatig kleine en middel(grote) incidenten plaatsvinden. In 15 gevallen ging het om een brand: tien keer om een buitenbrand, vier keer om een binnenbrand en één keer om een brandgerucht.^m Bij de OBA ging het acht van de tien keer om een binnenbrand. Bij Amsterdam Biodiesel ging het telkens om een brand waarvan vijf van de zes keer om een binnenbrand en één keer om een buitenbrand. Bij Renewi was de aard van incidenten divers. 3 van de top 5-bedrijven (AEB, Amsterdam Biodiesel en Renewi) zijn actief in de afval- en recyclingindustrie.

Het is onbekend wat de oorzaak is van het hoge aantal kleine en middelincidenten bij deze bedrijven. Het zou kunnen wijzen op onvoldoende veiligheidscultuur en beperkte evaluatie van incidenten.³⁸

2.3 Incidenten bij bedrijven

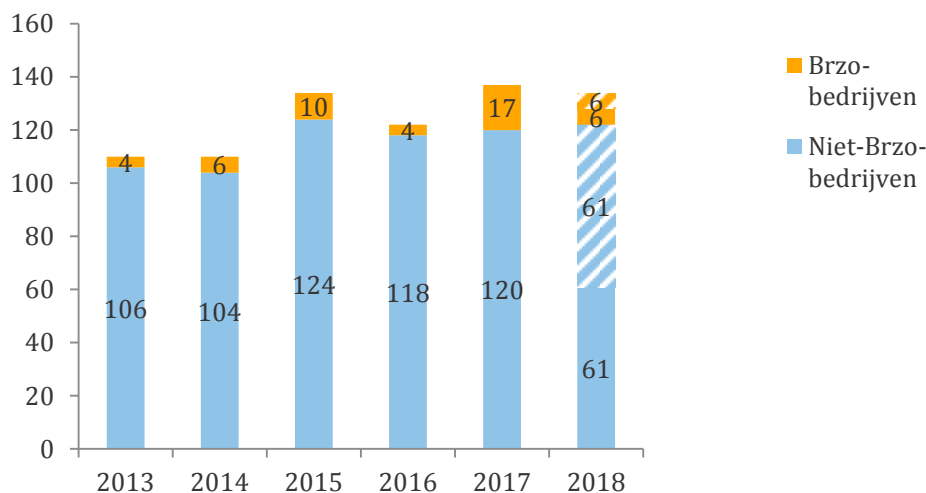
De bedrijven in het havengebied zijn te verdelen in Brzo-bedrijven en niet-Brzo-bedrijven. Brzo-bedrijven zijn bedrijven met een hoeveelheid gevaarlijke stoffen boven een bepaalde drempelwaarde. De drempelwaarden zijn opgenomen in het landelijke *Besluit risico's*

^m Bijvoorbeeld een uit de hand gelopen barbecue waarbij wel rook te zien of te ruiken is, maar nog niet zeker is of er sprake is van brand. (bron: Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief Gespreksverslag*, 03 april 2018).

zware ongevallen en verschilt per gevaarlijke stof. Bedrijven die onder deze drempelwaarden blijven, zijn de niet-Brzo-bedrijven, bedrijven die boven de drempel vallen zijn Brzo-bedrijven. In september 2018 zijn er 21 Brzo-bedrijven in de haven. In deze paragraaf wordt ingegaan op incidenten bij beide type bedrijven.

Figuur 2.4 geeft het totaal aantal incidenten (exclusief OMS-meldingen) weer die plaatsvonden bedrijven, onderverdeeld naar incidenten bij Brzo- en niet-Brzo-bedrijven.ⁿ

Figuur 2.4 Aantal incidenten bij bedrijven (2013-2018)^o



Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche - rvdM - 20181015.xlsx

Gemiddeld vinden er tussen 2013 en juni 2018 per jaar 125 daadwerkelijke incidenten plaats bij bedrijven. Dit is 83% van het totaal aantal incidenten (exc. OMS-meldingen) in die periode.

Aantal incidenten bij Brzo-bedrijven is beperkt met veel incidenten bij AEB

Vanaf 2013 t/m juni 2018 vonden in totaal 47 incidenten^p plaats bij een Brzo-bedrijf.^q Dit is 6% van het totaal aantal incidenten bij bedrijven in de haven. Het aantal incidenten bij Brzo-bedrijven is in 2017 toegenomen: van vier incidenten in 2016 naar zeventien incidenten in 2017. De oorzaak hiervan is dat AEB sinds 2017 een Brzo-bedrijf is en daar de meeste incidenten plaatsvinden. Zo vonden in 2017 dertien van de zeventien incidenten bij AEB plaats. Ook het aantal OMS-meldingen lag in 2017 met 23 meldingen bij AEB aan-

ⁿ Het databestand van de brandweer hebben wij gekoppeld aan de postcodes van Brzo-bedrijven. Incidenten waarbij geen postcode was ingevuld zijn buiten beschouwing gelaten (dit waren 149 incidenten). Dit zijn incidenten buiten bedrijfsterrein.

^o Het laatste halfjaar van 2018 betreft een prognose.

^p Hiernaast vonden 92 OMS-meldingen plaats.

^q De bedrijven AEB en VCK zijn pas sinds 2017 een Brzo-bedrijf. Daarom zijn de incidenten van deze bedrijven voor die tijd niet meegeteld.

zienlijk hoger dan bij de overige bedrijven waar hooguit één melding werd gedaan. Naast AEB zijn er in 2017 geen specifieke Brzo-bedrijven die opvallen wat betreft aantal incidenten. Er zijn zes Brzo-bedrijven waarbij helemaal geen incidenten of automatische meldingen hebben plaatsgevonden.^r

In 2018 vonden vijf van de zes incidenten plaats bij AEB. Bij de bedrijven AEB (17 meldingen), PPG Coatings Nederland B.V. (7 meldingen) en Lanxess Manufacturing Netherlands B.V. (voorheen Chemtura B.V.) (3 meldingen) vonden in 2018 veel OMS-meldingen plaats. De prognose voor 2018 is dat het aantal incidenten bij Brzo-bedrijven iets zal afnemen.

Na OMS-meldingen (71%) zijn binnenbranden het meest voorkomende incident bij Brzo-bedrijven (11,5%). Er vinden weinig incidenten plaats met gevaarlijke stoffen (2%).

In 2017 waren vier van de zeventien incidenten zeer groot, waarvan drie branden en een lek bij een chemisch bedrijf. Deze zeer grote branden waren alle drie bij AEB. In de jaren 2013, 2014, 2015, 2016 en 2018 waren er geen tot zeer weinig grote of zeer grote incidenten bij Brzo-bedrijven.

Meeste incidenten bij niet-Brzo-bedrijven

Veruit de meeste incidenten (94%) vinden plaats bij niet-Brzo-bedrijven. Dat is ook logisch, aangezien dit de grootste groep bedrijven in de haven zijn. De groep niet-Brzo-bedrijven is zeer divers. Dit kan een kiosk zijn bij een station, maar ook een bedrijf met gevaarlijke stoffen die net onder de Brzo-grens valt (net-niet-Brzo-bedrijven).

Afvalbranche is oververtegenwoordigd bij bedrijven in de haven

De brandweer benoemd in de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* van 2015 en 2018 dat de afvalbranche een grote vertegenwoordiging kent bij binnenbranden die bij bedrijven in de haven plaatsvinden. Broei of brand in opslagterminals wordt in het *Regionaal risicoprofiel* van de Veiligheidsregio als bron van langdurige overlast genoemd.³⁹ In 2015 gaf de brandweer aan dat vijf van de elf bedrijven met meer dan twee binnenbranden tussen 2006-2014 afkomstig uit de afvalindustrie.⁴⁰ In 2018 geeft de brandweer aan dat acht van de twintig bedrijven met meer dan één binnenbrand tussen 2008-2017 in de afvalbranche werkzaam was.⁴¹

In Tabel 2.3 zijn de bedrijven opgenomen waar tussen 2017 en juni 2018 de meeste binnenbranden voorkwamen (>1). In deze periode zien we, net als in de periode 2008-2017 dat de top 2 bestaat uit afvalbedrijven. Zes van de negen bedrijven met de meeste binnenbranden zijn afvalbedrijven.

^r Dit betreft de bedrijven Alkion Terminal Amsterdam B.V., Caldic Nederland B.V., GPS Amsterdam B.V., NuStar Terminals B.V., Simandan Holding B.V., Vos Olie & Gas B.V.

Tabel 2.3 Bedrijven waar tussen 2017 en juni 2018 de meeste binnenbranden voorkwamen (>1)

Bedrijf	# binnenbranden 2017 t/m juni 2018
AEB	14
ICOVA	4
OBA	3
Bedrijfsvzml.	3
PARO	2
Gansewinkel	2
SUEZ	2
HKS	2
Dutch Cacao	2

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Voor de oververtegenwoordiging van branden bij afvalbedrijven noemt de brandweer de aard van de industrie (chemisch afval, vuilverbranding, bergen afval). Het betreft in de meeste gevallen brand door broei in afvalbergen.⁴²

In Tabel 2.4 wordt het totaal aantal incidenten (brand, hulpverlening, waterongevallen en gevaarlijke stoffen) bij afvalbedrijven weergegeven vanaf 2016.^s Deze incidenten zijn afgezet tegen het aantal incidenten bij alle bedrijven in de Amsterdamse haven. Hieruit blijkt dat het percentage incidenten bij afvalbedrijven sinds 2016 wel lijkt af te nemen.

^s Aantallen 2016 gaan over de hele Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Dit betreft een realistische indicatie aangezien de meeste afvalbedrijven in Amsterdam in Westpoort zijn gevestigd.

Tabel 2.4 - Aantal incidenten bij afvalbedrijven, vergeleken met aantal incidenten bij bedrijven in de haven (2016-2018)

Jaar	Aantal incidenten bij afvalbedrijven	Aantal incidenten bij bedrijven haven	% van totaal aantal incidenten (exc OMS)
2016	26	122	21%
2017	21	137	15%
2018 (prognose)	18	134	13%

Bron: Rekenkamer o.b.v. data Brandweer Amsterdam-Amstelland, email ontvangen 15 augustus 2018.

Als gevolg van de risicoanalyses over de brandveiligheid in Westpoort is door de brandweer in 2017 gestart met het pilotproject 'Afval en nuttige toepassingen'. Dit project heeft tot doel een beeld te krijgen bij de specifieke problematiek en te bezien of aanvullende maatregelen wenselijk en noodzakelijk zijn. De brandweer concludeerde dat op basis van 'beperkt beschikbare data, het totaal aantal incidenten bij de bedrijfstak minimaal is'. Deze conclusie komt voort uit een vergelijking met het totaal aantal incidenten in de regio (13.000 incidenten, waarvan 21 incidenten bij afvalbedrijven in de regio). Als we echter kijken naar de situatie in Westpoort, dan blijkt dat uit de data van de brandweer dat er een oververtegenwoordiging is van branden in de afvalbranche, er in 2017 een piek was in het aantal grote branden is toegenomen en er vaker sprake is van escalatie in Westpoort.

Beperkt zicht op aantal incidenten bij cacao-opslagbedrijven

De gemeente heeft, blijkens het *Handhavingsbeleid Wabo*, zicht op de risico's op brand bij cacao-bedrijven. De gemeente constateert dat de huidige (bouw)regelgeving onvoldoende is om die risico's tot een acceptabel niveau terug te brengen.⁴³

Het inzicht in incidenten per branche, bijvoorbeeld de cacao-branch, is op basis van de systemen van de brandweer niet volledig. De data in dit rekenkameronderzoek over afvalbedrijven heeft de brandweer wel kunnen leveren, maar dit ging zeer moeizaam en niet gemakkelijk voor de brandweer. Dit heeft te maken met de grote verscheidenheid van registraties en manieren van registreren bij de Kamer van Koophandel, de omgevingsdienst en de brandweer waardoor data handmatig moet worden gekoppeld. Ook wijkt de meldingslocatie soms af van de incidentlocatie.

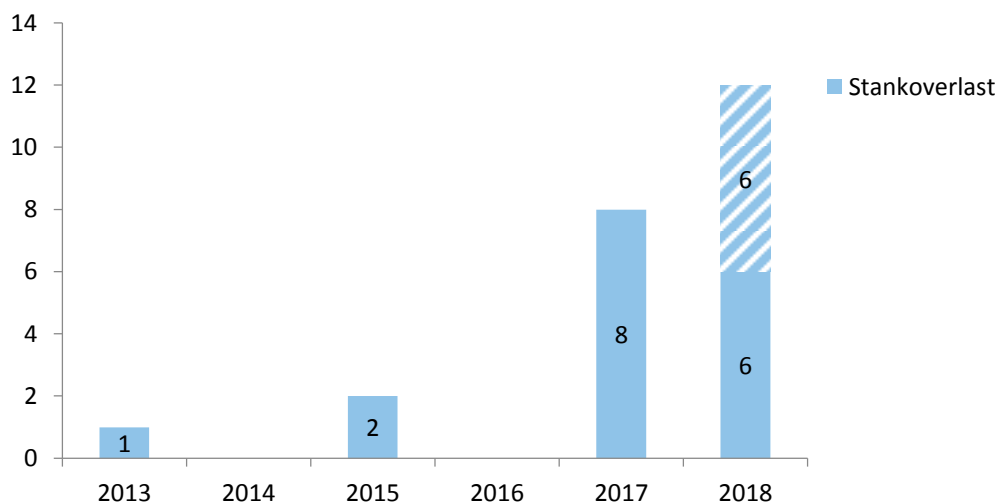
2.4 Incidenten met stankoverlast

Meer incidenten met stankoverlast in 2017 en 2018

Bij de brandweer komen ook meldingen binnen, waarbij sprake is van stankoverlast. De brandweer gaat dan veelal op pad om metingen te verrichten. Figuur 2.5 laat het aantal

geregistreerde meldingen zien waarbij sprake was van stankoverlast in de periode 2013-2018.

Figuur 2.5 Aantal meldingen stankoverlast 2013-2018^t



Bron: Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche - rvd m - 20181015.xlsx

Uit de figuur blijkt dat er in 2017 acht meldingen bij de brandweer zijn binnengekomen met stankoverlast en in 2018 zal dit aantal mogelijk nog stijgen.

Ook bij de omgevingsdienst kunnen klachten binnenkomen die gerelateerd zijn aan stankoverlast. De omgevingsdienst heeft in de periode 2015 tot en met begin oktober 2018 in totaal 268 klachten uit Westpoort ontvangen. Deze klachten betreffen geur, rook of geluidsoverlast. Op basis van de data kan geen uitsplitsing gemaakt worden naar geuroverlast. Wel blijkt dat bijna een derde van de klachten betrekking heeft op afvalbedrijven.⁴⁴

In 2018 werd in de media beschreven dat er tot en met de zomer van 2018^u alleen al zijn 72^v stank gerelateerde klachten binnengekomen waren bij de omgevingsdienst.⁴⁵

2.5 Incidenten bij hotels en schepen

Geen stijging in incidenten bij hotels

Omdat het aantal hotels rondom Sloterdijk toeneemt⁴⁶, is gekeken naar de incidenten bij gebouwen met een logiesfunctie. In totaal zijn vier middelgrote incidenten geweest bij gebouwen met een logiesfunctie: in 2015, 2016, 2017 en 2018. Dit was op wisselende loca-

^t Het laatste halfjaar van 2018 betreft een prognose.

^u Dit betreft het aantal klachten tot 13 augustus 2018.

^v Bij 58 klachten kon niet worden achterhaald wat de veroorzaker was. Bij 14 klachten kon de oorzaak wel worden achterhaald. Deze klachten waren te herleiden tot verschillende bedrijven.

ties. Hoewel het aantal hotels is toegenomen, is er dus geen sprake is van een stijging van incidenten in de hotelbranche.

Aantal incidenten binnen de scheepvaart niet zorgelijk

In Tabel 2.5 is het aantal incidenten weergegeven binnen de scheepvaart.

Tabel 2.5 Aantal incidenten binnen de scheepvaart

Jaar	Aantal incidenten Regio Amsterdam-Amstelland (excl. Westpoort)	Aantal incidenten Westpoort
2013	17	3
2014	21	2
2015	23	4
2016	16	3
2017	20	2
2018	18	2

Bron: Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Uit Tabel 2.5 blijkt dat het aantal incidenten in de regio en in Westpoort door de jaren heen redelijk stabiel is. Incidenten bij schepen komen niet zo vaak voor in Westpoort, zeker niet ten opzichte van de gemiddeld 304 overige incidenten die per jaar plaatsvinden in dit gebied. Alle incidenten binnen de scheepvaart betroffen kleine of middelgrote incidenten.

Tabel 2.6 geeft het aantal incidenten per scheepstype weer in de periode 2013 t/m juni 2018.

Tabel 2.6 Aantal incidenten per scheepstype

Type vaartuig	Aantal incidenten Regio Amsterdam-Amstelland excl. Westpoort	Aantal incidenten Westpoort
Binnenvaartschip	1	3
Cruiseschip	3	0
Duw-/sleepvaart	0	1

Type vaartuig	Aantal incidenten Regio Amsterdam-Amstelland excl. Westpoort	Aantal incidenten Westpoort
Partyboot	2	0
Passagiersschip	4	1
Pleziervaartuig	2	0
Recr -/pleziervaart	57	1
Rondvaartboot	2	0
Tanker	2	1
Vrachtschip	3	7
Woonboot	8	0
Zeeschip	1	0
Onbekend	30	3

Bron: Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Uit Tabel 2.6 blijkt dat het aantal incidenten bij schepen in de haven niet zorgelijk is. Ten opzichte van de rest van de regio Amsterdam-Amstelland komen in de haven relatief veel incidenten voor met binnenvaartschepen en vrachtschepen.

2.6 Aanrij- en opkomsttijden

Voor binnenbranden en bij sommige incidenten met gevaarlijke stoffen (wanneer de eenheid gevaarlijke stoffen moet uitrukken) zijn wettelijke opkomsttijden vastgesteld (artikel 3.2.1 en 4.2.2 van het Besluit veiligheidsregio's):

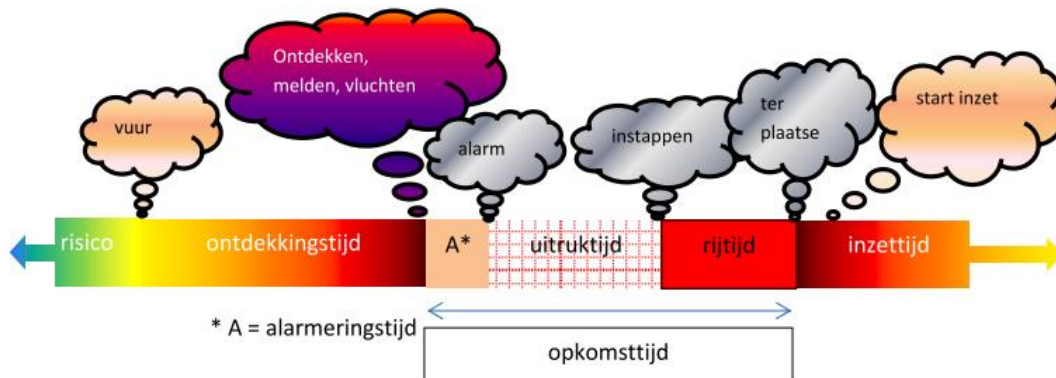
- De opkomsttijd bij binnenbranden verschilt per gebouwfunctie. Omdat de meeste objecten in het havengebied een industriële functie hebben, is de wettelijke opkomsttijd bij binnenbranden vastgesteld op maximaal 10 minuten.

De eenheid bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen moet binnen dertig minuten na alarmering beginnen met de uitvoering van haar taken op de plaats van het incident.⁴⁷

Voor het redvoertuig, hulpverleningsvoertuig en de waterongevallenwagen hanteert de brandweer de landelijke richtlijn^w van 15 minuten.⁴⁸ In deze paragraaf wordt nagegaan in hoeverre de wettelijke opkomsttijden binnen het havengebied zijn gerealiseerd. De opkomsttijd is de tijd tussen de melding en het moment dat de brandweer ter plaatse is. Eenvoudig gezegd betekent een snelle opkomsttijd een goede dekking.

Een hoge opkomsttijd kan duiden op het niet realiseren van de norm. Hoe lager de opkomsttijd hoe beter de brandweer hun repressie invult. In onderstaand figuur zijn de verschillende fasen binnen de opkomsttijd weergegeven.

Figuur 2.6 Opkomsttijd in fasen



Bron: Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer, Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013, p. 5.

Uit het figuur blijkt dat de opkomsttijd bestaat uit:

- De alarmeringstijd
De alarmeringstijd start met een melding bij de meldkamer. Deze heeft enige tijd nodig om te luisteren en een beslissing te nemen over de eenheden die moeten worden ingezet.
- De uitruktijd
Nadat de eenheden zijn gealarmeerd, start de uitruktijd. In deze tijd begeven de brandweermensen zich naar de voertuigen.
- De rijtijd
Op het moment dat de brandweermensen instappen start de rijtijd: en de tijd die de brandweer nodig heeft om van de kazerne naar de brand te komen.

^w Dit betreft de landelijke branchenorm van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR), het huidige Brandweer Nederland.

Voor het redvoertuig, het hulpverleningsvoertuig en het waterongevallenvoertuig heeft de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland in het *Dekkingsplan 2013* besloten de landelijke branchenorm van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR), het huidige Brandweer Nederland, te hanteren.

2.6.1. Realisatie opkomsttijd bij binnenbranden

In 2013 constateerde de brandweer dat het havengebied een gebied is waar veel overschrijdingen van de norm voorkomen. Mede door de overschrijding van opkomsttijden is het gebied in 2013 aangemerkt als risicogebied.

Tabel 2.7 Realisatie wettelijke opkomsttijden voor binnenbranden in de Amsterdamse haven (2013-juni 2018)

Jaar	% gehaald	% niet gehaald
2013	53%	47%
2014	47%	53%
2015	47%	53%
2016	63%	37%
2017	48%	52%
t/m juni 2018	36%	64%

Bron: Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx

Opkomsttijden worden vaak niet gehaald

Uit Tabel 2.7 blijkt voor de periode na 2013 dat de wettelijke opkomsttijden voor binnenbranden vaker niet behaald worden dan wel, met uitzondering van 2016. Het is de brandweer niet bekend waarom de norm in 2016 vaker werd gehaald dan in de overige jaren.⁴⁹ In 2018 wordt de opkomsttijd in bijna twee derde van de gevallen niet gehaald.

In de gehele veiligheidsregio werd de norm in 2013 in 76% van de gevallen gehaald en in de periode 2018-2021 zal dit naar verwachting 65% zijn.⁵⁰

De opkomsttijden voor de eenheid gevaarlijke stoffen wordt vaker behaald. Dit gaat wel om zeer kleine aantallen, aangezien de eenheid bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen weinig uitrukt (tussen de 1 en 4 keer per jaar). In 2013 t/m 2015 werd de norm in 100% van de gevallen behaald. In 2016 werd de wagen één keer ingezet en werd de norm

niet gehaald. In 2017 werd de norm in twee van de vier gevallen niet gehaald. Ook voor deze opkomsttijden geldt dus dat de brandweer steeds meer moeite heeft de norm te halen.

2.7 Conclusie

Steeds meer automatische meldingen en binnenbranden in haven

Het aantal daadwerkelijke incidenten in de Amsterdamse haven (exclusief automatische meldingen) waren tussen 2013 en juni 2018 stabiel. Tussen 2014 en 2016 is een stijging te zien in automatische meldingen (OMS-meldingen) met het gevolg dat de brandweer steeds vaker uitrukt. Het aantal binnenbranden in de haven is sinds 2014 is opgelopen van 17 binnenbranden in 2014 naar 38 binnenbranden in 2017. De prognose voor het aantal binnenbranden in de Amsterdamse haven lijkt in 2018 weer iets te dalen, maar is in vergelijking met 2013 en 2014 nog steeds hoog te noemen.

In 2017 zijn er in totaal 12 grote en zeer grote incidenten, terwijl dit het jaar daarvoor varieerde van 4 tot 6. Het aantal opschalingen (GRIP-situaties) lag in 2017 hoger dan in de jaren ervoor. Circa tien van de twaalf grote en zeer grote incidenten betroffen in 2017 binnenbranden, waarvan een aanzienlijk aantal bij het Afval Energie Bedrijf (AEB) plaatsvond. Drie van de vijf bedrijven waar veel kleine en middelgrote incidenten voorkomen zijn afvalbedrijven. Dit kan duiden op onvoldoende veiligheidscultuur of onvoldoende aandacht voor evaluatie bij deze bedrijven. Met het stijgende aantal OMS-meldingen en stijgend aantal binnenbranden is de werkdruk voor de brandweer in het havengebied sinds 2014 toegenomen en moeten zij vaker repressief uitrukken, dit kost tijd en inzet van de brandweer.

Aantal incidenten bij Brzo-bedrijven stijgt, vooral door Afval Energie Bedrijf

Het aantal incidenten bij Brzo-bedrijven (bedrijven met een grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen) is in 2017 toegenomen. De verklaring hiervoor is dat het Afval Energie Bedrijf (AEB) sinds 2017 een Brzo-bedrijf is geworden, en dat het overgrote deel van de incidenten bij AEB plaatsvinden.

Afval- en recyclingbranche oververtegenwoordigd onder incidenten bij bedrijven

Binnenbranden komen hoofdzakelijk voor bij bedrijven in de afval- en recyclingbranche: zes van de negen bedrijven met de meeste binnenbranden in de periode 2017 t/m juni 2018 is een afval- en recyclingbedrijf. Dit sluit aan bij een trend die door de brandweer al sinds 2006 wordt gesignaleerd. Het percentage incidenten bij afvalbedrijven was in 2016 21% ten opzichte van het totaal aantal incidenten en lijkt sindsdien wel wat af te nemen. De brandweer heeft geen inzicht kunnen geven in de ontwikkeling van aantallen en aard van incidenten in andere risicovolle branches, zoals de cacaobranche.

Meer meldingen stankoverlast

Het aantal incidenten waarbij stankoverlast wordt veroorzaakt voor de omgeving is in 2017 hoger dan de jaren daarvoor. In 2018 lijkt dit beeld zich voort te zetten.

Aantal incidenten bij hotels en schepen niet zorgwekkend

Positief is dat in de hotelbranche geen stijging in incidenten is waar te nemen. Dit terwijl het aantal hotels in Sloterdijk de afgelopen jaren is toegenomen. Ook het aantal incidenten bij schepen is niet zorgwekkend.

Opkomsttijden worden steeds vaker niet gehaald

De wettelijke norm voor opkomsttijden bij binnenbranden in de haven werd tussen 2013 en juni 2018 in gemiddeld 51% van de gevallen niet gehaald. Dit probleem lijkt toe te nemen, daar waar in het eerste halfjaar van 2018 64% van de binnenbranden in de havengevallen de norm niet werd gehaald. Dit betekent dat de brandweer vaak te laat op bestemming is waardoor branden de tijd hebben zich te ontwikkelen en blussen meer capaciteit kost. Dit kan als gevolg hebben dat de brandweer langer bezig is met blussen in de Amsterdamse haven.

3 Omgang met risico's

In dit hoofdstuk kijken we hoe de veiligheidsregio omgaat met risico's. De primaire verantwoordelijkheid voor brandveiligheid van een gebouw ligt bij de eigenaar en de gebruiker. Dat ontslaat de veiligheidsregio echter niet om te kijken waar het risico kan beïnvloeden en beperken. De brandweer heeft de wettelijke taak om risico's te beheersen. Risicobeheersing is gericht op het voorkomen en het beperken van brand en de schadelijke gevolgen van brand. Niet alle risico's kunnen en hoeven beheerst te worden. Om een goede afweging te maken welke risico's beheerst moet worden, dienen de risico's bekend te zijn.

We beantwoorden in dit hoofdstuk de volgende onderzoeksvraag:

Op welke manier gaat de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland om met risico's?

Met 'veiligheidsregio' bedoelen we zowel de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland als de Brandweer Amsterdam-Amstelland die daar onderdeel van uitmaakt. In dit hoofdstuk kijken we vooral naar de manieren waarop de veiligheidsregio risico's inventariseert, afweegt en deelt met anderen.

Hieronder gaan we allereerst in op het beoordelingskader (3.1). Daarna analyseren we in hoeverre de risico-inventarisatie via het regionaal risicoprofiel (3.2). Binnen de veiligheidsregio en specifiek de brandweerorganisatie wordt middels verschillende activiteiten omgegaan met risico's en vorm gegeven aan risicobeheersing. We gaan in op het brandrisicoprofiel dat de brandweer opstelt voor de hele regio opstelt (3.3), de risicoanalyses Westpoort (3.4), de projecten HOT100 en Focus50 (3.5), de pilot recycling- en afvalbedrijven (3.6) en tot slot het realiseren van de afdeling Risicobeheersing (3.6). De paragraaf sluit af met een oordeel over op welke manier de veiligheidsregio omgaat met risico's (3.7).

3.1 Beoordelingskader en aanpak

Van risicobeheersing naar riciogericht werken

Van oudsher staat het beheersen van rampen en crises centraal bij de brandweer. In 2000 werd het begrip 'risicobeheersing' ingevoerd bij de veiligheidsregio's. Vanuit de filosofie dat voorkomen beter is dan genezen, ziet de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland voor zichzelf ook een actieve rol in risicobeheersing. Bijvoorbeeld door veiligheidsvraagstukken te helpen agenderen, definiëren en uitbouwen en door anderen actief te wijzen op mogelijke proactieve en preventieve oplossingen.⁵¹ 'Risicobeheersing' betekent niet dat de overheid volledig verantwoordelijk is voor het organiseren of afdwingen van veiligheid en dat de risico's beheerst of overwonnen kunnen worden. Dit is, zoals ook in de feitelijke reactie van de veiligheidsregio wordt aangegeven, maar beperkt het geval. Een te grote nadruk op het beheersen van risico's kan ook negatieve gevolgen hebben. Overheden kunnen

de neiging hebben te snel na een incident nieuwe regels te bedenken, zonder dat wordt afgewogen of het incident wel nieuwe regels vergt (risicoregelreflex).⁵² Dit alles ontslaat de veiligheidsregio niet om daar waar mogelijk risico's te beïnvloeden en te beperken. Risico-inventarisatie is verplicht volgens de Wet veiligheidsregio's.

Brandweer Nederland heeft in 2010 een nieuwe visie ontwikkeld op risicobeheersing.⁵³ Kern van de visie is dat winst in de brandveiligheid van de samenleving te behalen is bij het voorkomen van incidenten. Naar aanleiding hiervan is de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (hierna: veiligheidsregio) sinds 2014 bezig met een transitie naar 'risicogericht werken'.^x Bij 'risicogericht werken' gaat het volgens het veiligheidsberaad om: de gerichtheid op risico's die ertoe doen en deze risico's op een adequate wijze beïnvloeden.⁵⁴ Dat vergt volgens het Veiligheidsberaad het scherp in beeld brengen en afwegen van risico's, het zoeken naar maatregelen die de veiligheid bevorderen, het motiveren van anderen, het beïnvloeden van gedrag en een heldere verantwoordelijkheidsverdeling tussen burgers, bedrijven en overheden.

Wettelijke plicht: risico's inventariseren

Van de veiligheidsregio en de brandweer kan in elk geval verwacht worden dat de organisatie voldoet aan de minimale eisen zoals in de Wet Veiligheidsregio's gesteld. De veiligheidsregio moet zich wettelijk gezien inspannen om zicht te krijgen op risico's. Zo heeft het bestuur van de veiligheidsregio de wettelijke taak risico's van branden, rampen en crises te inventariseren (Wet veiligheidsregio's, artikel 10). De brandweer heeft de wettelijke taak branden te voorkomen, beperken en bestrijden (Wet veiligheidsregio's, artikel 25, lid 1). Om branden te voorkomen dienen risico's in beeld te zijn, zodat deze beheerst kunnen worden.

Normen

In dit hoofdstuk kijken wij hoe de veiligheidsregio omgaat met risico's. We hebben niet gekeken hoe dat vorm krijgt in alle fasen. Wel kijken we in dit hoofdstuk hoe de veiligheidsregio risico's inventariseert, afweegt en deelt. Hierbij is alleen gekeken naar de activiteiten die worden uitgevoerd om zicht te krijgen op risico's in de haven. De veiligheidsregio definieert risicogericht werken als volgt:

- evenwichtige beoordeling van risico's door benadering vanuit meerdere perspectieven in samenwerking met relevante partijen,
- een onderlinge weging van risico's op basis van een integrale benadering,
- advisering (met als doel duurzame gedragsverandering) en op basis van het delen en analyseren van informatie.⁵⁵

^x De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en Brandweer Amsterdam-Amstelland hebben de ambitie meer risicogericht te werken voor het eerst benoemd in haar meerjarenperspectief van 2013-2015.

Op basis van definitie komt de rekenkamer tot de volgende normen voor de omgang met risico's:

Norm
De veiligheidsregio heeft inzicht in risico's en beoordeelt deze vanuit meerdere perspectieven in samenwerking met relevante organisaties
De veiligheidsregio weegt risico's en bepaalt per risico of en welke maatregelen getroffen worden
De veiligheidsregio adviseert en deelt de risico's en de werking van de beheersmaatregelen

Voor wat betreft het delen van informatie over risico's zien wij verschillende gradaties:

- de risico's zijn beschreven in een intern document dat niet is vastgesteld door de korpsleiding;
- de risico's zijn beschreven in een document dat is vastgesteld door de korpsleiding en of het veiligheidsbestuur;
- de risico's zijn gemeld aan de gemeenteraad.

3.2 Risico inventarisatie via regionaal risicoprofiel

In deze paragraaf gaan we na hoe de veiligheidsregio risicogericht werken invult via het opstellen van een regionaal risicoprofiel.

Verantwoordelijkheid veiligheidsregio

Het bestuur van de veiligheidsregio heeft de wettelijke verplichting elke vier jaar een beleidsplan vast te stellen, gebaseerd op een risicoprofiel (Wet veiligheidsregio's, artikel 14 en 15). Het risicoprofiel moet volgens de wet bestaan uit:

- een overzicht van de risicovolle situaties binnen de veiligheidsregio die tot een brand, ramp of crisis kunnen leiden,
- een overzicht van de soorten branden, rampen en crises die zich in de veiligheidsregio kunnen voordoen, en
- een analyse waarin de weging en inschatting van de gevolgen van de soorten branden, rampen en crises zijn opgenomen.

Het risicoprofiel heeft betrekking op de hele regio en niet alleen de brandweer, maar ook de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR) en de politie. Het risicoprofiel is één van de startpunten voor de beleidscyclus van de veiligheidsregio.

Verantwoordelijkheid gemeenteraad

Het bestuur van de veiligheidsregio's stelt volgens de Wet veiligheidsregio's ten minste eenmaal in de vier jaar het beleidsplan vast (artikel 14 en 15). Feitelijk betekent deze wettelijke verplichting dat de veiligheidsregio risico's moet inventariseren, de risico's moet beoordelen en de risico's open en transparant moet voorleggen aan de gemeenteraad.

Inzicht in risico's is redelijk

Positief is dat de veiligheidsregio voldoet aan de wettelijke eisen rondom risico-inventarisatie. Door om de paar jaar te inventariseren is er inzicht in grootschalige risico's. het veiligheidsbestuur heeft in 2009, 2012 en 2017 een *Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland* opgesteld. Het *Regionaal Risicoprofiel* biedt in het onderdeel *Risicobeeld* een overzicht van risicovolle situaties binnen de veiligheidsregio ('*wat kan ons overkomen?*'). De focus ligt hier op ramp, crisis- en grootschalige incidenttypen.⁵⁶ De risico's worden tussentijds niet geactualiseerd.⁵⁷ In het *Regionaal Risicoprofiel* wordt globaal ingegaan op brandrisico's. Specifieke brandrisico's, bijvoorbeeld voor de haven, worden geïnventariseerd door de brandweer, die hiertoe een separaat brandrisicoprofiel opstelt (zie paragraaf 3.3).

In het onderdeel *Risicoanalyse* worden de impact en waarschijnlijkheid van de risico's inzichtelijk gemaakt ('*hoe erg is dat wat ons kan overkomen?*'). Dit gebeurt aan de hand van 'expert judgement'. Ook in het oordeel van experts zitten subjectieve elementen. Daarom is het belangrijk om bij het risicoprofiel ook gebruik te maken van de data die ontsloten wordt met specifieke algoritmes en visualisatiesoftware. De nauwkeurigheid en het stuurvermogen van het risicoprofiel is daardoor niet optimaal.⁵⁸ De nauwkeurigheid zou verhoogd kunnen worden door het risicoprofiel, naast expert judgement, op basis van data, algoritmes en visualisatiesoftware op te stellen.⁵⁹ Dit zou passen in de ambitie van de veiligheidsregio die in het *Beleidsplan 2015* haar *Jaarverslag 2017* aangeeft dat informatiegestuurd werken een belangrijk thema is.⁶⁰ In het *Regionaal Risicoprofiel* wordt niet ingegaan op beheersmaatregelen, dat is ook geen wettelijk vereiste.

Risico's zijn onvoldoende afgewogen en niet voorzien van maatregelen

Er is dus enig inzicht, maar geen risicomanagementsysteem. Risico's worden niet tussentijds geactualiseerd en in het risicoprofiel of het beleidsplan worden geen beheersmaatregelen beschreven. Risico's worden wel afgewogen. Zoals gezegd zou deze afweging nauwkeuriger kunnen door naast expert judgement ook data te gebruiken.

Transparantie is voldoende: risico's worden voldoende gedeeld

Er wordt open en transparant gecommuniceerd over de risico's uit het risicoprofiel. In het *Regionaal Risicoprofiel* geeft de veiligheidsregio wel duidelijk aan hoe het profiel tot stand

is gekomen. Het *Regionaal Risicoprofiel* is openbaar gemaakt op de website van de gemeente Amsterdam.^y Het document is gedeeld met het Veiligheidsbestuur en de raad.

Deelconclusie

Door regelmatig risico's te inventariseren in het regionaal risicoprofiel bestaat er inzicht in grootschalige risico's. Risico's worden afgewogen in overleg met andere organisaties. De afweging wordt niet vastgelegd in een document of systeem. Deze afweging zou nauwkeuriger kunnen door naast expert judgement ook data te gebruiken. De risico's worden niet voorzien van beheersmaatregelen. Er wordt open en transparant gecommuniceerd over de risico's uit het risicoprofiel.

Op basis van bovenstaande komen wij tot de volgende conclusie:

	Wettelijke eis	Inzicht in risico's	Risico's afgewogen en voorzien van maatregelen	Open en transparant over risico's
<i>Regionaal Risicoprofiel</i>	+	+/-	-	+

3.3 Brandrisicoprofiel

Deels inzicht in risico's

De veiligheidsregio geeft in haar *Regionaal Risicoprofiel* aan dat het risicoprofiel niet geschikt is om brandveiligheidsrisico's te analyseren.⁶¹ De brandweer stelt daarom een regionaal brandrisicoprofiel op.⁶² De risicoprofielen zijn een relatieve analyse van de kans en effecten van brand, hulpverlening, waterongevallen en ongevallen met gevaarlijke stoffen.

De brandweer geeft zowel in 2015 als in 2018 aan dat het risicobeeld voor Westpoort vooral is opgebouwd uit beschikbare vergunning- en incidentgegevens. In 2018 zijn andere variabelen meegenomen om tot een brandrisicoprofiel te komen dan in 2013. Sommige indicatoren die in 2013 zijn meegewogen zijn niet zo relevant voor de haven, zoals de WOZ-waarde. De brandweer geeft aan dat deze variabelen continu in ontwikkeling zijn.⁶³ In 2018 valt de brandkans in de haven lager uit omdat de variabele 'aantal objecten' in 2018 zwaarder is meegeteld dan in 2013.⁶⁴

Voor sommige aspecten van de risico's zijn (nog) geen data beschikbaar of geen passende indicatoren. Hierdoor geven de gegevens slechts een beperkt beeld van de actuele en toekomstige risico's in de haven.⁶⁵ De data die gebruikt zijn voor het brandrisicoprofiel, zijn wel betrouwbaar.⁶⁶

^y Zie: <https://www.amsterdam.nl/veiligheidsregio/organisatie/>

De projectgroep van het dekkingsplan bepaalt welke variabelen worden meegenomen bij het opstellen van het brandrisicoprofiel. Er is geen documentatie beschikbaar over de afweging die daarbij gemaakt is. Dat veranderingen in het brandrisicoprofiel niet worden gemonitord werd al door Justitie van Veiligheid geconstateerd en is een landelijk aandachtspunt.⁶⁷

Maatregelen worden gekoppeld aan risico's en de transparantie is voldoende

In het dekkingsplan wordt ingegaan op algemene maatregelen om de dekking in de regio te verbeteren. Het gaat om maatregelen die de inrichting van de repressieve brandweezorg flexibeler moeten maken waardoor de brandweer beter kan aansluiten bij het risicoprofiel: daar waar veel risico is, is veel brandweezorg en daar waar weinig risico is minder brandweezorg.⁶⁸ De brandweer beschrijft in het dekkingsplan de maatregelen en de consequenties van de maatregelen. Over de uitvoering van de maatregelen is een separaat uitvoeringsplan *Dekkingsplan 2018-2021* opgesteld. Daaruit blijkt dat de uitvoering van de maatregelen onder leiding van een programmamanager in deelprojecten plaatsvindt.⁶⁹ Het dekkingsplan is vastgesteld door het veiligheidsbestuur en gedeeld met de gemeenteraad.

In het *Dekkingsplan 2018-2021* wordt letterlijk aangegeven dat:

“...in het Westelijk Havengebied veel wordt gewerkt met gevaarlijke stoffen en de kans op een ongeval daar laag is. In het centrum van Amsterdam is het risico op ongevallen met gevaarlijke stoffen het grootst. Dit komt met name door het hoge aantal meldingen van koolmonoxide. Daarnaast zijn er verspreid over de regio ook nog diverse objecten waar zich ongevallen met gevaarlijke stoffen zouden kunnen voordoen, zoals ziekenhuizen en bijvoorbeeld de Jaap Edenbaan, waar zich een ammoniakinstallatie bevindt. Verder vindt door de hele regio vervoer van gevaarlijke stoffen plaats”.⁷⁰

En hoe lager het risico, hoe minder inspanningen de brandweer doet. Dit betekent dus dat de brandweer naar de hele regio heeft gekeken, een afweging heeft gemaakt en ervoor kiest om op basis van het risico in de haven minder inspanningen te leveren daar.

Deelconclusie

Doordat de brandweer regelmatig een brandrisicoprofiel heeft opgesteld, is voldaan aan de wettelijke eis. Ook worden maatregelen gekoppeld aan de risico's die uit het dekkingsplan blijken en wordt de opvolging van de maatregelen geborgd in een uitvoeringsplan. Van een betrouwbaar beeld van risico's in het havengebied is nog geen sprake omdat men nog zoekende is naar relevante indicatoren en data voor de haven. Uit het dekkingsplan blijkt dat de brandweer naar de hele regio heeft gekeken, een afweging heeft gemaakt en ervoor heeft gekozen om op basis van het risico in de haven minder inspanningen te leve-

ren daar. Tevens zijn de risico's uit het dekkingsplan niet openbaar; op dat punt kan het delen van risico's nog worden verbeterd. Hieronder worden de conclusies samengevat.

	Wettelijke eis	Inzicht in risico's	Risico's afgewogen en voorzien van maatregelen	Open en transparant over risico's
<i>Dekkingsplan 2018-2021 en Brandrisicoprofiel 2017</i>	+	+/-	+	+/-

3.4 Risicoanalyses Westpoort

In 2015 en in 2018 heeft de brandweer een *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* opgesteld. Doel was een beeld te geven van de stand van brandveiligheid in het havengebied door middel van een risicoanalyse. Dit is gedaan door informatie over onder meer historische (brand-) incidentstatistieken, vergunningsgegevens en object- en bedrijfsfuncties in een bepaald gebied aan elkaar te verbinden.

Inzicht in risico's voldoende

Op basis van verschillende data-analyses worden conclusies getrokken over het risico op veiligheidsincidenten in Westpoort.⁷¹ Op basis van onregelmatigheden in de data worden risico's inzichtelijk gemaakt.

Risico's worden afgewogen, maar niet van maatregelen voorzien

Voor de geconstateerde risico's worden verklaringen gegeven, waarna wordt afgewogen of het risico wel of geen prioriteit heeft.⁷² Opvallend is dat bij bijna alle risico's een verklaring wordt genoemd. Het is niet helder in hoeverre het risico wordt geaccepteerd. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het hoog aantal geconstateerde OMS-meldingen en de stijging in het aantal buitenbranden in Westpoort. Er worden niet altijd maatregelen gekoppeld aan geconstateerde risico's.⁷³ Uitzonderingen zijn: een onderzoek naar incidenten bij afvalbedrijven naar aanleiding van een stijging in branden bij afvalbedrijven en de activiteiten van het Keurmerk veilig Ondernemen die worden ingezet om het aantal buitenbranden te beperken.⁷⁴

Delen van risico's

In de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* wordt gerapporteerd over de totstandkoming van het risicoprofiel. De risico's zijn binnen de brandweerorganisatie gedeeld, zo is de analyse voorgelegd aan de korpsleiding.⁷⁵ Ook zijn de analyses gedeeld met het veiligheidsbestuur, maar niet met de gemeenteraad. De risicoanalyses zijn niet openbaar gemaakt.

Deelconclusie

De *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* biedt inzicht in risico's door middel van data-analyses. De risico's worden afgewogen waarna in bijna alle gevallen wordt besloten het risico te accepteren. In één geval wordt een beheersmaatregel genoemd. De analyses zijn voor intern gebruik en zijn niet openbaar gemaakt en gedeeld met de gemeenteraad.

Activiteit brandweer	Inzicht in risico's	Risico's afgewogen en voorzien van maatregelen	Open en transparant over risico's
<i>Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort</i>	+	+/-	+/-

3.5 Focus50

Draagt bij aan inzicht in risico's

De Focus50 is een samenwerking tussen drie veiligheidsregio's, twee politie-eenheden, de Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat en vijf gemeenten. Men brengt gezamenlijk risico's in beeld, weegt deze af en risico's worden vergeleken.⁷⁶ De Focus50 kwam voort uit de aanbevelingen die waren opgesteld in het *Risicobeeld en Capaciteitanalyse* van het Noordzeekanaalgebied. Daarin was onder meer opgenomen dat de risico's in het Noordzeekanaalgebied beter in beeld moesten komen, gedeeld moesten worden en meer in samenhang moesten worden bekeken.⁷⁷

De Focus50 gaat om een methode, zoals HOT100, die nog in ontwikkeling is, maar die experts van verschillende organisaties bij elkaar brengt en een gedeeld beeld van risicovolle objecten in kaart brengt, waarop dan vanuit diverse disciplines geacteerd kan worden. Het is een dynamische lijst. De Focus50 is een instrument om risico's in het Noordzeekanaalgebied te benoemen waarin wet- en regelgeving tekort schiet. De vraag is steeds over welke bovenwettelijke maatregelen het gesprek kan worden aangegaan met sectoren of bedrijven. Doel is risicogericht regie te kunnen voeren op verhoging van het (brand)veiligheidsniveau in het hele Noordzeekanaalgebied.⁷⁸ Medio 2017 is, volgens de methodiek van de HOT100^z, gestart met het project 'Focus50'.

^z Stadsbreed is sinds 2012 gewerkt aan een HOT100-methodiek. De brandweer kijkt samen met de politie, de Omgevingsdienst en het Port of Amsterdam welke bedrijven het grootste risico vormen en welke objecten in Amsterdam die extra aandacht verdienen als het gaat om brandveiligheid. Voor 2016 zijn drie thema's benoemd waar extra aandacht is voor brandveiligheid: 1) parkeergarages, 2) kinderdagverblijven en 3) zorginstellingen.

Aandachtspunt bij de Focus50 is het delen en koppelen van informatie tussen verschillende organisaties. Verschillende actoren hebben verschillende informatie in beheer. Zo beheert de brandweer informatie over incidenten en de omgevingsdienst over voorvallen. Andere beschikbare informatie bestaat uit: BAG-gegevens, hoogte van gebouwen, empirische gegevens en slachtofferregistratie. Wanneer deze informatie wordt gekoppeld kan dit leiden tot een bepaalde risico-inschatting. Het koppelen van informatie blijkt nog lastig. Daarom beperkt het delen van informatie zich op dit moment tot het delen van informatie tijdens overleggen.⁷⁹ Naast de Focus50 vindt er ook een 'havenoverleg' plaats onder voorzitterschap van het openbaar ministerie. Alle toezichthoudende en handhavende partijen in het Noordzeekanaalgebied behandelen bij dit overleg lopende onderzoeken naar milieudelicten gepleegd door bedrijven rond het Noordzeekanaalgebied. Het feit dat deze bedrijven milieudelicten plegen wordt in het kader van risicogericht werken gezien als een soort early-warning. Bedrijven die het niet zo nauw nemen met milieuregeling zullen dit naar verwachting ook niet doen op het gebied van (brand)veiligheid.

Inzet van maatregelen nog in ontwikkeling

Uit de beschikbare documentatie over dit project blijkt dat er nog geen concrete maatregelen zijn gekoppeld aan de geconstateerde risico's. Uit gesprekken met betrokkenen blijkt dat er wel een aantal acties zijn ingezet. Welke maatregelen worden ingezet en waarom die maatregelen worden ingezet wordt niet gedocumenteerd.

Communicatie vooral intern

Het traject om te komen tot de Focus50 is niet vastgelegd.⁸⁰ Dit is vanuit de gedachte dat het maken van de lijst er vooral toe moet leiden dat de relevante organisaties met elkaar in gesprek komen om (veiligheids)netwerken uit te breiden en daarmee de reguliere informatie-uitwisseling tussen overheidsorganisaties te verbeteren. Er is alleen een lijst met risico's gedeeld met het Directeurenoverleg Noordzeekanaalgebied (DOVN). De Focus50 is niet gedeeld met het Veiligheidsbestuur en de raad. Er zijn geen afspraken gemaakt over de looptijd van de Focus50.⁸¹

Deelconclusie

Positief is het idee achter de Focus50 om juist die risico's te benoemen waarin de wet- en regelgeving tekort schiet. Hiermee kan het project bijdragen aan het inzichtelijk maken van risico's. Het documenteren van risico's, het afwegen van de risico's, het inzetten van beheersmaatregelen en het delen van informatie tussen de verschillende organisaties moet verder ontwikkeld en verbeterd worden. Het lijkt vooralsnog vooral een intern project te zijn, waarbij de geconstateerde risico's alleen onder de betrokken organisaties worden gedeeld.

	Inzicht in risico's	Risico's afgewogen en voorzien van maatregelen	Open en transparant over risico's
Focus50	+	+/-	+/-

3.6 Pilot afval-en recycling bedrijven

Inzicht in risico's, maar onvoldoende in oorzaken

Naar aanleiding van de toename van incidenten bij afval- en recyclingbedrijven is bij de brandweer de vraag ontstaan of branden in de afvalindustrie een risico zijn. In 2017 is daarom gestart met het pilotproject 'Afval en nuttige toepassingen'^{aa} om te onderzoeken of dit daadwerkelijk een probleem is. Het onderzoek in samenwerking met de omgevingsdienst richtte zich niet specifiek op de haven maar op de gehele regio.⁸² Dit project heeft tot doel een beeld te krijgen bij de specifieke problematiek en te bezien of aanvullende maatregelen wenselijk en noodzakelijk zijn. Conclusie van de brandweer, op basis van beperkt beschikbare data, is dat het totaal aantal incidenten bij de bedrijfstak minimaal is, de brandweer beperkt invloed heeft op het beperken van branden binnen deze bedrijfstak omdat milieurisico's een verantwoordelijkheid zijn van de omgevingsdienst en dat de eventuele marginale veiligheidswinst niet in verhouding is tot de verwachte inspanning.⁸³

Dit is opmerkelijk, omdat uit de data van de brandweer blijkt dat er een oververtegenwoordiging is van branden in de afvalbranche (zie paragraaf 2.3). Uit de pilot blijkt verder dat het aantal grote branden wel is toegenomen en er wat vaker sprake is van escalatie. Vorig jaar waren dat RataPlan (kringloopwinkel), Icova (afval- en recyclingbedrijf) en Paro (afval- en recyclingbedrijf).⁸⁴ De omgevingsdienst heeft aan de brandweer een lijst gegeven met bedrijven in de categorie afval en nuttige toepassingen. De brandweer heeft deze lijst vervolgens vergeleken met de eigen incidentgegevens en de impact van de branden geanalyseerd aan de hand van een brand bij Icova. Dit, omdat dit een zeer grote brand betrof met grote gevolgen. Dit project heeft het inzicht in de risico's in deze sector vergroot.

Om risico's te kunnen beheersen en voorkomen is het belangrijk om de oorzaken van de incidenten te kennen. Hier is nu onvoldoende inzicht in. De brandweer doet meestal zelf geen onderzoek naar de oorzaak van een brand in deze bedrijfstak. De omgevingsdienst wel, maar niet alle incidentrapporten van de omgevingsdienst zijn toegankelijk voor de brandweer.

Het in kaart brengen van risico's wordt bemoeilijkt doordat verschillende diensten, zoals de omgevingsdienst en de brandweer, gebeurtenissen op verschillende manieren registre-

^{aa} Hieronder valt recycling, hergebruik, terugwinning dan wel andere handelingen gericht op het verkrijgen van secundaire grondstoffen.

ren. Dit maakt het lastig om data te koppelen. De beschikbare data blijken ook niet altijd betrouwbaar. Soms was bij de brandweer een incident bekend, maar niet bij de omgevingsdienst of andersom. Of was een incident geregistreerd bij een bedrijf, maar bleek het incident relatief onbenullig te zijn zoals een brandend bankje in het park achter het bedrijf.

Maatregelen en delen van risico's

De brandweer kijkt niet samen met de omgevingsdienst naar mogelijke beheersmaatregelen. Samenwerking beperkte zich tot eenmalige cijferuitwisseling en af en toe worden er adviezen ingewonnen. Opmerkelijk is dat de omgevingsdienst afvalbedrijven als aandachtspunt heeft en de brandweer concludeert dat de gezamenlijke pilot gericht op deze sector geen vervolg nodig heeft. De brandweer concludeert dat extra preventieve inspanningen voor afvalbedrijven in de haven niet noodzakelijk zijn, omdat ze het risico hebben afgezet tegen de risico's in de rest van de regio zoals het centrum van Amsterdam. Wat ons betreft doet deze relativering geen recht aan het feit dat incidenten bij afvalbedrijven een toenemend probleem zijn binnen de Amsterdamse haven. De brandweer vindt samenwerken met ketenpartners aan het voorkomen van risico's belangrijk, maar deze visie vertaalt zich nog niet in goede samenwerking in de praktijk. Bij het feitelijk wederhoor geeft de brandweer aan dat de brandweer van mening is dat de pilot afvalbedrijven wel een vervolg nodig heeft, maar dat de brandweer daar niet de trekker van zou moeten zijn.

Deelconclusie

Het pilotproject 'Afval en nuttige toepassingen' van de brandweer heeft bijgedragen aan het in kaart brengen van de risico's in de afval- en recyclingbranche. Het inzicht in oorzaken van incidenten is echter nog onvoldoende. Opmerkelijk aan de conclusie van de brandweer is dat het aantal incidenten binnen de afvalbranche minimaal is. Hierbij wordt het aantal incidenten bij afvalbedrijven afgezet tegen het totaal aantal incidenten in de hele regio. Kijken we naar de haven, dan blijkt dat er ten opzichte van andere bedrijven in de haven relatief veel binnenbrandincidenten voorkomen bij de afval- en recyclingbranche. Het is dan ook de vraag of de conclusie van de brandweer om zelf niet extra in te zetten op deze branche gerechtvaardigd is.

	Inzicht in risico's	Risico's afgewogen en voorzien van maatregelen	Open en transparant over risico's
Pilot Afval- en recyclingbedrijven	+/-	+/-	+/-

3.6.1 Afdeling risicobeheersing

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft als visie dat winst in brandveiligheid te behalen is door samen met ketenpartners te werken aan veiligheidsrisico's en incidenten te voorkomen.⁸⁵ Op dit moment worden de activiteiten rondom risicogericht werken uitge-

voerd door verschillende afdelingen: de afdelingen Proactie, Brandveiligheid, Industriële & Externe Veiligheid, Expertiseteam Toezicht & Controle en Brandveilig Leven. De huidige manier van werken is nog te verkokerd en de samenwerking tussen de afdelingen leidt nog niet tot de gewenste integraliteit.⁸⁶ Er is niet één systeem waarin alle risico's en maatregelen worden verzameld. De brandweer heeft aangegeven dat een dergelijk systeem in de toekomst wel wenselijk is, maar moeilijk te realiseren. Dit, omdat de brandweer een meer reactieve in plaats van informatie-gestuurde cultuur kent.⁸⁷

De brandweer wil het probleem van gebrek aan integraliteit oplossen door tot één afdeling Risicobeheersing te komen. De afdelingen Proactie, Brandveiligheid, Industriële & Externe Veiligheid, Expertiseteam Toezicht & Controle en Brandveilig Leven moeten in 2018 worden samengevoegd tot één afdeling Risicobeheersing.⁸⁸ Op 3 juli 2018 is de korpsleiding akkoord gegaan met het reorganisatieplan.⁸⁹ De brandweer verwacht dat de gesprekken met medewerkers eind 2018 zijn afgerond.⁹⁰ De verwachting is dat door de reorganisatie op een meer integrale manier risicogericht kan worden gewerkt.

3.7 Conclusie

In deze conclusie wordt antwoord gegeven op de deelvraag: Op welke manier gaat de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland om met risico's? De primaire verantwoordelijkheid voor brandveiligheid van een gebouw ligt bij de eigenaar en de gebruiker. Dat ontslaat de veiligheidsregio niet om te kijken waar het risico kan beïnvloeden en beperken, vanuit de taak om risico's te beheersen en zeker niet nu de wens bestaat om meer risicogericht te werken.

Veiligheidsregio voldoet met risico- en brandprofiel aan vereisten voor risico-inventarisatie. De veiligheidsregio voldoet aan de wettelijke eisen voor risico-inventarisatie. Regelmatig risico's in het regionaal risicoprofiel en het brandrisicoprofiel te inventariseren en te wegen, bestaat er inzicht in risicovolle situaties. Ook wordt er open en transparant gecommuniceerd over deze risicovolle situaties richting de gemeenteraad. Risico's worden afgewogen op basis van 'expert judgement' en daardoor vanuit meerdere perspectieven en met andere organisaties bezien. Nadeel is dat de risicoprofielen nu echter tamelijk subjectief zijn. Dat kan beter door ook gebruik te maken van beschikbare objectieve gegevens. Ondanks dat de brandweer veel kennis heeft en verschillende activiteiten kent om risico's in beeld te brengen, is er geen sprake van een gsystematiseerd risicomanagementsysteem. Daarnaast worden risico's niet tussentijds geactualiseerd en het risicoprofiel gaat niet in op beheersmaatregelen. Ook de brandweer voldoet aan de wettelijke eisen van het opstellen van een brandrisicoprofiel, waarmee de organisatie deels inzicht heeft in risico's in het havengebied.

Afwegen van maatregelen en meer transparantie wenselijk voor risicogestuurde brandweer Hiernaast dragen verschillende experimenten, pilots en initiatieven binnen de brandweer bij aan het inzicht in risico's in de Amsterdamse haven. Om echt te kunnen spreken van

een risicogestuurde organisatie is het echter ook belangrijk dat risico's worden afgewogen, belangrijke risico's van maatregelen worden voorzien en er open en transparant wordt gecommuniceerd over risico's. Op deze punten valt nog veel winst te behalen. Het is niet altijd duidelijk of en op basis waarvan gesignaleerde risico's wel of niet beheerst moeten worden en welke beheersmaatregelen dan worden ingezet. Uit het dekkingsplan blijkt dat de brandweer naar de hele regio heeft gekeken, een afweging heeft gemaakt en ervoor heeft gekozen om op basis van het risico in de haven minder inspanningen te leveren. Deze afweging komt niet in andere documenten zo duidelijk naar voren. Het valt op dat er weinig wordt gedocumenteerd waardoor veel informatie intern binnen de brandweer blijft. Ook blijkt het delen van data, bijvoorbeeld tussen de brandweer en de omgevingsdienst, een probleem omdat datasystemen niet op elkaar aansluiten. Het ontbreekt aan een overkoepelend datasysteem waarin risico's en maatregelen vanuit de verschillende afdelingen worden samengebracht.

Organisatie nog te verkokerd en naar binnen gericht

De brandweer geeft zelf ook aan dat de transitie richting risicogestuurd werken tot op heden niet is gerealiseerd. Hoewel er binnen de brandweer de nodige kennis over risico's aanwezig is, is de huidige manier van werken nog te verkokerd. De samenwerking tussen de afdelingen en andere organisaties leidt nog niet tot de gewenste integraliteit.⁹¹ Met de nieuwe afdeling risicobeheersing zal een eerste stap richting een meer integrale benadering van risico's gezet worden. Maar de brandweer is vanouds een relatief beleidsarme, uitvoeringsgerichte organisatie en minder gericht op administratieve processen.⁹² Het is een organisatie die een reactieve cultuur kent in plaats van een informatie-gestuurde cultuur.⁹³ Dit verklaart ook waarom brandweer niet met een risicomanagementsysteem werkt (in tegenstelling bijvoorbeeld met gemeenten die een dergelijk systeem vaak gebruiken voor risico's in het sociaal domein) en waarom de realisatie van een risicogerichte organisatie een proces van lange adem is.

4 Bekendheid risico's

In 2013 werd het Westelijk havengebied door de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland aangewezen als 'risico hotspot'.⁹⁴ Snel-escalerende incidenten met een grote impact betekenen een hoger brandrisico. Enkele van deze mogelijke incidenten kunnen veel gevolgen hebben. Dit roept de vraag op welke risico's bekend zijn bij de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (hierna: veiligheidsregio) en de Brandweer Amsterdam-Amstelland (hierna: brandweer).

We beantwoorden in dit hoofdstuk de volgende onderzoeksvraag:

Welke risico's zijn er over brandweertzorg in de haven bekend bij de veiligheidsregio en de brandweer?

Dit hoofdstuk is beschrijvend van aard en heeft tot doel de verschillende, bekende risico's in de haven in kaart te brengen. We gaan ook na of er risico's zijn die niet of minder bekend zijn bij de organisaties. We kijken in dit hoofdstuk naar beide organisaties omdat het bestuur van de veiligheidsregio wettelijk verantwoordelijk is voor het inventariseren van risico's van branden, rampen en crises (Wet veiligheidsregio's, artikel 10). Om dat goed te kunnen dient het veiligheidsbestuur geïnformeerd te worden door de brandweer (Wet veiligheidsregio's, artikel 25).

Dit hoofdstuk vangt aan met een toelichting op de onderzoeks aanpak (paragraaf 4.1). Vervolgens wordt het algemene risicoprofiel van de haven beschreven (paragraaf 4.2). Daarna volgt opeenvolgend een beschrijving van de brandrisico's bij bedrijven (4.3) en risico's tijdens transport (4.4). In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op de effecten van incidenten voor de omgeving. In paragraaf 4.6 sluiten we af met een conclusie.

4.1 Aanpak

Een risico is een incident dat *kan* gebeuren, maar niet *hoeft* te gebeuren. De grootte van een risico is de combinatie van de kans en het effect (kans x effect). In dit hoofdstuk kijken we alleen naar risico's waar de brandweer maatregelen op kan treffen. Risico's in een havengebied zijn zeer veelzijdig, en variëren van iemand die een aansteker achterlaat in de buurt van een tankput tot een overstroming. Om die reden hebben we een keuze gemaakt bij het beschrijven van de risico's. Omdat dit onderzoek zich richt op het havengebied, hebben we ervoor gekozen alleen op meer haven-specifieke risico's te focussen. De risico's zoals in dit hoofdstuk besproken zijn gericht op het risico op incidenten op het gebied van brand en gevaarlijke stoffen in de haven, omdat de veiligheidsregio en de brandweer daar de meeste risico's zien. Daarbij kijken we niet zozeer naar grootschalige rampen, zoals overstromingen en terroristische aanslagen die voor de hele stad een risico vormen. Dit betekent dat we een 'risico' in dit hoofdstuk definiëren als:

“De kans op het optreden van een incident op het gebied van brand of gevaarlijke stoffen in het havengebied waarbij een negatief, maatschappelijk effect optreedt.”

De analyse richt zich in eerste instantie op het inschalen van risico's op het niveau van de potentiële gebeurtenis. Waar mogelijk wordt ingegaan op de oorzaken en gevolgen van de gebeurtenissen. De risico's zijn niet ten opzichte van elkaar vergeleken.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden hebben we verschillende soorten data over risico's in de Amsterdamse haven verzameld.

- Analyses van rapportages van de brandweer en de veiligheidsregio geven inzicht in de risico's die veiligheidsregio en brandweer zelf constateren.
- Interviews met bijvoorbeeld de lector transportveiligheid van het Instituut voor Fysieke Veiligheid en degenen die het regionaal risicoprofiel opstellen bij de brandweer zijn door ons gebruikt om een indruk te krijgen van de risico's waar de organisatie minder goed zicht op hebben.

De mate waarin risico's bekend zijn, kent diverse gradaties. Idealiter wordt een risico beschreven in een document dat is vastgesteld door de korpsleiding en/of een veiligheidsbestuur. Iets minder bekend zijn de risico's die wij wel in gesprekken met de veiligheidsregio en de brandweer hebben gehoord, maar die verder niet zijn vastgelegd. Als een risico niet is vastgelegd en ook niet is genoemd, dan spreken we van 'onbekend'.

Tot slot, met dit hoofdstuk wordt voorgesorteerd op Hoofdstuk 5: Maatregelen waarin wordt ingegaan op de vraag of en hoe de gesignaleerde risico's beheerst worden. We gaan in dit hoofdstuk over risico's ook niet na in hoeverre de veiligheidsregio de raad informeert over risico's en dus in hoeverre de gemeente Amsterdam op de hoogte is van de risico's. Dat wordt behandeld in hoofdstuk 6.

4.2 Algemeen risicoprofiel haven

De brandweer stelt regelmatig een brandrisicoprofiel op van de regio Amsterdam-Amstelland: het dekkingsplan. Naar aanleiding van dit dekkingsplan wordt het havengebied in 2013 door zowel de veiligheidsregio (in het *Regionaal Risicoprofiel*) en de brandweer (*Dekkingsplan 2013*) aangeduid als 'risicohotspot'.⁹⁵ Het gebied kenmerkt zich door een concentratie van de hoogste categorie gevaarlijke stoffen bedrijven (Brzo-bedrijven) en een hoge kans op brand. Ook wordt een overschrijding van de opkomsttijden in Westpoort geconstateerd.

In tegenstelling tot 2013 schat de brandweer in het brandrisicoprofiel uit 2018 de absolute kans op brand in het Westelijk Havengebied in als laag. Zoals eerder al aangegeven komt dit doordat er andere variabelen zijn meegenomen. De kans op brand is daardoor een subjectief begrip. In onderstaand kader beschrijven twee belangrijke verklaringen voor de lagere risico-inschatting in 2018.

Verklaringen voor lager risico in 2018

Ten opzichte van 2013 heeft de brandweer door voortschrijdend inzicht de kans op brand in de Amsterdamse haven lager ingeschat doordat:

- 1) Het *Regionaal Risicoprofiel* van 2013 keek naar een risico per object en vertaalde dat naar een gemiddelde per wijk. Dat kon leiden tot vertekeningen. Een aantal objecten met een hoger risico trekt ook het gemiddelde naar boven – maar dat zegt helemaal niets over de gehele wijk.
- 2) de kansberekening van 2018 heeft de brandweer het relatieve toegevoegd. Het kan inderdaad dat het aantal branden gestegen is in Westpoort, maar gezien het aantal objecten, de oppervlakte en het aantal incidenten is dat vergeleken met de andere wijken gewoon minder.

Bron: Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Feitelijke reactie*, 8 november 2018.

Dat de kans in 2018 laag wordt ingeschat, is verder opmerkelijk omdat het aantal brandincidenten niet is gedaald sinds 2013. Zoals eerder aangegeven zijn het aantal brandincidenten, en met name de (zeer) grote, zelfs iets gestegen. Bij de risico's ziet de brandweer verder sterke parallellen tussen 2013 en 2018. De brandweer erkent zowel in 2013 als in 2018 dat de effecten van branden in het havengebied groot zijn. De opschaling van voertuigen en schadebedragen laten zien dat er significant grotere effecten zijn dan in andere delen van de regio Amsterdam-Amstelland.⁹⁶ Ter illustratie: de economische schade van een dag stremming in de haven van Amsterdam is recent berekend op € 16,8 miljoen.⁹⁷ De brandweer wijst er ook in 2018 op dat het gebied veel bedrijven kent die vallen onder het *Besluit rampen en zware ongevallen* (Brzo). In 2018 constateert de brandweer opnieuw dat de rijtijden van de brandweer naar de incidenten in de haven te lang zijn.⁹⁸

Verwarrend is wel dat in de *Ontwerpbegroting 2019* het Westelijk Havengebied door de veiligheidsregio toch weer als risicohotspot werd benoemd.⁹⁹

Deelconclusie

Er zijn een aantal risico's in de haven die sinds 2012 door de veiligheidsregio en de brandweer geconstateerd worden en bekend zijn bij beide organisaties. Dat zijn de risico's dat er veel Brzo-bedrijven in het havengebied gevestigd zijn, dat opkomsttijden niet gehaald worden en dat de effecten van branden over het algemeen hoog zijn. De kans op brand wordt in beide jaren anders ingeschat. In 2013 was de kans hoog en in 2018 laag. Dit kwam vooral, doordat andere variabelen werden meegenomen. Maar naar de mening van de rekenkamer zijn het risico en de grootte van de risico's in de haven in 2018 ongewijzigd hoog gebleven, nu de veiligheidsregio en de brandweer niet kunnen onderbouwen dat de risico's zijn afgenomen.

4.3 Risico's bij bedrijven

In deze paragraaf kijken we welke specifieke brandrisico's voor bedrijven bekend zijn bij de brandweer en de veiligheidsregio. We maken daarbij onderscheid tussen Brzo-bedrijven en niet-Brzo-bedrijven. Brzo-bedrijven zijn bedrijven met een hoeveelheid gevaarlijke stoffen boven een bepaalde drempelwaarde. We beschrijven eerst de risico's op branden die bekend zijn bij niet-Brzo-bedrijven en vervolgens het risico op branden bij Brzo-bedrijven. Tot slot gaan we in op het risico op branden bij transport.

4.3.1 Risico's bij niet-Brzo-bedrijven

Risico's bij net-niet-Brzo-bedrijven, maar onvoldoende zicht op bedrijfspecifieke risico's Brzo-bedrijven zijn heel risicovol, omdat de effecten op de omgeving groter kunnen zijn dan bij niet-Brzo-bedrijven. Bedrijven die wat betreft hoeveelheid gevaarlijke stoffen net onder de Brzo-grens vallen zijn de zogenaamde 'net-niet-Brzo-bedrijven'. De net-niet-Brzo-bedrijven vallen niet onder het Brzo-regime en dus is de vergunningverlening, het toezicht en het handhavingstraject een minder zwaar regime vanuit de wetgever.¹⁰⁰ Wat dat betreft bestaat er minder grip op de Brzo-bedrijven. De kans op brand is relatief groot, maar het de effecten zijn kleiner dan bij Brzo-bedrijven. Een voorbeeld zijn de afvalverwerkers waar regelmatig incidenten plaatsvinden. Andere bedrijven zijn de cacao-opslagbedrijven.¹⁰¹ Bij deze net-niet-Brzo-bedrijven worden de risico's versterkt omdat, zo hoorden we in een interview met een medewerker, voor deze bedrijven minder is geregeld (zoals voorschriften en handhavingsmogelijkheden) in de wet- en regelgeving¹⁰² en de brandweer deze groep bedrijven onvoldoende in beeld heeft.

De brandweer weet bijvoorbeeld niet van alle niet-Brzo-bedrijven welke hoeveelheid gevaarlijke stoffen aanwezig is.¹⁰³ Daarvoor is medewerking van de bedrijven noodzakelijk. In 2015 kon de brandweer nog niet nagaan welke hoeveelheid gevaarlijke stoffen de 400 bedrijven met een milieuvergunning in het havengebied in huis hadden.¹⁰⁴ Door middel van data-analyses en bedrijvenbezoeken wilde men die kennis opkrikken.¹⁰⁵ In 2018 geeft de brandweer echter aan dat er nog geen zicht is op de hoeveelheid gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven.¹⁰⁶

De vraag of de brandweer de bedrijven die risicovol zijn (onafhankelijk van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die deze bedrijven opslaan) in beeld heeft, levert een wisselend beeld op. De brandweer geeft aan dat er wel informatie over de niet-Brzo-bedrijven beschikbaar is vanwege:

- de taak van de brandweer bij de advisering op de omgevingsvergunningen;
- de planvorming bij de brandweer voor bedrijven die een risico vormen;
- de analyse voor de Hot100 en Focus50;
- de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort*.¹⁰⁷

Bij BEVI-bedrijven^{bb} bestaat de plicht advies te vragen en wordt wel altijd advies gevraagd. De brandweer wordt niet bij alle overige vergunningaanvragen om advies gevraagd en er dus geen garantie is dat de brandweer bij alle risicovolle bedrijven geadviseerd heeft.¹⁰⁸ De omgevingsdienst geeft hierbij ook aan dat er al regels gelden uit het bouwbesluit en dat dat niet duidelijk is welke bedrijven risicovol zouden zijn voor de brandweer.¹⁰⁹ De brandweer wordt door de omgevingsdienst ook niet structureel op de hoogte gebracht over welke bedrijven vergunningen hebben aangevraagd of een aanvraag tot wijziging hebben gedaan.¹¹⁰ En als die vergunningsaanvragen inzichtelijk zouden zijn, levert dit slechts een beperkt beeld op dat niet overeen hoeft te komen met de huidige situatie. In onderstaand kader wordt ingegaan op een landelijk project om de groep net-niet-Brzo-bedrijven beter in beeld te krijgen.

Landelijke aandacht net-niet-Brzo-bedrijven¹¹¹

Landelijk is er aandacht voor de categorie net-niet-Brzo-bedrijven. Zo is er door de omgevingsdiensten erkend dat deze categorie bedrijven relatief grote risico's en weinig toezicht kent. Er is een landelijk project gestart dat de bedrijven moet kwantificeren en moet gaan bepalen hoeveel uren en middelen er nodig zijn voor het toezicht op deze bedrijven. Zo is er bijvoorbeeld door de omgevingsdiensten en veiligheidsregio's in Brabant samengewerkt aan het project Risicorelevante bedrijven.

Het doel van het project was om de stand van de veiligheid van de risicorelevante bedrijven in kaart te brengen en een meer risicogerichte methode te ontwikkelen om samen met bedrijven aan veiligheid te werken. De omgevingsdiensten hebben uitgebreide criteria opgesteld om te bepalen welke bedrijven als risicovol gezien worden. Zowel de brandweer als de omgevingsdienst heeft alle risicorelevante bedrijven bezocht en onafhankelijk van elkaar gekeken naar de milieu- en brandveiligheid. Dit project heeft ertoe geleid dat de veiligheidssituatie bij de net-niet-Brzo-bedrijven in beeld is, dat de samenwerking tussen de omgevingsdienst en de veiligheidsregio is verbeterend en dat er een nieuwe handhavingsstrategie in ontwikkeling is.

Risico op broei of brand in bulkopslag in beeld, geen gezamenlijke aanpak

In de haven van Amsterdam worden grote hoeveelheden bulk opgeslagen, waaronder afval, cacao, steenkolen en hout. In dergelijke grote opslagen kan broei ontstaan. Broei kan worden veroorzaakt door ondoordacht branden, snijden van materiaal, een shredder die niet goed functioneert en warmloopt, een shovel zonder vonkenvanger, onvoldoende preventief onderhoud aan de elektrische installaties of machines, menging van soorten rest-

^{bb} Het Besluit externe veiligheid inrichtingen legt normen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties, spoorwegemplacementen en bedrijven die onder het Brzo vallen.

materiaal van afval of het opstapelen van matrassen.¹¹² De impact van broei blijft meestal beperkt tot rookontwikkeling en stankoverlast. De broei kan echter ook opblazen tot brand, waardoor een potentieel grote hoeveelheid bulk vlam kan vatten en verloren kan gaan.¹¹³ Hoewel deze branden niet heel gevaarlijk zijn, kost het blussen van een dergelijke brand tijd en inzet van de brandweer. Het veiligheidsbestuur noemt het risico op broei in bulkopslag in het *Regionaal Risicoprofiel* (dat door het veiligheidsbestuur en de gemeenteraad is vastgesteld) waarschijnlijk.¹¹⁴ Dit risico is ook bekend bij de brandweer en wordt bijvoorbeeld genoemd in zowel documenten (zoals het onderzoek *Industriële brandbestrijding* uit 2015) als in interviews.¹¹⁵

De brandweer constateert in *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* van 2015 en 2018 (vastgesteld door zowel korpsleiding als veiligheidsbestuur) een oververtegenwoordiging van branden binnen de recyclebranche en dan voornamelijk broei/brand bij incidenten in afvalbergen.¹¹⁶ Naar aanleiding van het verhoogd aantal incidenten is in 2018 de 'pilot afval en nuttige toepassing' gestart. Deze pilot richt zich op de vraag of er in die bedrijfstak dusdanig hoge risico's zijn dat de brandweer zich daar op een preventieve manier meer op moet gaan richten.¹¹⁷ De brandweer constateert naar aanleiding van dit onderzoek dat branden bij afvalbedrijven met name milieurisico kennen. Bekend is ook dat dakdekkers^{cc}, broei en het toenemend gebruik van batterijen vaak oorzaken van brand zijn bij deze categorie bedrijven. Verder constateert de brandweer dat het aantal incidenten in deze bedrijfstak minimaal zijn, de brandweer beperkt invloed heeft op het ontstaan van branden binnen deze bedrijfstak omdat milieurisico's een verantwoordelijkheid zijn van de omgevingsdienst en dat de eventuele marginale veiligheidswinst niet in verhouding is tot de verwachte inspanning.¹¹⁸ De veiligheidsregio erkent de risico's in de afvalbranche, maar vooralsnog leidt dit niet tot een specifieke aanpak voor afval- en recyclingbedrijven.

Wij constateren op basis van de data zoals weergegeven in paragraaf 2.3 dat de afvalbranche oververtegenwoordigd is in incidenten in de haven en dat het verkleinen van brandrisico's bij deze branche daarom extra aandacht vergt. In de basis is het verkleinen van brandrisico's iets van de branche zelf. Als dit niet het gewenste effect heeft, ligt een gezamenlijke aanpak, zoals bij cacao-bedrijven, voor de hand. De urgentie van het verhogen van brandveiligheid in deze sector blijkt ook uit de toenemende landelijke aandacht. Zo stelt de Vereniging Afvalbedrijven dat de hoeveelheid afval dat wordt opgeslagen door economische groei toeneemt. Door het overaanbod van afval ligt zo'n 600.000 ton vuilnis nog te wachten op verbranding.¹¹⁹

cc Dakdekkers gebruiken branders om het bitumen te smelten. Gesmolten bitumen wordt vervolgens op het dak geplakt. Het komt voor dat het warme bitumen bij de onderlaag broei veroorzaakt. Daardoor kan uren na de werkzaamheden nog brand in het dak ontstaan. Daar zijn in de media genoeg voorbeelden van te vinden, zoals <https://nos.nl/artikel/2225717-grote-brand-bij-visverwerkingsbedrijf-urk.html>

Risico op broei of brand bij cacaobedrijven in beeld, wel gezamenlijke aanpak

De Amsterdamse Haven heeft de grootste cacaohaven ter wereld en een vooraanstaande positie in de overslag van cacao.¹²⁰ De veiligheidsregio noemt een brand naar aanleiding van broei bij cacaobedrijven als een risico.¹²¹ De brandweer noemt de cacaobranche niet specifiek in documenten en interviews als risicobranche. Wel geven brandweermensen aan dat wanneer er brand is bij een dergelijk bedrijf, deze moeilijk te blussen is doordat de cacao zeer vet is.¹²² Ondernemersorganisatie ORAM geeft aan dat er incidenteel cacao-branden zijn en dat deze branden moeilijk te bestrijden zijn en deze tot zeer veel schade leiden.¹²³ De werkinstructie cacao-opslagen wordt op dit moment geactualiseerd door de Brandweer Amsterdam-Amstelland, ORAM, Port of Amsterdam en cacaobedrijven. Hierbij wordt de gehele veiligheidsketen rondom de cacao opslagen bekeken.

Brand als gevolg van gebruik nieuwe (bio)brandstoffen

Reguliere brandstoffen worden steeds vaker vervangen door nieuwe brandstoffen. Voorbeelden zijn branden als gevolg van het gebruik van LNG, het gebruik van batterypacks (thuis, festivals, tankstations, bussen, elektrische auto's) en buurtbatterijen. Dit speelt in de haven, omdat daar biobrandstoffen worden opgeslagen en geproduceerd, festivals worden gehouden waar veel gebruik wordt gemaakt van batterypacks en oude batterypacks worden verwerkt als afval. Dit risico zal in de toekomst, met de bouw van Haven-Stad, alleen maar toenemen omdat in woongebieden veel wordt gebruikgemaakt van elektrische auto's, acculaders en zonnepanelen door bewoners. Volgens informatie van de Omgevingsdienst zijn er in de haven drie LPG tankstations.¹²⁴

De brandweer besteedt in haar interne communicatie aandacht aan 'moderne' brandstoffen, zoals CNG, LNG, waterstof en batterypacks.¹²⁵ Een expert geeft aan dat de veiligheidsregio goed op de hoogte is van deze nieuwe ontwikkeling.¹²⁶ De daarmee samenhangende risico's zijn bekend, maar worden niet genoemd in documenten richting de korpsleiding, veiligheidsbestuur of gemeenteraad.

Deelconclusie

De brandweer geeft in een gesprek met de rekenkamer aan dat de net-niet-Brzo-bedrijven een risico kunnen vormen omdat voor deze bedrijven minder is geregeld in de wet- en regelgeving.¹²⁷ Wat precies de bedrijfsspecifieke risico's zijn bij de net-niet-Brzo-bedrijven weet men niet goed. Er worden door de veiligheidsregio en de brandweer wel specifieke risico's gezien bij bedrijven met bulkopslag zoals afvalbedrijven (genoemd door de brandweer) en cacaobedrijven (genoemd door de veiligheidsregio). Voor afvalbedrijven ziet de brandweer vooral milieurisico's. De brandweer noemt het aantal incidenten bij deze branche minimaal. Wij constateren echter dat er in verhouding met andere bedrijven in de Amsterdamse haven relatief veel incidenten plaatsvinden in de recyclingsector. Tot slot is er een risico op brand als gevolg van het gebruik van nieuwe (bio)brandstoffen. Dit risico is bekend bij de veiligheidsregio maar wordt niet expliciet in documenten genoemd richting de korpsleiding, veiligheidsbestuur of gemeenteraad.

4.3.2 Risico's bij Brzo-bedrijven

Amsterdam heeft de grootste benzinehaven ter wereld.¹²⁸ Het grootste aandeel qua op- en overslag vormen de op- en overslagbedrijven voor aardolieproducten.¹²⁹ Veel van deze bedrijven zijn Brzo-bedrijven. De aanwezigheid van verschillende Brzo-bedrijven wordt zowel door de brandweer als de veiligheidsregio als belangrijk aandachtspunt gezien in het Westelijk Havengebied.

Risico op incident met gevaarlijke stoffen bij een Brzo-bedrijf

Brzo-bedrijven zijn bedrijven die met veel gevaarlijke stoffen werken die daar ook worden opgeslagen. Als met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen iets mis gaat, kan dit leiden tot grote gezondheidsrisico's. Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen gaat het veelal om een groot ongeluk op een bedrijfsterrein.¹³⁰ Met gevaarlijke stoffen worden volgens de omgevingsdienst enkelvoudige stoffen of mengsels bedoeld die een gevaar kunnen opleveren voor de veiligheid en gezondheid van mens en milieu. In het *Regionaal Risicoprofiel* (vastgesteld door het veiligheidsbestuur en gemeenteraad) worden incidenten met gevaarlijke stoffen in een industriële omgeving gezien als een risico. Deze incidenten worden aange-merkt als onwaarschijnlijk en kennen dus een (zeer) kleine kans.¹³¹ De impact van deze incidenten kan wel behoorlijk zijn en grote economische schade opleveren. Een incident met giftige stoffen wordt door de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland ingeschat als zeer onwaarschijnlijk. In vergelijking met brandbare/explosieve stoffen is er een beperkte grootschalige opslag van giftige stoffen in de haven.¹³²

In het havengebied zijn 21 Brzo-bedrijven die een risico vormen.^{dd} Dit risico kan voor een groot of een klein gebied in de omgeving bestaan. De bedrijven die een risico vormen zijn door de provincie Noord-Holland weergegeven op de risicokaart. De informatie voor de risicokaart wordt aangeleverd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). Overigens blijkt uit gesprekken met de omgevingsdienst dat deze risicokaart niet actueel is. Zo worden er 17 Brzo-bedrijven weergegeven terwijl het havengebied 21 Brzo-locaties kent. Ook kan de omgevingsdienst niet garanderen dat de informatie over de actualiteit van vergunningen actueel en betrouwbaar is.¹³³ De vergunning gegevens hoeven immers niet overeen te komen met de actuele situatie bij een bedrijf. Volgens de risicokaart kent Westpoort:

- 32 risicovolle locaties waarvan 17 Brzo-bedrijven;
- 3 bedrijven met een opslagplaats van 10.000 kilo of meer verpakte gevaarlijke stoffen of 2.500 kilo of meer verpakte bestrijdingsmiddelen;

^{dd} Voor het aantal Brzo-bedrijven zijn wij uitgegaan van een actueel overzicht van het Brzo+-programma (document Overzicht Brzo-locaties 7 oktober 2018.xlsx op de website: <https://Brzoplus.nl/>). Het Brzo+-programma richt zich op de verbetering van het toezicht op de risicovolle bedrijven. Dit is een overzicht dat periodiek wordt bijgehouden van actieve Brzo-plichtige bedrijven.

- 3 LPG tankstations;
- 1 bedrijf met in zijn koelinstallatie(s) 200 kilo of meer ammoniak per installatie;
- 1 rangeerterrein, waar treinen met gevaarlijke stoffen worden samengesteld of gesplitst (emplacement);
- 1 overslagpunt waar 10.000 kilo of meer gevaarlijke stoffen op het terrein ligt en waarbij de kans op overlijden buiten het hek meer dan één op de miljoen is;
- de opslag van gevaarlijke stoffen in emballage bij het bedrijf Caldic Nederland BV.;
- 13 bedrijven waarvan niet is niet gespecificeerd waarom zij risico's met gevaarlijke stoffen veroorzaken.

Risico op tankputbranden

De brandweer noemt een tankputbrand met bijvoorbeeld benzine of bio-ethanol in de rampbestrijdingsplannen van Brzo-bedrijven als een mogelijk scenario.¹³⁴ In 2015 stelt Brandweer Nederland dat de kans op branden in tankputten weliswaar gering is, maar dat de effecten catastrofaal kunnen zijn. Uit het *Regionaal Risicoprofiel* (dat vastgesteld is door het veiligheidsbestuur en gemeenteraad) van de veiligheidsregio blijkt dat brand in een bezineopslag in de categorie 'zeer onwaarschijnlijk' valt. Tankopslagbedrijven vallen, afhankelijk van de vulling van de tank, meestal onder de Brzo-wetgeving waardoor zij verplicht zijn zware veiligheidsmaatregelen te nemen. Deze bedrijven moeten de kans op een calamiteit met slachtoffers beperken tot hooguit eens in de miljoen jaar.

Risico van actievoerders in het havengebied: wel bekend, niet in risicoprofiel opgenomen

Vanuit de ondernemersorganisatie ORAM hebben ondernemers van de commissie Olie & Kolen gezamenlijk opmerkingen gemaakt richting de veiligheidsdriehoek van Amsterdam over de externe veiligheid in het havengebied. In 2017 hebben actievoerders bij kolenoverslagbedrijf OBA gedemonstreerd tegen de kolencentrales door 200 meter aan hekken van de kolenterminal open te breken. Hierbij is een kolenterminal bezet en hebben enkele vernielingen (graffiti) plaatsgevonden. Dit leidde tot een gevaarlijke situatie waarbij een aantal actievoerders met brandende objecten los op het terrein rondliepen waar normaal geen mensen mochten komen.¹³⁵ De leden van de commissie Olie & Kolen vonden dat de politie niet goed genoeg reageerde op deze gevaarlijke situatie.¹³⁶ Samen met de driehoek, de OBA en andere relevante partijen in het gebied is het optreden van de politie geëvalueerd. Hieruit zijn een aantal verbeterpunten gekomen waaronder de beveiligingsinzet van de OBA en de responstijd en de opschaling van de politie. Gezamenlijke conclusie was ook dat de politie geen beveiligingsorganisatie is.¹³⁷ ORAM heeft de indruk dat het veiligheidsbestuur van de veiligheidsregio onvoldoende zicht heeft op de risico's van actievoerders en social media bij gevaarlijke bedrijven.¹³⁸ Tijdens het feitelijk wederhoor gaf de veiligheidsregio aan dat de inschatting van bovenstaand risico primair bij de politie en inlichtingsdiensten ligt en niet bij het veiligheidsbestuur.¹³⁹ Het risico van actievoerders op het haventerrein hebben wij niet in gesprekken met de brandweer en veiligheidsregio gehoord of in documenten aangetroffen. Uit de feitelijke reactie van de veiligheidsregio blijkt dat de veiligheidsregio zich wel bewust was van het risico van actievoerders bij Brzo-

bedrijven en daarover voor het incident in brieven gecorrespondeerd heeft richting activisten, de Port of Amsterdam en de betreffende bedrijven.

Deelconclusie

De veiligheidsregio en brandweer zien bij Brzo-bedrijven een zeer onwaarschijnlijk risico op een incident met gevaarlijke stoffen. Specifiek worden tankputbranden genoemd als risico bij Brzo-bedrijven. De brandweer noemt het nog niet voldoen aan de veranderende inzichten voor het bestrijden van tankputbranden een risico.¹⁴⁰ Het risico van actievoerders in de haven is niet opgenomen in het risicoprofiel.

4.4 Risico's tijdens transport

De veiligheidsregio noemt brand en incidenten met gevaarlijke stoffen tijdens transport (vervoer water, spoor, weg of buisleiding) een risico.¹⁴¹ Van en naar de haven vindt veel vervoer plaats van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water.¹⁴² Hieronder gaan we op een volgend in op vervoer op water en weg.

4.4.1 Risico's tijdens vervoer op het water

Over het water vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De veiligheidsregio geeft aan dat dit voornamelijk gaat om transport van brandbare vloeistoffen en gassen (benzine, gasolie en LPG). Daarnaast is het gebruik van LNG als scheepsbrandstof sterk in opkomst als schonere vervanging van stookolie. Ook een expert noemt dit als een risico dat speelt in de haven, omdat daar schepen aanmeren die op LNG varen. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen op het water kunnen water en oevers vervuild raken, er kan brand (plasbrand op het water) uitbreken en een brand kan LPG explosies veroorzaken.¹⁴³ Volgens de veiligheidsregio worden er ook in beperkte mate giftige (vloei)stoffen en gassen vervoerd over het Noordzeekanaal. Hierbij moet vooral worden gedacht aan ammoniak (bijvoorbeeld vissersschepen met koelinstallaties met ammoniak als koelmiddel).¹⁴⁴

Binnenvaartschepen maken een groot deel uit van de vaarbewegingen binnen Amsterdam. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een van de drukst bevaren kanalen in ons land.¹⁴⁵ De veiligheidsregio noemt in het *Regionaal Risicoprofiel* de kans op een incident bij middelgrote (passagiers)vaart, zoals incidenten met rondvaartboten, veerboten en partyboten, 'mogelijk'.¹⁴⁶ De veiligheidsregio noemt hulpverlening bij incidenten op het water complex, aangezien opvarenden niet kunnen vluchten en de incidentlocatie moeilijk te bereiken is voor hulpverleners.¹⁴⁷

De brandweer heeft in 2015 uitgebreid onderzoek gedaan naar scheepsbrandbestrijding (besproken in het Veiligheidsbestuur¹⁴⁸). Hieruit bleek dat een scheepsbrand vaker voorkomt dan de brandweer dacht. In de *Risicobeeld en Capaciteitanalyse* van het Noordzeekanaalgebied (2015, vastgesteld door het bestuur van de veiligheidsregio) noemt de veiligheidsregio een aantal risico's op incidenten, zoals mens en dier in nood/te water, schip in nood, scheepsbranden en aanvaringen.¹⁴⁹ De brandweer geeft aan dat de casuïstiek van

scheepsbranden laat zien dat een scheepsbrand moeilijk te bestrijden is en zou kunnen leiden tot grootschalige evacuaties en een meerdaagse inzet van de brandweer. Niet adequaat optreden kan resulteren in een dagenlange brand met alle gevolgen van dien. Denk hierbij aan grote economische, milieu en imago schade.¹⁵⁰

De brandweer ziet een specifiek risico voor de Hempont.^{ee} De vaarbewegingen op het Noordzeekanaal betekenen een risico op een ongeluk met de pont, waardoor een incident zou kunnen ontstaan met mogelijk 300 betrokkenen.¹⁵¹

Naast binnenvaartschepen is er het risico op incidenten bij cruiseschepen. Een risico is dat er brand uitbreekt. De vele mensen op de cruiseschepen zijn dan vaak niet makkelijk te evacueren vanwege hun relatief hoge leeftijd. Een ander risico bij cruiseschepen is dat deze steeds meer gaan varen op de schonere brandstof LNG. Dat betekent dat er regelmatig een tankwagen door het gebied rijdt om cruiseschepen te vullen (in Rotterdam gebeurt dat al).¹⁵² Recentelijk (september 2018) bleek dat het risico van een aanvaring zich kan voordoen. Een Zwitsers cruiseschip (met tussen de 130 en 170 passagiers) had toen bijna een aanvaring met een binnenvaartschip. De binnenvaartschipper heeft een aanklacht ingediend tegen de Haven van Amsterdam, die volgens hem vaker problemen hebben met de vele passagiersschepen die naar de stad komen.¹⁵³

Hoewel de incidenten redelijk stabiel zijn, neem volgens deskundigen het risico met cruiseschepen toe, doordat de markt voor zee- en riviercruises groeit.¹⁵⁴ Het aantal zee-cruiseschepen dat Amsterdam in het eerste halfjaar 2018 bezocht, bedroeg 74 (tegen 53 in 2017). Het aantal riviercruiseschepen steeg in het eerste halfjaar van 2018 naar 1.272 (+25%). Dit waren er in 2017 in dezelfde periode 1.015.¹⁵⁵ Jaarlijks betreft dit in totaal meer dan 350.000 passagiers.¹⁵⁶

Een incident bij een cruiseschip werd als een risico voor de haven genoemd door een expert van het Instituut voor Fysieke Veiligheid en door AMAS binnen de stuurgroep Veilige Haven.¹⁵⁷ Het risico bij cruiseschepen werd in 2015 in twee, door het veiligheidsbestuur vastgestelde, documenten van de veiligheidsregio genoemd.¹⁵⁸ Het risico wordt ook door de brandweer in zijn documentatie van de brandweer erkend.¹⁵⁹

Tot slot blijkt uit een onderzoek met reders, het Havenbedrijf, TNO en de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland in 2015/2016 dat er relatief veel schepen van de binnenvaart zijn die niet weten waar ze in de Amsterdamse haven kunnen aanleggen. Zij maken overbodige vaarbewegingen en dat is onnodig riskant.¹⁶⁰

Deelconclusie

De veiligheidsregio en de brandweer zien brandincidenten of explosies tijdens transport van brandbare vloeistoffen en gassen (benzine, gasolie en LPG) over het water als een risi-

^{ee} De Hempont vaart tussen Hempontplein (Amsterdam) en Zaandam over het Noordzeekanaal.

co. Ook het gebruik van LNG als scheepsbrandstof wordt als een risico gezien. Giftige stoffen worden relatief weinig vervoerd en is daarom niet gezien als een groot risico.

De veiligheidsregio en de brandweer zien een risico voor branden bij de binnenscheepvaart. Door de hoge kwetsbaarheid van de opvarenden kan een incident veel effect hebben en branden bij schepen zijn voor de brandweer moeilijk te bestrijden. Door verschillende experts wordt het risico op een incident bij cruiseschepen onderschreven. Het risico met cruiseschepen neemt toe, doordat de markt voor zee- en riviercruises groeit. De veiligheidsregio is op de hoogte van deze risico's.

4.4.2 Risico op incident tijdens transport op land

De veiligheidsregio noemt in het *Regionaal Risicoprofiel* (2017) de kans op een incident met brandbare stoffen bij vervoer over de weg 'mogelijk'.¹⁶¹ Een incident met giftige stoffen bij vervoer over de weg wordt onwaarschijnlijk geacht. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is nauwelijks aan restricties gebonden. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat het vervoer van gevaarlijke stoffen buiten de bebouwde kom blijft. Daarnaast hebben de gemeenten de mogelijkheid om een verplichte route vast te stellen. De gemeente Amsterdam, Diemen en Aalsmeer hebben een verplichte gemeentelijke routing. Daarnaast zijn op bepaalde rijkswegen restricties opgelegd, zoals bij sommige wegtunnels. Het vervoer over de weg loopt in sommige gevallen langs dichtbevolkte gebieden. De impact van een incident kan volgens de veiligheidsregio op dergelijke plekken groot zijn.¹⁶²

De brandweer heeft in 2012 de risico's met gevaarlijke stoffen in het gebied Sloterdijken onderzocht. Dit heeft geresulteerd in een bestuurlijk advies richting de gemeente over de externe veiligheid in het gebied en hoe daarmee rekening te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen.¹⁶³ De volgende risico's worden genoemd:

- Een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Basisweg, Seinenweg en Radarweg.
- Een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Westpoort-Amsterdam Centraal Station.
- Een ongeval tijdens het vervoer van aardgas onder hoge druk door de leidingen A-553-01, W-534-08, W-534-21.
- Een ongeval tijdens het vervoer van zwaveltrioxide over de weg naar het bedrijf Sonneborn Refined Products. Hierbij kan een bijtende wolk ontstaan.
- Een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor. Hierbij kunnen een explosie, een brand of een giftige wolk ontstaan.
- Een ongeval tijdens het lossen van LPG bij het Shell tankstation Westpoort. Hierbij kan een explosie en brand ontstaan.
- Een ongeval met een ondergrondse leiding waardoor kerosine wordt vervoerd. Hierbij kan een brand ontstaan.

- Een ongeval met een ondergrondse leiding waar aardgas onder hoge druk door wordt vervoerd. Daarbij kan een fakkelbrand ontstaan.¹⁶⁴

De veiligheidsregio ziet het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor als een risico.¹⁶⁵ Via het spoor worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit vervoer loopt langs dichtbevolkte gebieden: NS-stations Sloterdijk, Amsterdam CS, Amsterdam Arena en Diemen-Zuid. Een incident kan op dergelijke plekken een grote impact hebben, zeker als er op de genoemde stations veel mensen aanwezig zijn, zoals tijdens de spits.¹⁶⁶ De risico's op incidenten tijdens vervoer op de weg of per spoor komen ook terug in het *Regionaal risicoprofiel* (2017).

Tot slot constateren we dat de veiligheidsregio de bevoorrading van LPG-tankstations als een risico zien, die zich in vergelijking tot de zware industrie dichter op woonkernen bevinden.¹⁶⁷

Deelconclusie

De risico's op incidenten met gevaarlijke stoffen tijdens transport zijn bekend bij de veiligheidsregio en de brandweer. Wel dateert het uitgebreide onderzoek van de brandweer naar dit type incidenten uit 2012. De risico's zijn daarna ook opgenomen in het *Regionaal risicoprofiel* (2017). Deze risico's zouden opnieuw gedetailleerd in kaart moeten worden gebracht, vooral gezien de grotere risico's in de toekomst met de bouw van woningen in het havengebied.

Het risico zit vooral bij brandbare en gevaarlijke stoffen over de weg, omdat dat vervoer aan weinig restricties is gebonden. Een incident met giftige stoffen wordt ingeschat als zeer onwaarschijnlijk en wordt daarmee niet als risico gezien. Een incident met gevaarlijke stoffen over het spoor en een explosie of brand bij de bevoorrading van LPG-stations worden ook als risico's gezien.

4.5 Effecten van incidenten in de haven

Functiewijziging haven

Een steeds urgenter risico in de haven is dat de haven met de vele risicovolle bedrijven zich tussen dichtbevolkte woonkernen bevindt. De haven ligt tussen twee grote steden (Amsterdam en Zaanstad) in, samen goed voor op dit moment meer dan één miljoen inwoners. Met de bouw van nieuwe woonwijken rondom het havengebied zal dit risico alleen maar toenemen. De afgelopen jaren zijn in de nieuwbouwwijk de Nieuwe Houthavens, ten oosten van Westpoort, 1.700 woningen gebouwd. Dit wordt een gigantisch nieuw stadsdeel van 40 tot 70 duizend woningen, evenveel als de stad Leiden.¹⁶⁸ Om Haven-Stad mogelijk te maken moeten een aantal bedrijven verhuizen. Maar de direct naast het nieuwe stadsdeel gelegen Petroleumhaven blijft (voorlopig) nog bestemd voor de havenindustrie. Dat betekent dat de olie- en benzineterminals de nieuwe bewoners van Haven-Stad als directe burens zullen krijgen.¹⁶⁹ Ook wordt in 2019 begonnen met de bouw van

1.000 woningen op het Hembrugterrein in Zaandam¹⁷⁰, een gebied dat direct aan het havengebied grenst.

De brandweer geeft aan dat de groei van de haven maakt dat het voor bedrijven interessant is om zich te vestigen in het gebied. De groei is sociaal en economisch van belang voor de hele regio. Maar, zo stelt de brandweer, *"de groei en het intensieve ruimtegebruik kunnen echter op gespannen voet staan met de risico's binnen het gebied. Aan de overkant van het Noordzeekanaal, nabij de zware industrie in Westpoort, liggen in Zaanstreek-Waterland dichtbevolkte woonkernen. Vervoer (van gevaarlijke stoffen) over water van en naar de haven over het Amsterdam-Rijnkanaal, vanaf het IJsselmeer en vanaf de Noordzee loopt ook langs (dichtbevolkte) woonkernen"*.¹⁷¹ Ook de veiligheidsregio ziet het risico dat er steeds meer transport zal plaatsvinden dichtbij dichtbevolkte woonkernen.

Gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen

Door een ongeluk met gevaarlijke stoffen kan een bijtende wolk ontstaan die heel snel woongebieden bereikt. Inademing van lage concentraties van deze stof veroorzaakt blijvende longschade.¹⁷² Andere gevaren voor woongebieden zijn een giftige wolk, brand en explosie. Een giftige wolk kan ontstaan bij het vervoer van giftige stoffen over het spoor en de weg. In woongebieden kunnen slachtoffers vallen als personen worden blootgesteld aan de giftige wolk. Een brand of explosie kan ontstaan bij het vervoer van brandbare gasen en vloeistoffen over weg, spoor en door een hogedruk buisleiding. De hittestraling die hierbij vrijkomt, zorgt voor slachtoffers en schade aan gebouwen.¹⁷³ Een tankputbrand bij een bedrijf als EuroTank B.V. kan rook en prikkende ogen voor bewoners in Zaanstreek/Waterland veroorzaken.¹⁷⁴

Positief is dat de Port of Amsterdam een systeem (Alert4Omgevingen) heeft aangeschaft om bedrijven in staat te stellen sneller te alerteren bij incidenten, zodat zij hun burensnel kunnen waarschuwen en informeren over een incident. Op die manier kunnen de gevolgen van een brand sneller in beeld worden gebracht.

Stankoverlast

Naast het vervoer van gevaarlijke stoffen langs dichtbevolkte woongebieden is er ook een risico op stankoverlast voor de omgeving. In de zomer van 2018^{ff} zijn 72^{gg} stank gerelateerde klachten binnengekomen bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Uit onze data-analyse blijkt dat het aantal incidenten waarbij stankoverlast is geregistreerd sinds 2017 sterk is toegenomen (zie paragraaf 2.3). Op 13 augustus 2018 werd door verschillende bewoners melding gemaakt van een *'chemische olie-achtige lucht'*, ' in de Nieuwe Houthavens. Een bewoner uit Tuindorp Oostzaan beschreef de lucht als *'een heftige*

^{ff} Dit betreft het aantal klachten tot 13 augustus 2018.

^{gg} Bij 58 klachten kon niet worden achterhaald wat de veroorzaker was. Bij 14 klachten kon de oorzaak wel worden achterhaald. Deze klachten waren te herleiden tot verschillende bedrijven.

dominante olielucht. Het prikt in je keel. Vaak ook ruik ik het 's nachts, we worden er wakker van, de ramen moeten dan dicht.' De klachten maken duidelijk hoeveel last de bewoners en van de nieuwbouwwijk en de bedrijven in de haven van elkaar kunnen krijgen. Een bijkomend probleem is dat er in het havengebied maar twee luchtmeetstations zijn die rapporteren over de hoeveelheid benzeen, toluen en xyleen in de lucht: stoffen die een chemische olielucht verspreiden, zoals die door de bewoners omschreven wordt. Deze bevinden zich allebei ten westen van de Petroleumhaven. De woonwijken rond de Nieuwe Houthavens bevinden zich echter ten oosten van de Petroleumhaven. De twee luchtmeetstations in de haven laten kortstondige pieken in toluen en xyleen zien.¹⁷⁵

De Port of Amsterdam, de omgevingsdienst, bedrijven en provincie hebben een E-nosenetwerk aangeschaft waarmee geuroverlast beter gemeten kan worden. Zo ontstaat sneller inzicht waar de stank vandaan komt en is het makkelijker om maatregelen te nemen ter vermindering van de geuroverlast.

Gevolgen van incidenten voor bedrijven

Een belangrijk risico in de haven is dat branden leiden tot een slecht imago van het havengebied. Als er veel branden zijn zal het vertrouwen in de Amsterdamse haven en de bedrijven die daar gevestigd zijn, afnemen. Dit beïnvloedt ook het vestigingsklimaat voor ondernemingen. Ook heeft een brand bij een bedrijf impact voor alle omliggende bedrijven. Zo had Eurotank veel last van de brand bij Icovia, onder andere door dampen en afval dat zich door de lucht heeft verplaatst. Een deel van de bedrijfsvoering lag voor 36 uur stil. Er waren analyses nodig van de schadelijke stoffen die op het terrein terecht waren gekomen, er was veel schade aan materiaal en inzet van extra mensen nodig. Al met al liep de schade voor Eurotank op tot € 90.000. De indirecte schade naar klanten toe is naar schatting nog vele malen hoger (rond de half miljoen euro).¹⁷⁶

Deelconclusie

Incidenten kunnen steeds meer gevolgen hebben voor omwonenden. Er zullen meer mensen gaan wonen in het westelijk havengebied en de directe omgeving daarvan. Deze bewoners zullen een grotere kans hebben om met de nadelige gevolgen van een incident geconfronteerd te worden, als een incident zich voordoet. Stankoverlast komt steeds meer voor. Een belangrijk risico in de haven is ook dat branden en andere incidenten kunnen leiden tot hoge schade voor bedrijven en een slecht imago van het havengebied.

4.6 Conclusie

In deze paragraaf hebben we een overzicht gegeven van de risico's die bekend zijn bij Brandweer Amsterdam-Amstelland (brandweer) en/of de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (veiligheidsregio).

In onderstaande tabel zijn de bekende risico's samengevat (+ = voldoende bekend en - = onvoldoende bekend).

Categorie	Risico	Bekend bij veiligheidsregio	Bekend bij brandweer
Brandrisico's niet-Brzo-bedrijven	Bedrijfsspecifieke risico's bij net-niet-Brzo-bedrijven	-	-
	Risico op broei of brand in loodsen en opslagterminals, zoals afvalbedrijven en cacao-bedrijven	+	+
	Risico's op brand als gevolg van gebruik batterypacks en buurtbatterijen	+	+
Brandrisico's Brzo-bedrijven	Risico op tankputbranden	+	+
	Risico op brand met gevaarlijke stoffen	+	+
	Risico op brandincident of incident met gevaarlijke stoffen door actievoerders	+/-	+/-
Risico op incident met gevaarlijke stoffen bij een Brzo-bedrijf	Risico op een explosie met gevaarlijke stoffen op een bedrijventerrein	+	+
Risico's tijdens transport over water	Risico op brand op een binnenvaartschip	+	+
	Risico op brand bij	+	+

Categorie	Risico	Bekend bij veiligheidsregio	Bekend bij brandweer
	een cruiseschip		
	Risico op vervoer van brandbare stoffen over het water	+	+
Risico's tijdens transport over de weg of spoor	Risico op incident met gevaarlijke stoffen over de weg	+	+
	Risico op incident met gevaarlijke stoffen over het spoor	+	+
	Risico op incident met aardgas onder hoge druk of kerosine door leidingen	+	+
	Risico op incident tijdens bevoorrading LPG-stations dicht bij woonker-nen	+	+

Meeste risico's zijn bekend, de kans op brand in de haven is in 2018 anders ingeschat

De veiligheidsregio en de brandweer zijn over het algemeen bekend met de grootste risico's in de haven. Zij erkennen dat veel Brzo-bedrijven in het havengebied gevestigd zijn, dat opkomsttijden niet gehaald worden en dat de effecten van branden op economisch en milieugebied hoog kunnen zijn. Ondanks dat het totaal aantal incidenten in de haven stabiel is en het aantal brandincidenten steeg, is de kans op brand in het havengebied in 2013 als hoog en in 2018 als laag ingeschat. Dit kwam door een andere berekening en inschatting van de risico's, waarbij in 2018 niet meer met gemiddelden en wel met relativeringen wordt gewerkt.

Risico's van net-niet-Brzo-bedrijven en actievoerders zijn onvoldoende in beeld

Bedrijfsspecifieke risico's bij de zogenaamde 'net-niet-Brzo-bedrijven' zijn onvoldoende in

beeld bij zowel de brandweer als de veiligheidsregio. Een aantal risico's is wel intern bij de veiligheidsregio bekend, maar wordt niet in documenten richting het veiligheidsbestuur en de gemeenteraad genoemd, zoals een brand bij afvalbedrijven en het risico op brand door demonstraties van actievoerders bij bedrijven. Het risico op incidenten bij afvalbedrijven wordt door de brandweer gezien als een milieurisico dat vanuit de brandweer geen extra beheersmaatregelen behoeft. Dit terwijl afvalbedrijven landelijk en door de omgevingsdienst als een belangrijk aandachtspunt wordt gezien.

Risico's zijn nog onvoldoende gericht op veranderende functie van havengebied

Verder valt op dat de risico's hoofdzakelijk betrekking hebben op de taakgebieden brand en gevaarlijke stoffen. Waarschijnlijk zullen de risico's zich in de aankomende jaren, vanwege de toenemende woningbouw, verder uitbreiden naar de taakgebieden waterongevallen en hulpverlening. Op dit moment is de brandweer betrokken bij de ontwikkeling van Haven-Stad. De huidige risico's op het gebied van brand en gevaarlijke stoffen zullen in de toekomst anders van aard worden en de effecten zullen groter zijn. Ook het risico met cruiseschepen neemt toe, doordat de markt voor zee- en riviercruises groeit. Dit vraagt om nieuwe risicoanalyses waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in de Amsterdamse haven.

5 Maatregelen

In dit hoofdstuk staan de maatregelen centraal die zijn ingezet en die nog worden ingezet om de risico's te beheersen en de brandweezorg in de haven te verbeteren. We gaan na in hoeverre de beoogde en genomen maatregelen aansluiten bij de risico's.

Onderzoeksvraag:

In hoeverre zijn er voor de risico's passende beheersmaatregelen genomen?

Hierna gaan we in paragraaf 5.1 allereerst in op het beoordelingskader en aanpak. Vervolgens analyseren we voor alle fasen (proactie t/m nazorg in paragraaf 5.2 t/m 5.6) in hoeverre de maatregelen passend zijn bij de risico's. In paragraaf 5.7 geven we een conclusie.

5.1 Beoordelingskader en aanpak

Zoals we in de inleiding hebben aangegeven hanteren we de fasen uit de veiligheidsketen als ingang van onze analyse. Per fase onderscheiden we verschillende maatregelen die genomen kunnen worden om de risico's in de Amsterdamse haven te beheersen.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden hebben we gesprekken gevoerd bij de Brandweer Amsterdam-Amstelland, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, en met andere deskundigen van onder andere LEC BRZO^{hh} en het Instituut Fysieke Veiligheid. Daarnaast hebben we documenten bestudeerd. Op basis van deze gesprekken en bestudeerde documenten geven we een oordeel of de brandweer passende maatregelen heeft genomen om de risico's te beheersen. Hiervoor kijken we per ingezette maatregel naar de volgende toetsaspecten:

- De maatregel draagt bij aan de mogelijke beheersing van de risico's;
- De inzet van de maatregel is afgewogen, in die zin dat er een bewuste keuze is gemaakt over de manier waarop de maatregel wordt ingezet;
- De maatregel wordt op een goede manier uitgevoerd, dat wil zeggen op de manier die beoogd was, zonder geconstateerde knelpunten.

Per maatregel geven we aan hoe de toetsaspecten nader zijn ingevuld om tot een beoordeling te kunnen komen.

^{hh} Landelijk Expertisecentrum (LEC) BrandweerBRZO. Het LEC BrandweerBRZO is een samenwerkingsverband van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) en de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR). Het LEC BrandweerBRZO ondersteunt de veiligheidsregio's de uitvoering van drie Brzo-taken: vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Om te bepalen of er sprake is van passende beheersmaatregelen voor de beheersing van de risico's kijken we niet alleen naar de individuele maatregelen, maar ook naar de set van risico's en maatregelen als geheel. Het uitgangspunt van de brandweezorgketen is immers dat er samenhangende maatregelen in de gehele brandweezorgketen nodig zijn om de risico's te beheersen.

In dit hoofdstuk starten we met een analyse van de verschillende ingezette maatregelen, waarbij we ingaan op de eerder genoemde toetsaspecten. In een concluderende paragraaf leggen we ten slotte de geconstateerde risico's uit hoofdstuk 4 naast de maatregelen uit dit hoofdstuk om te beoordelen of de set van maatregelen voldoende passend is om risico's te beheersen.

We gebruiken in dit hoofdstuk de volgende afkortingen: VrAA (Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland), BAA (Brandweer-Amsterdam-Amstelland), OD NZKG (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) en GBA (Gezamenlijke Brandweer Amsterdam).

5.2 Proactie

Proactie betreft het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan daarvan.¹⁷⁷ Wij beoordelen één belangrijke proactieve maatregel, namelijk het advies van de brandweer bij ruimtelijke plannen.

5.2.1 Advies ruimtelijke ontwikkelingen

Beschrijving

Het bestuur van de veiligheidsregio heeft een wettelijke adviesrol - over externe veiligheid - bij ruimtelijke plannen (zoals bestemmingsplannen). Het veiligheidsbestuur moet door het bevoegd gezag (gemeente of provincie) in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen. De adviestaak van de veiligheidsregio is wettelijk vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi; artikel 13, lid 3), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit transport externe veiligheid (Btev). Het advies van de veiligheidsregio is gericht op het zogenaamde groepsrisicoⁱⁱ, over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp (bereikbaarheid voor de brandweer en aanwezigheid van bluswatervoorzieningen) en over de zelfredzaamheid van personen.

ⁱⁱ Groepsrisico (artikel 1 Bevi): de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is [bron: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/bevi-revi/vragen-antwoorden/werkingssfeer-en/@110781/groepsrisico/>].

De veiligheidsregio kan de wijze waarop het veiligheidsbestuur invulling geeft aan de adviesrol richting gemeente en provincie bij ruimtelijke plannen vastleggen in beleid of afspraken met het bevoegd gezag.¹⁷⁸

Aansluiting risico's

De maatregel om advies te geven bij ruimtelijke ontwikkelingen geeft inzicht in de mogelijke risico's. Aan de hand daarvan kan een afweging worden gemaakt of deze risico's aanvaardbaar zijn of dat het noodzakelijk is maatregelen te treffen. Dit kan bijdragen aan de beheersing van vrijwel alle risico's die in hoofdstuk 4 zijn genoemd.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel op een afgewogen manier te kunnen inzetten, is het nodig dat de brandweer:

- Een visie heeft op advisering bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Brandweer heeft een visie op advisering bij ruimtelijke plannen

Vanaf het *Jaarplan 2014* van de brandweer blijkt de ambitie om een actieve rol te spelen in het hele (bouw)proces vanaf de 'voorkant' tot de 'achterkant' tot en met het gebruik. In de programmabegroting 2018 van de veiligheidsregio is opgenomen dat in Amsterdam in 2018 het planologisch kader wordt herzien en dat de brandweer als vaste deelnemer zitting neemt in het Stedelijke Adviesteam Plaberum.¹⁷⁹

De afweging die de brandweer heeft gemaakt is dat het in een vroeg stadium betrokken wil zijn bij de ruimtelijke ontwikkelingen. De brandweer kan in dat geval meer invloed uitoefenen op de plannen, dan wanneer de brandweer alleen in de gelegenheid wordt gesteld een advies uit te brengen als de plannen al in een vergevorderd stadium van besluitvorming zijn.

De brandweer beschikt niet over een volledig beeld van alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. De brandweer is afhankelijk van wat er in het samenwerkingsplatform wordt besproken en waar de brandweer om advies wordt gevraagd.¹⁸⁰

Uitvoering maatregel

De brandweercommandant is door het veiligheidsbestuur van de veiligheidsregio gemandateerd tot het adviseren bij ruimtelijke plannen.¹⁸¹ De advisering kan betrekking hebben op grootschalige stedenbouwkundige projecten (zoals Haven-Stad) of kleinere (wijzigingen van) bestemmingsplannen of concrete plannen van projectontwikkelaars. Voor het Westelijke havengebied zijn verschillende ruimtelijke plannen opgesteld. Zo zijn er circa zes bestemmingsplannen van kracht en bestaat er een gebiedsvisie Westpoort uit 2009.¹⁸²

De uitvoering van deze maatregel is voldoende wanneer:

- de brandweer in een vroeg stadium betrokken is bij ruimtelijke ontwikkelingen;
- de brandweer zicht heeft op de uitwerking van de adviezen.

Brandweer is in een vroeg stadium betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen

De brandweer vormt samen met de provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Port of Amsterdam en Rijkswaterstaat al tien jaar een samenwerkingsplatform. In dit samenwerkingsplatform worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen besproken, kennis en expertise met elkaar gedeeld en veiligheidsvraagstukken gezamenlijk opgelost. Via dit samenwerkingsplatform is de brandweer in een vroeg stadium al op de hoogte van de planvorming en in staat om adviezen te geven.¹⁸³ Of de brandweer al onderdeel uitmaakt van het Stedelijk Adviesteam Plaberum is niet duidelijk.

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de haven gaat het om de stedelijke ontwikkeling rondom Haven-Stad, Gebiedsvisie Westpoort, de bestemmingsplannen in het gebied en de plannen van projectontwikkelaars.

De brandweer is betrokken bij de ontwikkeling van Haven-Stad. Het gaat hier enerzijds om de meer strategische planvorming op directieniveau en anderzijds om de uitwerking van concrete deelgebieden: *Bestemmingsplan Sloterdijk II* en *Gebiedsvisie Sloterdijk Centrum*. Het doel van deze betrokkenheid is om aan ontwikkelaars richtlijnen mee te geven gericht op het gebied van externe en fysieke veiligheid.¹⁸⁴

De *Gebiedsvisie Westpoort* dateert uit 2009. Gezien de plannen van de gemeente om in het havengebied wonen en industrie meer te vermengen, en de ambitie vanuit Port of Amsterdam om de haven meer te richten op de circulaire economie en duurzaamheid, wordt door de gemeente en Port of Amsterdam bekeken hoe en op welke manier deze gebiedsvisie kan worden geactualiseerd. De brandweer is bij dit proces aangehaakt.¹⁸⁵

Bij de brandweer zijn momenteel drie fte's beschikbaar voor de advisering op ruimtelijke plannen. Volgens een betrokkene bij de brandweer beperkt dit de mogelijkheden om de ambitie van de brandweer waar te maken om meer aan de voorkant van de planvorming betrokken te worden.¹⁸⁶

Brandweer heeft in beperkte mate zicht op uitwerking advies

Het advies dat de brandweer geeft op externe veiligheid is gericht op het in beeld brengen van de risico's, zodat een bestuurlijke afweging kan worden gemaakt of de risico's aanvaardbaar worden geacht. Het bevoegd gezag aan wie de brandweer het advies geeft, heeft de bevoegdheid om de maatregelen die de brandweer voorstelt uit te voeren. Inzicht in de opvolging van het advies kan wel bijdragen aan het vergroten van de effectiviteit van de adviezen.

De afgelopen jaren is er een verandering opgetreden in de werkwijze van advisering. De grote lijn is wel hetzelfde gebleven: 1) weten wat er kan gebeuren, 2) bepalen hoe erg het is en 3) bepalen wat er aan gedaan kan worden. Het advies was voorheen meer gericht op de te nemen maatregelen. Nu gaat het meer om het in beeld brengen van de risico's. Er wordt gebruikgemaakt van het risicodiagram, zoals dat ook gebruikt wordt bij het opstel-

len van het regionaal risicoprofiel door de veiligheidsregio. Een risico wordt daarin bepaald aan de hand van het beoogde effect (impact) en de kans (waarschijnlijkheid) dat een incident zich voordoet. Door deze zelfde methode te gebruiken wordt de vergelijkbaarheid tussen risico's groter. Dit zorgt ervoor dat bestuurders een beeld krijgen van de aanwezige risico's in een gebied. Aan de hand daarvan kan een bestuurder gericht een besluit nemen of een risico acceptabel is. De brandweer geeft advies en is vervolgens niet meer betrokken bij de wijze waarop dit advies wordt opgevolgd.¹⁸⁷

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste bevindingen uit deze paragraaf.

Tabel 5.1 Conclusie - Advies bij ruimtelijke ontwikkelingen

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Advisering in een vroeg stadium van de ruimtelijke ontwikkelingen kan bijdragen aan de beheersing van vrijwel alle risico's die in hoofdstuk 4 zijn genoemd.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> • De brandweer heeft de afweging gemaakt om eerder in het planproces van ruimtelijke plannen te worden betrokken.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • De brandweer is bij plannen in de haven in een vroeg stadium betrokken als adviseur. • Kanttekening is mogelijk het beperkt aantal fte om de ambitie waar te maken van het meer aan de voorkant betrokken te zijn. • Brandweer heeft in beperkte mate zicht op doorwerking advies.
Conclusie	De brandweer heeft een visie bij het advies op ruimtelijke ontwikkelingen. De maatregel is voldoende passend om bij te dragen aan de beheersing van de risico's.

5.3 Preventie

Preventie is gericht op het voorkomen van directe oorzaken van brand. Dit gaat vooral om het verkleinen van het risico op brand. Hoe kleiner het risico, hoe minder repressieve brandweezorg er nodig is. Succesvolle preventie leidt zo tot minder druk in de volgende fasen. De brandweer doet aan preventie middels advies en actief vergroten van bewustwording en veiligheidsbesef.¹⁸⁸ Hieronder analyseren we drie preventieve maatregelen: 1) adviseren bij verlenen en toezicht omgevingsvergunning bedrijven, 2) toezicht op Brzo-bedrijven en 3) voorlichten bedrijven en omwonenden.

5.3.1 Advies verlenen en toezicht omgevingsvergunning bedrijven

Beschrijving

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) regelt de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning is één geïntegreerde vergunning die de gemeente kan afgeven aan bedrijven voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu.

Op basis van artikel 10 van de Wet veiligheidsregio's heeft de veiligheidsregio een adviseerende rol bij vergunningverlening en het toezicht op de naleving van de vergunning. Dit advies kan gaan over het milieuregelgevingsdeel van de omgevingsvergunning of over het bouwregelgevingsdeel. Het advies kan de omgevingsdienst helpen met een goed afwegingskader voor de maatregelen en beperkingen waaronder een omgevingsvergunning al dan niet kan worden verleend.¹⁸⁹ De expertise van de brandweer bevindt zich vooral op het gebied van:¹⁹⁰

- analyse en waardering van mogelijke scenario's bij verschillende incidenten;
- mogelijk te nemen maatregelen om effecten van scenario's te beperken, te beheersen en te bestrijden;
- analyse van mogelijkheden van de brandweer om te kunnen optreden met bijbehorende gevaren;
- mogelijk te nemen maatregelen om veilig te kunnen optreden.

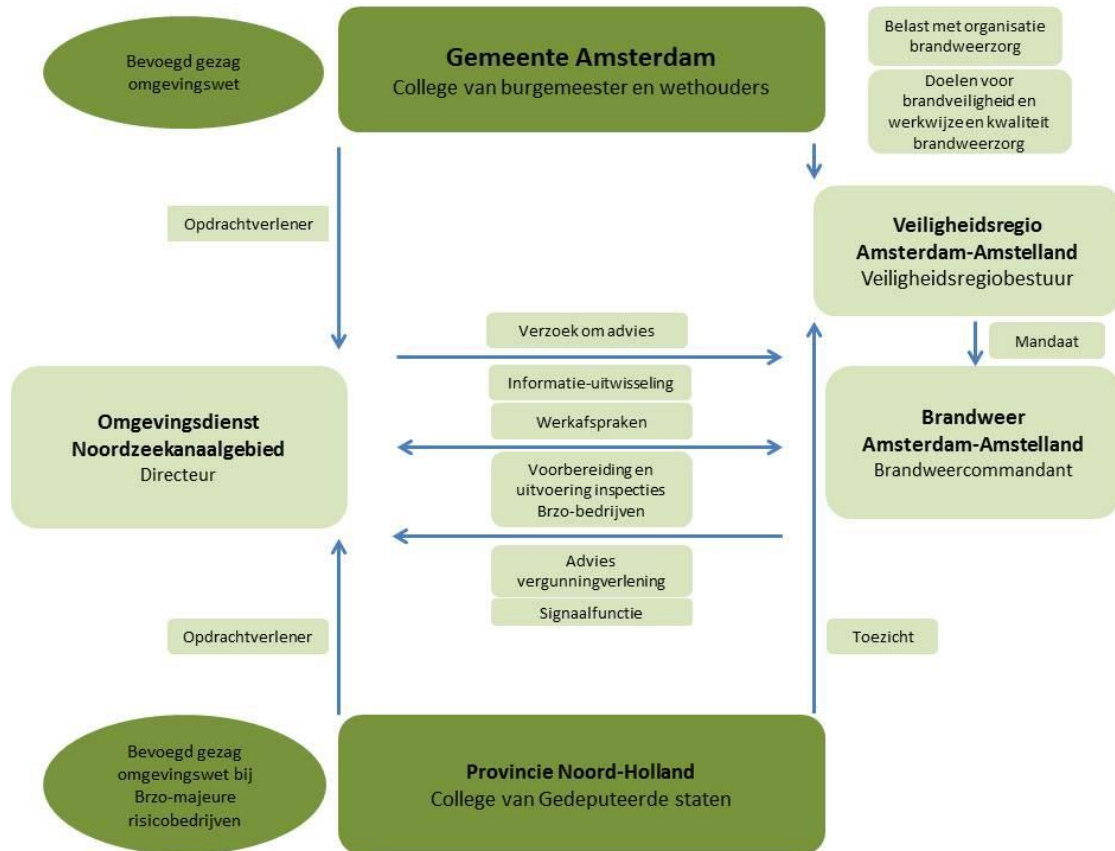
De veiligheidsregio voert deze adviserende rol uit op basis van een wettelijk verplichting, op verzoek van het bevoegd gezag zonder wettelijke verplichting of op eigen initiatief en dus ongevraagd.¹⁹¹ In het geval het wettelijk verplicht is, dan betekent dit dat het bestuur van de veiligheidsregio door het bevoegd gezag in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het voorgenomen besluit (zoals een vergunningverlening). Dit is bijvoorbeeld het geval bij Brzo-bedrijven.¹⁹² Een advies op verzoek kan voorkomen wanneer de noodzakelijke expertise bij het bevoegd gezag ontbreekt, zoals bij nieuwe innovaties waar nog geen standaardregels voor zijn, waaronder biogasinstallaties, LNG en waterstof toepassingen of de opslag van gevaar opleverende stoffen zoals cacao of grote hoeveelheden afval.¹⁹³ Een ongevraagd advies kan de veiligheidsregio geven wanneer de veiligheidsregio dit nodig vindt.¹⁹⁴ Het advies dat de veiligheidsregio geeft, is niet bindend. Het bevoegd gezag maakt de afweging of het de door de veiligheidsregio geadviseerde maatregelen overneemt.¹⁹⁵

Het vragen van een advies aan de brandweer bij vergunningverlening en toezicht op de omgevingsvergunning is voor de veiligheidsregio en het bevoegd gezag niet altijd relevant. Daarom is het verstandig dat de omgevingsdienst en de veiligheidsregio afstemmen in welke gevallen er om advies wordt gevraagd en in welke gevallen dat niet nodig is.¹⁹⁶ De veiligheidsregio kan op basis van het risicoprofiel in het beleidsplan opnemen wanneer een ongevraagd advies gegeven kan worden.¹⁹⁷

Betrokken organisaties

Bij het verlenen en het toezicht houden op de omgevingsvergunning zijn meerdere organisaties betrokken met allen een eigen taak en bevoegdheid. In onderstaande figuur is dit schematisch weergegeven.

Figuur 5.1 Betrokken, taken en bevoegdheden omgevingsvergunning



Het verlenen van een omgevingsvergunning doet de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) in opdracht van het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag is in de meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam voor niet-Brzo-bedrijven. Voor onder andere Brzo-bedrijven is dat het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland. Het veiligheidsbestuur van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland kan het bevoegd gezag adviseren bij het verlenen en toezicht houden op de vergunning. Het veiligheidsbestuur van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft dit gemandateerd aan de commandant van de Brandweer Amsterdam-Amstelland. Dit betekent dat we in onderstaande tekst veelal zullen spreken over de omgevingsdienst als het formeel gaat om het bevoegd gezag en de brandweer als het formeel gaat over de veiligheidsregio.

Aansluiting risico's

Het adviseren bij de vergunningverlening en toezicht op de omgevingsvergunning kan bijdragen aan de beheersing van risico's die spelen bij bedrijven in Westpoort. Het gaat dan om de volgende risico's bij (niet-)Brzo-bedrijven:

- bedrijfsspecifieke risico's;
- risico op broei of brand in loodsen en opslagterminals, zoals afvalbedrijven en cacao-bedrijven;
- risico's op een brand of explosie met gevaarlijke stoffen;
- risico op tankputbranden;

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel op een goede manier te kunnen inzetten en bij te dragen aan het beperken van de risico's, zien wij de volgende noodzakelijke afwegingen:

- concrete visie op advies vergunningverlening en toezicht;
- analyse en besluit over bij welke bedrijven de brandweer wil adviseren.

Visie veiligheidsregio advisering en toezicht is niet geconcretiseerd

De veiligheidsregio wil met het advies en toezicht het brandveiligheidsbewustzijn van bedrijven in de regio vergroten en een bijdrage leveren aan de brandveiligheid van risicovolle bedrijven. Hiermee wordt invulling gegeven aan de volgende wettelijke taken van de brandweer:¹⁹⁸

- het voorkomen en beperken van brand en ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- het adviseren van andere overheden en organisaties op het gebied van brandpreventie, brandbestrijding.

In de ontwerp-programmabegroting 2017 en 2018 nam de veiligheidsregio op dat het bij het adviseren en het toezicht op brandveiligheid een transitie wil realiseren naar meer risicogericht werken. Het uitgangspunt hierbij is dat de verantwoordelijkheid voor het borgen van fysieke veiligheid en specifieke veiligheid bij de maatschappij zelf ligt. De brandweer heeft een taak om verantwoordelijken te wijzen op de aanwezige risico's en in toenemende mate om hen ook te overtuigen de maatregelen tegen de gevaren zelf te treffen. Dit risicogericht werken moet plaatsvinden op verschillende beleidsterreinen waar de brandweer de omgeving probeert te beïnvloeden, waaronder alle objecten die in de regio in gebruik zijn en alle objecten en de omgeving van deze objecten die werken met gevaarlijke stoffen.¹⁹⁹ Dit meer risicogericht werken is de algemene visie die de veiligheidsregio voor ogen heeft bij de gehele brandweezorg en dat vanaf de programmabegroting 2017 van de veiligheidsregio specifiek gekoppeld wordt aan het advies en toezicht. Er is vervolgens niet concreet gemaakt wat deze visie betekent voor de advisering op vergunningen door de brandweer.

Geen analyse en besluit over focus betrokkenheid bij bedrijven

De risicogerichte benadering waar de veiligheidsregio voor staat, vraagt om een analyse van potentiële risico's met een grote maatschappelijke impact en van incidenten die regelmatig plaatsvinden. Op basis daarvan kan worden bepaald bij welke vergunningaanvragen of inspecties de brandweer door de omgevingsdienst om advies wil worden gevraagd

en daarover vervolgens afspraken maakt met de omgevingsdienst. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij risicovolle bedrijven die (net) niet in de Brzo-categorie vallen of afvalbedrijven, cacao-bedrijven of bedrijven waar vaker incidenten plaatsvinden zoals geconstateerd in hoofdstuk 2. Over een dergelijk analyse beschikt de brandweer (nog) niet. Volgens de omgevingsdienst en de veiligheidsregio zijn afspraken niet nodig omdat er geen wettelijke taak is voor de veiligheidsregio. Dit betekent niet dat er geen afspraken gemaakt kunnen worden met de omgevingsdienst wanneer advisering bij vergunningverlening of toezicht gewenst is. In de landelijke *Handreiking Brandweeradvies Milieuvergunning* geeft BrandweerBRZO een aantal hele concrete voorbeelden hiervoor.

Eerder (in hoofdstuk 3) constateerden we dat de brandweer wel analyses maakt van risicovolle bedrijven in het kader van de HOT100, Focus50, de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* en de pilot afval en recyclingbedrijven. Deze analyses worden niet gebruikt om te kijken of de brandweer bij de vergunningverlening en het toezicht op de omgevingsvergunning in voldoende mate betrokken wordt.

De gemeente benoemt in het *Handhavingsbeleid Wabo* de risico's op brand bij cacao en afvalbedrijven en geeft daarbij aan dat de regelgeving in bepaalde gevallen op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd. Daarnaast zegt de gemeente dat de huidige (bouw)regelgeving onvoldoende is om de risico's tot een acceptabel niveau terug te brengen.²⁰⁰ Dit kwam ook naar voren in gesprekken die de rekenkamer voerde. Daar werd genoemd dat de regelgeving voor deze bedrijven onvoldoende gericht is op het beheersen van risico's op brand. De bedrijven zijn veelal slechts gebonden aan het bouwbesluit waarbij toestemming wordt gegeven om een grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen op te slaan, zonder brandveiligheidseisen.²⁰¹ Ondanks dat de gemeente dit risico constateert heeft dit niet geleid tot een actievere rol van de brandweer bij het toezicht op de omgevingsvergunning bij cacao of afvalbedrijven.²⁰²

Landelijk is er veel aandacht voor de branden bij afvalbedrijven. Uit gesprekken die de rekenkamer heeft gevoerd blijkt dat de branche bekend staat om de vele branden. Vanwege de aard van de bedrijfsvoering is dit niet geheel te voorkomen. Wel is het mogelijk preventieve maatregelen te treffen, om de brand eerder te detecteren en de gevolgen van het incident zoveel mogelijk te voorkomen. Met oog daarop heeft de branchevereniging Vereniging Afvalbedrijven richtlijnen opgesteld. Andere mogelijkheden die zouden kunnen bijdragen aan het beter beheersen van de situatie bij afvalbedrijven zijn: meer betrokkenheid van de brandweer bij de vergunningverlening als adviseur, meer kennis van de brandweer over oorzaken en bestrijdingswijze van de brand, voorlichting door de brandweer bij afvalbedrijven en betere afstemming van eisen tussen de omgevingsdienst, brandweer en verzekeraars.²⁰³ Een actieve rol van de brandweer zou kunnen bijdragen aan het verbeteren van de brandveiligheid bij afvalbedrijven.

We zien dat de omgevingsdienst in het *VTH-Uitvoeringsprogramma 2018* voor de gemeente Amsterdam wel aandacht heeft voor de mogelijke noodzaak tot actualisatie van de ver-

gunning bij afvalbedrijven die vallen onder het *Landelijk Afvalbeheerplan 2017-2029* (LAP 3). De vergunningen van deze bedrijven moeten mogelijk worden geactualiseerd. Ook wordt specifiek genoemd dat de omgevingsdienst een branchespecifieke aanpak zal hantieren in 2018 op de afvalsector vanwege de afvalstoffenboekhouding.²⁰⁴

De brandweer heeft in het kader van het risicogericht werken een onderzoek uitgevoerd naar de branden bij afval en recyclingbedrijven. Dit onderzoek had als doel om te onderzoeken of de brandweer meer inzet moest plegen om branden bij deze bedrijven te voorkomen. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de brandweer ervoor gekozen dat extra inzet bij deze bedrijven niet nodig is. De brandweer is van mening dat extra inzet in verhouding moet zijn tot het risico. Aangezien het risico zich volgens de brandweer beperkt tot (langdurige) stankoverlast en dus voornamelijk een milieuprobleem betreft. Dit ziet de brandweer als verantwoordelijkheid van de omgevingsdienst. De brandweer constateerde dat de omgevingsdienst al bezig was het toezicht op deze bedrijven te intensiveren en ziet mogelijkheden om samen op te trekken. Of dit zal worden uitgevoerd is nog niet duidelijk.²⁰⁵ De brandweer wordt niet structureel om advies gevraagd bij een vergunningverlening aan een afvalbedrijf.²⁰⁶

We constateren dat de gemeente, de omgevingsdienst en de brandweer aandacht hebben voor (brand)veiligheid bij afvalbedrijven en daarbij risico's signaleren. Er is echter geen sprake van een gecoördineerde afweging wat gedaan zou kunnen worden om de brandveiligheid bij deze bedrijven te verbeteren.

Uitvoering maatregel

Om deze maatregel op een goede manier uit te voeren verwachten wij dat de brandweer:

- om advies wordt gevraagd door de omgevingsdienst;
- afspraken met de omgevingsdienst heeft gemaakt;
- op een gewenste manier samenwerkt met de omgevingsdienst;
- zicht heeft op de wijze waarop de omgevingsdienst met de adviezen omgaat en/of zorgt dat de adviezen door de omgevingsdienst worden overgenomen.

Omgevingsdienst vraagt de brandweer om advies

De brandweer wordt door de omgevingsdienst om advies gevraagd als dat wettelijk verplicht is, zoals bij Bevi en Brzo-bedrijven. In vrijwel alle gevallen gaat de brandweer dan samen met de omgevingsdienst naar het bedrijf voor een vooroverleg. De brandweer richt zich bij een dergelijk gesprek op de benodigde informatie voor het opstellen van een rampbestrijdingsplan en de te nemen brandveiligheidsmaatregelen.

Bij vergunningaanvragen van bedrijven waarvoor de omgevingsdienst niet verplicht advies hoeft te vragen bij de brandweer, ligt de afweging om wel of niet de brandweer te betrekken bij de omgevingsdienst. De schatting van de omgevingsdienst is dat de brandweer betrokken wordt in minder dan 10% van de niet wettelijke verplichte vergunningaanvragen.²⁰⁷ Volgens de brandweer is het contact met de omgevingsdienst goed, waardoor de

brandweer de indruk heeft dat zij bij alle relevante vergunningen om advies gevraagd worden, het gaat dan met name om vergunningaanvragen waarbij met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt.²⁰⁸ De brandweer geeft alleen advies als de omgevingsdienst daarom vraagt, ongevraagd advies op initiatief van de brandweer komt niet voor, omdat de brandweer geen overzicht heeft van alle aangevraagde vergunningen.²⁰⁹

We constateren dat de brandweer advies geeft op het moment dat de omgevingsdienst daarom vraagt. Bij de vergunningaanvragen waarbij het advies wettelijk verplicht is voeren de omgevingsdienst en de brandweer samen vooroverleg met het bedrijf, waardoor de brandweer actief betrokken is bij de advisering. Als het advies van de brandweer niet-wettelijk verplicht is, wordt de brandweer slechts in een beperkt aantal gevallen om advies gevraagd. De brandweer is zelf niet actief in het geven van ongevraagd advies. Dit komt omdat de brandweer geen overzicht heeft van alle aangevraagde vergunningen.

Onvoldoende afspraken omgevingsdienst en brandweer

Bij de beschrijving van deze maatregel gaven we aan dat het goed is als de omgevingsdienst en de veiligheidsregio afspraken maken over de advisering bij de omgevingsvergunning met name als het gaat om het niet wettelijk verplichte advies. Dit zou ook goed aansluiten bij de visie van de veiligheidsregio om niet alleen regelgericht, maar ook meer risicogericht te werken. Uit de gesprekken en na navraag bij de omgevingsdienst en de brandweer blijkt dat voor de advisering op de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouw afspraken zijn gemaakt, die momenteel worden geactualiseerd.

Afspraken advies brandweer bij een aanvraag omgevingsvergunning Bouw²¹⁰

Er is een risicotabel opgesteld waarin de gebouwen qua functie en bezetting zijn ingedeeld in 5 risicocategorieën. De mate van zelfredzaamheid, de concentratie van mensen en de benodigde inzet van de brandweer en hulpverlening zijn daarbij bepalend.

De laagste risicoklasse (klasse 5) wordt niet naar de brandweer voor advies gestuurd. De plantoetsers zijn voldoende opgeleid om deze toets zelf uit te voeren.

Bij de risicoklassen 3 en 4 worden de volgende plannen naar de brandweer gestuurd: gebouwen hoger dan 20 meter, gebouwen met meerdere gebruiksfuncties, gebouwen met doormelding of gebouwen waarbij gelijkwaardigheid van toepassing is. Gebouwen in risicoklasse 3 en 4, die niet aan bovenstaande criteria voldoen, kunnen door de plantoetsers zelf worden beoordeeld mits deze persoon een opleiding brandpreventie op mbo-niveau heeft gevolgd. Als dit niet het geval is, zal het plan alsnog naar de brandweer voor advies worden gestuurd.

Gebouwen in risicoklasse 1 en 2 worden altijd voor advies naar de brandweer gestuurd.

Voor advisering op de omgevingsvergunning onderdeel milieu zijn geen afspraken gemaakt tussen de omgevingsdienst en de brandweer.

Voor het toezicht op de omgevingsvergunning bij niet-Brzo-bedrijven zijn geen afspraken vastgelegd tussen de omgevingsdienst en de brandweer. Het toezicht bij de niet-Brzo-bedrijven wordt uitgevoerd door de omgevingsdienst. Slechts in uitzonderlijke gevallen wordt de brandweer benaderd voor advies bij een inspectie. De brandweer geeft ook aan dat er geen sprake is van een toezichthoudende taak voor de brandweer. Volgens de omgevingsdienst is de samenwerking met andere veiligheidsregio's beter bij het toezicht op bedrijven; de controles 'worden gezamenlijk uitgevoerd en de brandweer beoordeelt specifiek de brandveiligheid bij een bedrijf'.²¹¹

Alleen voor de cacao-bedrijven zien wij terug dat nadere afspraken zijn gemaakt in de *Beleidsregels gelijkwaardigheid Bouwbesluit Cacaoloodsen*. In deze regels gaat het onder meer over de brandcompartimenten om de uitbreiding van brand te beperken. Deze regels dateren uit 2008 en worden nu herschreven door betrokken gemeenten en bedrijven.²¹²

Verbeteringen mogelijk bij samenwerking omgevingsdienst en brandweer

De omgevingsdienst vindt dat er overwegend goed contact is tussen de brandweer en de omgevingsdienst voor de advisering omgevingsvergunning onderdeel Milieu. De brandweer denkt goed mee en heeft een duidelijk belang bij het geven van advies. Toch ziet met name de omgevingsdienst mogelijkheden voor verbetering in de samenwerking:

- *Advisering brandweer moet beter aansluiten bij de wettelijke voorschriften*
Volgens de brandweer kan het nodig zijn om naast de wettelijke voorschriften nog aanvullende voorwaarden te stellen voor een betere brandveiligheid. Volgens de omgevingsdienst kan dit ertoe leiden dat een advies niet wordt overgenomen. De omgevingsdienst geeft ook aan dat de brandweer niet altijd weet welke maatregelen kunnen worden opgenomen in welk deel van de vergunning. De vergunningverlening bij het onderdeel bouw en milieu zijn zowel bij de brandweer als de omgevingsdienst gescheiden trajecten, wat deze afstemming lastig maakt.²¹³ In het onderzoek *Vergunningverlening OD Noordzeekanaalgebied* uit 2016 komt ook naar voren dat de samenwerking tussen de brandweer en de omgevingsdienst bij de advisering op vergunningen ook binnen de omgevingsdienst kan verbeteren.²¹⁴
- *Betere samenwerking bij toezicht*
Ook de samenwerking bij het toezicht op bedrijven, waarbij de brandveiligheid als risico is bestempeld wordt door de omgevingsdienst genoemd als verbeterpunt. De samenwerking tussen de omgevingsdienst en andere veiligheidsregio's dan VrAA is beter, omdat gezamenlijk controles worden uitgevoerd. Volgens de brandweer is er geen wettelijke taak bij het toezicht op de omgevingsvergunning voor de brandweer.²¹⁵ Toch zou de brandweer langs kunnen gaan bij het toezicht op de omgevingsvergunning, juist om aanvullend te kijken naar de brandveiligheidsas-

pecten bij een bedrijf. Dit vloeit niet voort uit een wettelijke verplichting, maar bedrijven kunnen desondanks wel bereid zijn tot medewerking.

- *Betere signaalfunctie van de brandweer richting omgevingsdienst*

De omgevingsdienst mist de signaalfunctie van de brandweer, bijvoorbeeld over bedrijven waar vaak branden plaatsvinden of mogelijke overtredingen die bij bedrijfsbezoeken worden geconstateerd. Volgens de brandweer voldoen zij aan de signaalfunctie door incidenten te melden bij de omgevingsdienst en als de brandweer een vermoeden heeft van een gevaarlijke situatie hiervan melding te doen bij de omgevingsdienst.²¹⁶ Tussen de omgevingsdienst en de veiligheidsregio vinden wel overleggen gaande om te onderzoeken of de informatiesystemen beter op elkaar kunnen aansluiten, zodat beide organisaties van dezelfde informatie gebruik kunnen maken.²¹⁷

Onvoldoende zicht op opvolging advies

In onderstaande tabel geven we een overzicht van het aantal adviezen dat de brandweer vanaf 2014 heeft gegeven aan de omgevingsdienst.

Tabel 5.2 Aantal adviezen Westpoort²¹⁸

Aantal adviezen	2014	2015	2016	2017
Milieu	21	21	28	31
Bouw	Geen data ontvangen	Geen data ontvangen	Geen data ontvangen	Geen data ontvangen

Bron: Data opgave BAA, bewerkt door rekenkamer

De adviezen die de brandweer geeft voor de omgevingsvergunning milieu kunnen betrekking hebben op nieuwe vergunningaanvragen (40%) en op actualisaties of wijzigingen van de vergunningen (60%).²¹⁹ Het aantal adviezen voor de omgevingsvergunning milieu laat sinds 2015 een stijging zien. Navraag bij de brandweer leert dat dit niet zozeer een stijging in gevraagde adviezen is, maar verklaard kan worden door een betere manier van registreren.²²⁰ De brandweer heeft niet aangeleverd hoeveel adviezen de brandweer heeft verstrekt voor het onderdeel bouw in Westpoort.

Voor de brandweer is het ook relevant dat de adviezen door de omgevingsdienst worden overgenomen. De omgevingsdienst maakt hierin een afweging en is niet verplicht tot het overnemen van het advies. Het zou daarom goed zijn als de brandweer vinger aan de pols houdt wat er met de adviezen gebeurt. Volgens de brandweer koppelt de omgevingsdienst bij de brandweer terug als een advies niet wordt overgenomen. In die gevallen wordt er een alternatieve oplossing gezocht waar beide partijen zich in kunnen vinden. Volgens de omgevingsdienst komt het ook voor dat het advies niet wordt overgenomen. Doordat in het voortraject al veel wordt afgestemd is het maar een klein percentage van de adviezen

dat niet wordt overgenomen. Uitgaande van de caseload van een vergunningverlener wordt ingeschat dat een op de vijf adviezen van de brandweer niet volledig wordt overgenomen.²²¹ We constateren dat de brandweer geen overzicht heeft in hoeverre de adviezen worden overgenomen.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de advisering bij vergunningverlening en het toezicht een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.3 Deelconclusie - Advies bij vergunningverlening en toezicht

Risico's	<p>In theorie kan deze maatregel bijdragen aan de beheersing van risico's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedrijfsspecifieke risico's bij net-niet-Brzo-bedrijven; • Risico op broei of brand in loodsen en opslagterminals, zoals afvalbedrijven en cacao-bedrijven; • Risico's op een brand of explosie met gevaarlijke stoffen; • Risico op tankputbranden.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> • De visie van de brandweer is dat bij advies en toezicht risicogericht worden gewerkt. Wat dit concreet betekent is niet uitgewerkt. • Het ontbreekt bij de brandweer aan een goede analyse en besluitvorming over hoe het advies en toezicht bij de omgevingsvergunning kan worden ingezet. De afweging of advies nodig is, wordt overgelaten aan de betreffende vergunningverlener bij de omgevingsdienst. De brandweer volgt hierin de omgevingsdienst en adviseert bij vergunningen en bij het toezicht waarvoor zij gevraagd wordt. Hierbij is nog geen sprake van een risicogerichte werkwijze.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • De omgevingsdienst vraagt de brandweer om advies bij aanvragen voor de omgevingsvergunning. • De brandweer heeft zelf geen actieve rol bij het geven van adviezen en laat zich leiden door de verzoeken van de omgevingsdienst. • Tussen de omgevingsdienst en de brandweer zijn voor de omgevingsvergunning Bouw werkafspraken vastgelegd wanneer de brandweer bij de advisering betrokken wordt. • Voor de omgevingsvergunning Milieu zijn geen afspraken vastgelegd. • Voor het toezicht op de omgevingsvergunning zijn geen afspraken vastgelegd. • Voor de brandveiligheid bij cacao-bedrijven zijn met de branche afspraken gemaakt over brandveiligheidsaspecten. • De gemeente, omgevingsdienst en brandweer constateren risico's bij afvalbedrijven; er is echter geen sprake van intensieve samenwerking om de brandveiligheid bij deze bedrijven te verbeteren.

	<ul style="list-style-type: none"> • De samenwerking tussen de omgevingsdienst en de brandweer kan op meerdere punten beter. • De brandweer heeft onvoldoende zicht op de doorwerking van de adviezen in de vergunningen.
Conclusie	We constateren dat deze maatregel in theorie aansluit bij de beheersing van de risico's. De afweging en de uitvoering van de maatregel zijn onvoldoende. Dit betreft met name het ontbreken van een analyse en het maken van afspraken om de omgevingsdienst beter te adviseren bij de vergunningverlening. De maatregel wordt daarmee nu niet optimaal ingezet voor het beheersen van de risico's.

5.3.2 Toezicht en handhaving Brzo-bedrijven

Beschrijving

Bedrijven die risico lopen op zware ongevallen met gevaarlijke stoffen, vallen onder het besluit risico's zware ongevallen (2015). In het Brzo, die op 8 juli 2015 in werking is getreden, is de wet- en regelgeving geïntegreerd op het gebied van omgevingsveiligheid, arbeidsveiligheid en rampbestrijding. Het doel van dit besluit is het voorkomen en de beheersing van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen. De Brzo-regelgeving stelt eisen aan de meest risicovolle bedrijven in Nederland en regelt ook de wijze waarop de overheid moet toezien op naleving van die regels. Of een bedrijf valt onder het Brzo 2015 wordt bepaald door de aanwezige hoeveelheid gevaarlijke stoffen en mengsels (zie bijlage I van Seveso III-richtlijn) waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd.²²²

Het bevoegd gezag bij de Brzo-bedrijven zijn de provincies en uitvoering van de vergunningverlening, handhaving en toezicht ligt bij zes gespecialiseerde omgevingsdiensten.

De Brzo-inspectie wordt uitgevoerd door een inspectieteam, bestaande uit een aantal inspecteurs afkomstig van het Wabo bevoegd gezag (uitgevoerd door Brzo-omgevingsdiensten), Inspectie SZW of de veiligheidsregio. Het Wabo bevoegd gezag kan versterkt worden door bijvoorbeeld inspecteurs van Rijkswaterstaat, waterschappen of SodM.

Bij de Brzo-bedrijven wordt onderscheid gemaakt tussen hoge en lage drempelinrichtingen. Dat is afhankelijk van de hoeveelheid aanwezige gevaarlijke stoffen. Voor hoge drempelinrichtingen geldt op basis van de wetgeving dat zij jaarlijks door de overheidspartners moeten worden gecontroleerd, voor lage drempelinrichtingen geldt één keer in de drie jaar.

De veiligheidsregio wordt bij een Brzo-bedrijf altijd om advies gevraagd bij een vergunningverlening. Voor Brzo-bedrijven geldt dat zij ook onder de BEVI vallen, waarvoor geldt dat het bevoegd gezag de veiligheidsregio in de gelegenheid moet stellen advies uit te

brenge op de vergunningverlening. Tevens is de veiligheidsregio bevoegd gezag voor het opstellen van een rampbestrijdingsplan (artikel 17 en artikel 48 Wet Veiligheidsregio's) en het aanwijzen van een bedrijfsbrandweer (artikel 31 Wet Veiligheidsregio's). Bedrijven moeten hiervoor veelal in het proces van vergunningverlening de nodige informatie aanleveren. De veiligheidsregio moet ervoor zorgen dat de informatie voldoende is om - indien nodig - een rampbestrijdingsplan op te stellen en om te beoordelen of een bedrijfsbrandweeraanwijzing noodzakelijk is.

De vergunningverlening en handhaving van Brzo-bedrijven wordt landelijk zoveel mogelijk uniform uitgevoerd. Brzo+ is een landelijke organisatie die zorgt voor coördinatie.

De Brzo-inspectie wordt uitgevoerd aan de hand van een landelijke uniforme inspectiemethodiek voor het Brzo-toezicht. Het doel hiervan is om een gelijk speelveld voor de bedrijven te creëren. Alle inspecteurs die deze inspecties uitvoeren zijn opgeleid om deze methode te volgen. De resultaten van de inspectie worden vastgelegd in GIR. Met behulp van GIR wordt het inspectierapport en de openbare samenvatting opgesteld. Deze openbare samenvattingen worden sinds 2014 op de website van Brzo+ gepubliceerd.²²³

Als er na een overtreding een handhavingstraject moet worden ingezet dan wordt de landelijke handhavingstrategie Brzo gevolgd. Het doel van deze landelijke handhavingstrategie is om op een adequate en uniforme wijze sanctionerend op te treden.²²⁴

Aansluiting risico's

Het advies en toezicht op de Brzo-bedrijven draagt bij aan het voorkomen en beheersen van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het gaat hier om risico's die betrekking hebben op:

- tank(put)branden;
- incidenten met gevaarlijke stoffen.

Afweging inzet maatregel

De regelgeving op Brzo-bedrijven vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving. Ook wordt gestreefd naar een eenduidige landelijke uitvoering. Om hierbij aan te sluiten verwachten we dat: de brandweer deze landelijke regels en richtlijnen volgt.

Brandweer volgt de landelijke regels en richtlijnen

Voor de veiligheidsregio's is er een handhavingbeleid veiligheidsregio's opgesteld. Het doel hiervan is dat de veiligheidsregio's het toezicht op de wet- en regelgeving op een uniforme manier uitvoeren. Het oude beleid *Handhavingbeleid Veiligheidsregio's 2014-2018* was vastgesteld door het veiligheidsbestuur. Het veiligheidsbestuur heeft op 21 juni 2018 het geactualiseerde *Handhavingbeleid Industriële veiligheid 2018-2021* vastgesteld,²²⁵ daarmee onderschrijft de veiligheidsregio de landelijke uitgangspunten.

Uitvoering maatregel

In Westpoort zijn er in 2018 21 Brzo-bedrijven (15 hogedrempelinrichtingen en 6 lage-

drempelinrichtingen).^{jj} Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland is het bevoegd gezag voor deze bedrijven. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zorgt in opdracht en in mandaat van de provincie voor de vergunningverlening en het toezicht op deze bedrijven. De omgevingsdienst werkt hierbij nauw samen met de BAA^{kk} en de Inspectie SZW.

Voor een goede uitvoering van deze maatregel gaan we ervan uit dat:

- de brandweer een actieve rol heeft bij toezicht Brzo-bedrijven;
- de brandweer handhavingsmaatregelen treft wanneer dit nodig is;
- de samenwerking tussen de omgevingsdienst en de brandweer naar behoren verloopt.

Brandweer speelt een actieve rol bij toezicht Brzo-bedrijven

Voor de Brzo-bedrijven in Westpoort geldt dat de brandweer zo'n 22 tot 26 inspecties per jaar uitvoert.²²⁶

De inspecties bij Brzo-bedrijven worden gezamenlijk door de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Inspectie SZW gepland, voorbereid en uitgevoerd. De omgevingsdienst coördineert deze inspecties, waarbij de landelijke richtlijnen gevolgd worden.

De Brzo-regelgeving is gericht op het verkleinen van de kansen op en het beheersen van de risico's van een zwaar ongeval. De expertise van de brandweer ligt op de mogelijke effecten bij een incident. Brzo-bedrijven stellen scenario's op voor mogelijke incidenten en de effecten die een dergelijk incident kan hebben. De brandweer beoordeelt deze scenario's en wat mogelijk nog verdere gevolgen op de omgeving zijn van een incident bij een dergelijk bedrijf. Ook beoordeelt de brandweer of een bedrijf voldoende maatregelen neemt om een incident te voorkomen en dat als het wel plaatsvindt, de effecten zo klein mogelijk worden gehouden. Tijdens een inspectie kan de brandweer beoordelen of de installaties die bij een bedrijf aanwezig zijn groot genoeg zijn en goed functioneren. Te denken valt aan brandblusmiddelen, detectiesystemen voor brand, waterschermen om te zorgen dat gaswolken zich niet verspreiden. De brandweer kan tijdens een inspectie ook toetsen op de voorschriften uit de Wabo-vergunning. Als de brandweer daarbij tekortkomingen constateert, dan zal de omgevingsdienst handhavend optreden omdat in afwijking is gebouwd van de tekeningen en rapporten die onderdeel uitmaken van de vergunning, of omdat er is

^{jj} Het aantal Brzo-bedrijven blijft in Westpoort vrij constant, wel wisselen de bedrijven die als Brzo-bedrijf worden aangemerkt. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd of als er sprake is van aanpassingen in de bedrijfsvoering waardoor een vergunning herzien wordt.

^{kk} Het bestuur van de veiligheidsregio heeft de taken rondom de Brzo-wetgeving met het algemeen mandaatbesluit van 7 december 2015 gemandateerd aan de commandant van de brandweer.

gebleken dat een pand niet voldoet aan de bouwregelgeving. De omgevingsdienst kan het advies om handhavend op te treden naast zich neerleggen. In de praktijk gebeurt dit niet zomaar en gaat dit in goed overleg.

Brandweer handhaaft op basis van de Wet veiligheidsregio's

De Brandweer kan alleen handhaven op basis van de Wet veiligheidsregio's. Het gaat dan om de informatie voor een rampbestrijdingsplan en de bedrijfsbrandweeraanwijzing. Overtredingen op deze vlakken komen niet vaak voor en worden veelal al op voorhand in gesprekken voorkomen. De brandweer heeft in de periode 2013-2017 in totaal negen overtredingen geconstateerd op basis van de Wet veiligheidsregio's. Het betrof hierbij zes bedrijven (één bedrijf met drie overtredingen en één bedrijf met twee overtredingen). Deze overtredingen zijn gelijkmatig verdeeld over de jaren. De overtredingen hadden vooral te maken met het ontbreken van informatie die nodig is voor de rampbestrijdingsplannen, zoals het beschikken over actuele lijsten met de aanwezige gevaarlijke stoffen.²²⁷ De brandweer heeft naar aanleiding van deze geconstateerde overtredingen handhavingsmaatregelen genomen.

Samenwerking omgevingsdienst en brandweer verloopt naar wens

Uit de gesprekken die de rekenkamer voerde met de omgevingsdienst en de brandweermaken we op dat de samenwerking tussen beide organisatie voor de inspecties bij Brzo-bedrijven naar tevredenheid verloopt. Zo zijn twee Brzo-bedrijven (AEB en Main) onder verscherpt toezicht gesteld door de omgevingsdienst. De reden hiervoor zijn overtredingen van de omgevingsvergunning, maar in die gevallen is de brandweer ook actief betrokken.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre het toezicht bij Brzo-bedrijven een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.4 Deelconclusie - Advies bij vergunningverlening en toezicht

Risico's	Deze maatregel zorgt ervoor de risico's bij Brzo-bedrijven beheersbaar te maken. Het gaat hier om risico's die betrekking hebben op: <ul style="list-style-type: none"> • tank(put)branden; • incidenten met gevaarlijke stoffen.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> • Voorschriften voor toezicht Brzo-bedrijven ligt vast in landelijke richtlijnen. De brandweer volgt deze richtlijnen.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • Brandweer is actief betrokken bij het toezicht op Brzo-bedrijven; • Brandweer handhaaft op basis van de wet Veiligheidsregio's; • Samenwerking omgevingsdienst en brandweer bij toezicht Brzo-bedrijven verloopt goed.

Conclusie	<p>In de regelgeving is veel vastgelegd over het toezicht en handhaving bij Brzo-bedrijven. De brandweer heeft zich gecommitteerd aan de uitvoering van deze regels en richtlijnen. De brandweer heeft ervoor gekozen om aanwezig te zijn alle inspecties die bij Brzo-bedrijven plaatsvinden. Bij de uitvoering van het toezicht op Brzo lijkt geen sprake van knelpunten.</p> <p>Deze maatregel is voldoende afgewogen en biedt een passende beheersmaatregel voor de risico's die zich bij Brzo-bedrijven kunnen voordoen.</p>
------------------	---

5.3.3 Voorlichting

Beschrijving

De brandweer kan door voorlichting burgers en bedrijven informeren en adviseren over manieren waarop de brandveiligheid vergroot kan worden. Bedrijven of bedrijfstakken die een groot risico vormen of waar vaak incidenten plaatsvinden, zouden ook op een andere manier aandacht kunnen krijgen dan via het traject van vergunningverlening en toezicht. Voorlichting kan bijdragen aan bewustwording bij een bedrijf als het gaat om brandrisico's. Bij sommige bedrijven is immers geen sprake van onwil, maar van onwetendheid. Voorlichting kan individueel per bedrijf worden uitgevoerd, per thema (bijvoorbeeld brandcompartimentering) of per branche (cacao, afval of net-niet-Brzo-bedrijven). Ook kan gedacht worden aan het zoeken van samenwerkingspartners, zoals verzekeraars om vanuit beider belang de risico's meer te beperken. Voorlichting kan ook een rol spelen wanneer blijkt dat de wet- en regelgeving onvoldoende mogelijkheden biedt om bepaalde maatregelen af te dwingen, maar die de brandveiligheid wel zouden kunnen verhogen. De brandweer zou in die gevallen door voorlichting te bedrijven kunnen stimuleren maatregelen te treffen.²²⁸

Aansluiting bij risico's

Voorlichting over brandveiligheid aan bedrijven in Westpoort kan bij alle soort bedrijven plaatsvinden en daarom bijdragen aan het beheersen van de in hoofdstuk 4 genoemde risico's.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel op een passende manier in te kunnen zetten verwachten we dat:

- de brandweer een afweging heeft gemaakt van bedrijven waarbij voorlichting een toegevoegde waarde heeft bij het vergroten van de brandveiligheid.

Geen afweging gemaakt voor voorlichting bij industriële bedrijven

In het onderzoek uit 2015 dat de brandweer uitvoerde naar de industriële brandbestrijding, is als aanbeveling geformuleerd dat de brandweer meer moet investeren in voorlich-

ting aan ondernemers en inrichtinghouders van industriële objecten. De reden is dat bedrijven zich vaak niet bewust zijn van de risico's die zij veroorzaken of die buurbedrijven voor hen vormen. Door voorlichting aan bedrijven kan een verhoogd niveau van zelfredzaamheid worden bereikt.²²⁹ De brandweer heeft geen afweging gemaakt om voorlichting te geven aan industriële bedrijven over maatregelen die genomen kunnen worden om de brandveiligheid te vergoten, ondanks dat dit wel een aanbeveling was uit het onderzoek naar de Industriële brandbestrijding.

Bij de GBA in oprichting is er in het Visiedocument uit september 2016 aandacht voor het geven van voorlichting. Het uitgangspunt is dat doordat kennis van het brandweerpersoneel van de GBA op het gebied van industriële veiligheid is vergroot, kan dit worden overgedragen op verschillende manieren, namelijk:²³⁰

- algemene Brandveiligheidsadvisering;
- organiseren en waarnemen van (BHV-)oefeningen;
- specialistische adviezen over industriële veiligheid en bouwkundige brandveiligheid;
- aanbieden en uitvoeren van planvorming (AMAS-inzetplannen, ontruimingsplannen).

Uitvoering maatregel

Om deze maatregel op een goede manier uit te voeren verwachten we dat:

- de brandweer regelmatig voorlichting geeft aan bedrijven door bijeenkomsten te organiseren of bij te wonen of bedrijven te bezoeken.

Brandweer geeft minder voorlichting aan industriële bedrijven

De brandweer heeft in het kader van Brandveilig Leven aandacht voor voorlichting aan burgers. De voorlichting heeft betrekking op het bewust maken van burgers over de brandrisico's, dit gebeurt door woningbezoeken, voorlichting op scholen, bezoeken aan ziekenhuizen en seniorencomplexen.

De brandweer heeft - mede vanwege de prioriteit voor voorlichting aan burgers - minder aandacht voor voorlichting bij industriële bedrijven. Wel werkt de brandweer mee aan het verbeteren van de brandveiligheid in Westpoort bij het verkrijgen van het Keurmerk Veilig Ondernemen. Dit is opgepakt door de ondernemingsvereniging Westpoort, waarbij wordt samengewerkt met Port of Amsterdam en ORAM. Op het gebied van brandveiligheid speelt in dit gebied het hoge aantal OMS-meldingen en het grote aantal buitenbranden. Het verkrijgen van het Keurmerk Veilig Ondernemen blijkt voor dit gebied een moeizaam proces, wat medio 2018 nog niet tot resultaat heeft geleid.²³¹

In het inrichtingsplan van de GBA zijn geen uitgangspunten voor voorlichting opgenomen.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de voorlichting bij bedrijven een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.5 Deelconclusie - Advies bij vergunningverlening en toezicht

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Voorlichting over brandveiligheid aan bedrijven in Westpoort kan bijdragen aan het beheersen van alle in hoofdstuk 4 genoemde risico's.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> Geen afweging om deze maatregel meer in te zetten.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> De brandweer besteedt (nog) geen aandacht aan voorlichting bij industriële bedrijven, ondanks aanbeveling uit 2015.
Conclusie	<p>Deze maatregel kan in theorie bijdragen aan de beheersing van de risico's. De brandweer zet deze maatregel echter onvoldoende in.</p> <p>Deze maatregel is op dit moment onvoldoende passend om bij te dragen aan de beheersing van de risico's in Westpoort.</p>

5.4 Preparatie

Preparatie is de voorbereiding op het daadwerkelijk optreden van de brandweer. Preparatie gaat over: het opstellen van plannen en procedures, het opleiden en trainen van het brandweerpersoneel voor het bestrijden van incidenten en de aanwezigheid van het juiste materieel, middelen en een adequate informatievoorziening.²³² We beoordelen achtereenvolgens de volgende preparatie maatregelen: 1) vakbekwaamheid, 2) materiaal 3) planning en 4) bedrijfsbrandweer.

5.4.1 Vakbekwaamheid**Beschrijving**

Om adequaat te kunnen optreden, is gedegen opleiding en voortdurende oefening noodzaak.²³³ Oefenen is de manier om kennis en vaardigheden op peil te houden en te verbeteren. Oefenen is een kernactiviteit van de brandweer.²³⁴ Voor Westpoort geldt dat naast de reguliere vakbekwaamheid ook sprake moet zijn van meer specifieke vakbekwaamheid op het gebied van industriële brandbestrijding en scheepsbrandbestrijding. Immers de incidenten die in Westpoort voorkomen zijn van een andere orde dan in andere gebieden in Amsterdam.

Aansluiting risico's

Het op orde hebben van de vakbekwaamheid bij de brandweer draagt bij aan het beheersen van alle in hoofdstuk 4 genoemde risico's.

Afweging bij inzet maatregel

Om deze maatregel op een goede manier te kunnen inzetten verwachten wij dat er een afweging is gemaakt over:

- de havenspecialismen waarop vakbekwaamheid verwacht wordt van de brandweer bij incidenten in de haven;
- de manier waarop het brandweerpersoneel vakbekwaam kan worden en blijven;
- de uitgangspunten voor de vakbekwaamheid van het personeel van de GBA.

Vakbekwaamheid voor havenspecialismen afgewogen

In 2015 heeft de brandweer twee onderzoeken uitgevoerd naar de havenspecialismen: industriële brandbestrijding en scheepsbrandbestrijding. De conclusie uit het onderzoek industriële brandbestrijding luidde dat de regio Amsterdam-Amstelland in wettelijk opzicht wel voldoet aan de normen die gesteld zijn bij een optreden, maar dat er maatregelen denkbaar zijn om de brandbestrijding in een industriële omgeving te optimaliseren. Voor de scheepsbrandbestrijding was de conclusie dat de brandweer niet goed was voorbereid en geoefend om scheepvaartincidenten - waaronder een scheepsbrand aan te kunnen. Beide onderzoeken bevatten meerdere aanbevelingen. Een deel van deze aanbevelingen is vervolgens door het veiligheidsbestuur vastgesteld als tussentijdse maatregelen voordat een gezamenlijke brandweer in het havengebied zou worden gerealiseerd. Daarnaast is er een keuze gemaakt om de belasting van de kazernes Osdorp en Teunis niet te groot te laten worden. Deze kazernes hebben beide naast de reguliere taken ook een specialistische taak voor de veiligheidsregio (OGS-SIE op Osdorp en zware hulpverlening op Teunis). Door de focus in de transitieovereenkomst in 2011 is gekozen voor het uitvoeren van meer woningbezoeken, waardoor er minder tijd beschikbaar is voor bijvoorbeeld het bezoeken van bedrijven.

Wijze waarop personeel vakbekwaam kan worden en blijven nog onvoldoende afgewogen

Uit de managementrapportages van de BAA 2015, 2016 en 2017 blijkt dat er verbeteringen nodig zijn op het gebied van vakbekwaamheid bij de brandweer. Na een onderbesteding op het budget voor vakbekwaamheid in 2017 heeft de korpsleiding actie ondernomen en wordt gewerkt aan het verbeteren van de processen rondom vakbekwaamheid. Zo is er in 2018 een nieuw opleidingsplan gekomen en is er een rapport opgesteld met aanbevelingen om de verantwoordelijkheden rondom vakbekwaamheid te verbeteren. Welke afwegingen de brandweer hierbij heeft gemaakt zijn niet duidelijk. Ook is niet concreet gemaakt welke verbeteringen er zijn en nog worden doorgevoerd.²³⁵

Goede uitgangspunten vakbekwaamheid bij de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam

In het inrichtingsplan voor de GBA is aandacht voor de vakbekwaamheid van het toekomstige personeel van de kazerne. Het idee achter de GBA is met name ook dat dan specifiek en doelgerichter ingezet en geoefend kan worden in het gebied. Zo is in het inrichtingsplan voor het opleidingsniveau van het operationele team vastgelegd dat het dient te beschikken over aanvullende specialisaties voor scheepsbrandbestrijding,

tank(put)brandbestrijding, hoogteredding, redding in besloten ruimtes en vaardigheden voor olieschermen en spill response. Daarnaast gaat het inrichtingsplan in op een gezamenlijk oefenprogramma tussen de veiligheidsregio en de gezamenlijke brandweer in de haven. Ook het jaarlijks oefenen en oriënteren bij de participerende bedrijven is als uitgangspunt vastgelegd. Daarnaast wordt het een expliciete taak van de bevelvoerders van de GBA om relaties te onderhouden met de functionarissen in de interne noodorganisaties van de participerende bedrijven. Het doel hiervan is dat de communicatie en samenwerking ten tijde van een incident moet verbeteren.²³⁶

Uitvoering maatregel

Voor het goed uitvoeren van deze maatregel is het noodzakelijk dat de:

- beoogde opleidingen en oefeningen worden uitgevoerd;
- aanbevelingen op het gebied van industriële brandbestrijding zijn uitgevoerd;
- aanbevelingen voor de verbetering van de scheepsbrandbestrijding zijn uitgevoerd;
- brandweer anticipeert op nieuwe risico's;
- vakbekwaamheid rondom tank(put)brandbestrijding voldoende op orde is.

Tot 2017 achterstand bij beoogde opleiding en oefening, vanaf 2018 op schema

Bij de brandweer is al sinds 2015 sprake van noodzakelijke verbeteringen op het gebied van vakbekwaamheid. Deels had dit te maken met de specifieke havenspecialismen en deels met de organisatie van vakbekwaamheid bij de brandweer in het algemeen.

In 2017 was sprake van een forse overschrijding van € 629.000 op een budget van € 2,3 miljoen voor opleiden en oefenen. Voor de brandweezorg in de haven heeft dit betrekking op het oefenen op de kazernes en het buitenland, brandweeroopleidingen voor de cobracutter, het grotendeels onderbenut blijven van de opleidingspost voor 'Haven Industrie' en scheepsbrandbestrijding.²³⁷ Het blijkt dat het voor de kazernes lastig is de oefeningen en opleiding haalbaar en betrouwbaar te plannen en goed grip te houden op de realisatie ervan. Een van de redenen die hiervoor wordt aangedragen is dat de handhaving van de arbeidstijdenwet het lastig maakt om medewerkers na hun dienst in te zetten bij oefeningen. Dit maakt de planning van het opleiden en oefenen lastig. Daarnaast blijkt uit een onderzoek dat in 2017 is uitgevoerd naar de verantwoordelijkheden bij het opleiden en oefenen dat verantwoordelijkheden niet goed belegd zijn. Andere redenen die genoemd worden zijn het oefenen in dagdienst, roosteren en brandweerm medewerkers die niet op de oefening komen opdagen en opnieuw ingeroosterd moeten worden, BOCAS met een taakstelling en de afdeling vakbekwaamheid die taken en oefeningen goed op elkaar moet laten aansluiten (kwalitatief). Dit jaar is daar veel beter op gestuurd en lijken we geen onderbesteding meer te hebben.²³⁸

Voor Westpoort geldt specifiek dat de vakbekwaamheid van het brandweerpersoneel van de kazernes Osdorp en Theunis moet zijn toegerust op incidenten in de haven, aangezien

dit de kazernes zijn die in veel gevallen als eerste uitrukken naar de Amsterdamse Haven. De kazernes beschikken over een oefencyclus die voor anderhalf jaar is vastgelegd. De brandweer heeft geen analyse beschikbaar per kazerne in hoeverre de uitvoering hiervan op schema ligt.²³⁹ Wel geeft de brandweer aan dat deze kazernes onder druk staan, mede als gevolg van de prioriteit voor woningbezoeken en de specialistische activiteiten die deze kazernes voor de veiligheidsregio uitvoeren.

Aanbevelingen uit onderzoek industriële brandbestrijding nog niet volledig uitgevoerd

De aanbevelingen uit de onderzoeken naar industriële brandbestrijding uit 2015 die betrekking hadden op vakbekwaamheid zijn in onderstaande tabel opgenomen met daarbij een toelichting of de aanbeveling is uitgevoerd.

Tabel 5.6 Uitvoering aanbeveling vakbekwaamheid onderzoek industriële brandbestrijding uit 2015

Aanbeveling uit onderzoeken 2015 ²⁴⁰	Toelichting	Oordeel
Structureel oefenen en oriënteren bij inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken.	<p>Het personeel van kazernes Teunis is bijgeschoold op brandbestrijding bij industriële bedrijven. Bij deze bijscholing hebben ook oriëntatiebezoeken (Eurotank en VOPAK) en een oefening bij een Brzobedrijf (Eurotank) plaatsgevonden. Daarnaast oefent kazerne Teunis ook één keer per jaar bij een bedrijf met een aanvalsplan. Het personeel van kazerne Osdorp heeft nog geen bijscholingstraject gevolgd, vanwege de verhuizing van een deel van het personeel naar kazerne Pieter. Als dit proces is afgerond zal ook het personeel van kazerne Osdorp worden bijgeschoold.</p> <p>Het structureel oefenen bij bedrijven vergt veel kennis, training en oefening van een kazerne. Volgens de brandweer is het niet realistisch om dit van een reguliere kazerne te verwachten. Dit is een belangrijke reden waarom gekozen is voor een GBA.²⁴¹</p>	+/-
Herzien van de procedure van optreden bij Brzo-bedrijven.	De huidige procedure gaat ervan uit dat de brandweer in eerste instantie afstand houdt bij een incident bij een Brzo-bedrijf. De brandweerm medewerkers gaan na overleg met de adviseur gevaarlijke stoffen of de officier van	-

Aanbeveling uit onderzoeken 2015 ²⁴⁰	Toelichting	Oordeel
	dienst over tot actie. Voorwaarde voor aanpassingen van de procedure is dat al het betrokken kazerne personeel beter is geschoold op brandbestrijding bij industriële bedrijven. Als dit is afgerond, kan de procedure worden aangepast. ²⁴²	
Training op transportongevallen in Westpoort.	De training op transportongevallen is onderdeel van het bijscholingstraject industriële brandbestrijding. Dit bijscholingstraject hebben de medewerkers van kazerne Teunis gevolgd, van kazerne Osdorp nog niet. ²⁴³	+/-

Uit bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat de aanbevelingen die betrekking hebben op de industriële brandbestrijding niet volledig zijn uitgevoerd.

Vakbekwaamheid bij scheepsbrandbestrijding is verbeterd

In onderstaande tabel geven we een overzicht van de aanbevelingen op het gebied van vakbekwaamheid uit het onderzoek scheepsbrandbestrijding uit 2015. We geven daarbij een toelichting in hoeverre de aanbevelingen zijn uitgevoerd.

Tabel 5.7 Uitvoering aanbeveling vakbekwaamheid onderzoek scheepsbrandbestrijding uit 2015

Aanbeveling uit onderzoeken 2015 ²⁴⁴	Toelichting	Oordeel
Opleiden van uitrukpersoneel van de brandweer om een eerste inzet te kunnen doen aan boord van schepen.	In 2017 is door de afdeling Vakbekwaamheid een oefenprogramma georganiseerd voor scheepsbrandbestrijding. Alle Officieren van Dienst en alle kazernes hebben hieraan deelgenomen. Dit oefenprogramma was erop gericht dat de kazernes in staat zijn om de eerste inzet te doen in geval van een incident. De brandweer ziet zich nu in staat om de eerste inzet te kunnen doen bij een scheepsbrandbestrijding Gezien het specialisme van een scheepsbrandbestrijding is dit een van de redenen geweest om te kiezen voor een Gezamenlijke Brandweer in Westpoort. De medewerkers van deze kazerne zullen zich aanvullend specialiseren in	+

Aanbeveling uit onderzoeken 2015 ²⁴⁴	Toelichting	Oordeel
	het bestrijden van scheepsbranden. ²⁴⁵	
Organiseer het specialisme samen met andere partijen.	De brandweer werkt sinds 2016 samen andere partners aan het opzetten van een GBA. Daarnaast is er in de Risicobeeld en Capaciteiten-analyse Noordzeekanaalgebied aandacht voor de verbetering van de samenwerking met de betrokken partijen. ²⁴⁶	+/-
Scheepsbrandbestrijding is een specialisme.	De medewerkers van de GBA zullen specialistisch zijn opgeleid om scheepsbranden te bestrijden. Dit wordt niet verwacht van de kazernes die basisbrandweezorg leveren. ²⁴⁷	+/-

Uit bovenstaande tabel concluderen we dat de aanbevelingen uit 2015 op het gebied van scheepsbrandbestrijding zijn of worden uitgevoerd.

Brandweer anticipeert op nieuwe risico's

Branden bij alternatieve energievoorzieningen en biobrandstoffen hebben de aandacht van de brandweer. Zo is er bij de brandweer een project gestart om alternatieve energievoorzieningen in kaart te brengen en te bepalen wat de brandweer daarmee zou moeten doen. Daarnaast krijgen de officieren van dienst in oktober een bijscholingstraject om meer kennis op te doen over het bestrijden van dit soort branden.²⁴⁸

Vakbekwaamheid voor tank(put)brandbestrijding op orde

Voor het bestrijden van tank(put)branden bij bedrijven in Westpoort zijn twee samenwerkingsverbanden opgericht. Een samenwerkingsverband (AMAS^{ll}) is ervoor om te zorgen voor het benodigde materieel en het andere samenwerkingsverband (AYMA^{mmm}) is gericht op het beschikbaar hebben van voldoende en opgeleid personeel om het materieel te bedienen. De veiligheidsregio is verantwoordelijk voor de vakbekwaamheid van het bestrijden van tank(put)branden. Op meerdere niveaus wordt de vakbekwaamheid op peil gehouden. Zo vinden er jaarlijks zogenaamde table tops plaats bij verschillende bij AMAS aangesloten bedrijven. In 2018 waren dit er drie. Aan een table top neemt een Officier van

^{ll} Amsterdam Mutual Aid System (AMAS), is een samenwerkingsproject van oliemaatschappijen en opslagterminals (Aircraft Fuel Supply Schiphol, Zenith Energy, Vopak Terminal Amsterdam, Oiltanking Amsterdam B.V., EuroTank Amsterdam B.V., Nustar Amsterdam B.V. en Nuon) voor brandbestrijding bij grote calamiteiten.

^{mmm} AYMA (Amsterdam Ymond Mutual Aid) is de publiek-private samenwerking tussen AMAS, die voor het materieel zorgt, en de brandweerkorpsen van Amsterdam Amstelland, Kennemerland en Schiphol, die verantwoordelijk zijn voor de expertise en mankracht.

Dienst, een adviseur gevaarlijke stoffen en een bedrijfsdeskundige deel. Een table top is een papieren oefening waarbij diverse scenario's hypothetisch worden langsgelopen. Het voordeel hiervan is dat een oefening op papier minder kostbaar en intensief is dan een inzet met AMAS materieel. Daarnaast heeft iedere betrokken functionaris zijn eigen individueel oefenschema. Dit zijn onder meer specialisten voor het bedienen van de pompen en officieren van dienst die oefenen op het maken van een inzetplan. Ook vinden er 'spotters-overleggen' plaats. Spotters bepalen op basis van de hoeveelheid in een tank hoeveel schuim er nodig is om een brand te bestrijden. Deze spottersoverleggen worden niet gepland, maar naar behoefte ingericht. De 'spotters' hebben jaarlijks een bijscholingsdag. Ten slotte vindt er jaarlijks één grotere eindoefening plaats, waarbij het materiaal en de inzet wordt getest en op tijd wordt gewerkt.²⁴⁹

Bezoeken van bedrijven komt niet van de grond

Het bezoeken van bedrijven kan meerdere doelen dienen: het verbeteren van de vakbekwaamheid van de brandweer, het verbeteren van de communicatie tussen brandweer en bedrijf, het actualiseren van de planvorming, het bedrijf voorlichten over brandveiligheid of een controle op de staat van de brandveiligheid. Het blijkt dat het voor de kazernes lastig is om bedrijfsbezoeken uit te voeren. Hiervoor worden bij de brandweer vier redenen gegeven. Ten eerste hebben de medewerkers van de kazernes er meer taken bijgekregen (zoals brandveilig leven). Dit leidt ertoe dat er ook minder tijd is voor bezoeken aan bedrijven. Ten tweede kosten bedrijfsbezoeken tijdens de uitrukdienst erg veel tijd en gaat het ten koste van de dekkingsgraad elders in het gebied. Het is wel mogelijk dat kazernes een zogenaamd oefenblok aanvragen. Gedurende een oefenblok kan de kazerneploeg een bedrijf bezoeken zonder te hoeven uitrukken. Ten derde waren de oefencoördinatoren lange tijd onderbezet, waardoor oefeningen lastig te plannen waren. Een vierde reden is dat de brandweer bij bijvoorbeeld afval en recyclingbedrijven geen wettelijke bevoegdheid heeft. Deze bedrijven zijn niet verplicht om mee te weken aan een bezoek of oefening op locatie. De brandweer is daarom niet altijd welkom. Wel gaat een groep van officieren van dienst gezamenlijk zo'n vijf keer per jaar naar bedrijven toe om zich te laten rondleiden en meer kennis te krijgen van de bedrijven. Oefeningen van de brandweer zijn gericht op type bedrijven, type incident en type inzet in plaats van een heel specifiek bedrijf.²⁵⁰

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de vakbekwaamheid een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.8 Deelconclusie - Vakbekwaamheid

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het op orde hebben van de vakbekwaamheid bij de brandweer draagt bij aan het beheersen van alle in hoofdstuk 4 genoemde risico's.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> De brandweer heeft onderzoeken uitgevoerd om de processen rondom de vakbekwaamheid te verbeteren.

	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau van vakbekwaamheid voor haven specifieke specialismen is op hoofdlijnen vastgesteld. • Keuze is gemaakt om prioriteit te geven aan woningbezoeken wat onder meer ten koste gaat van oefenactiviteiten en bedrijfsbezoeken gericht op de haven. • Vakbekwaamheid bij GBA is gericht op specifieke situatie in de haven.
<p>Uitvoering</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het verbeteren van de vakbekwaamheid is al sinds 2015 een aandachtspunt voor de brandweer. In 2017 zijn onderzoeken uitgevoerd die moeten leiden tot verbetering. Welke verbeteringen concreet worden doorgevoerd is niet duidelijk. • De brandweer heeft de vakbekwaamheid bij scheepsbrandbestrijding verbeterd, op het gebied van industriële brandbestrijding wordt hier nog aan gewerkt. • Voor de kazernes blijkt het lastig om tijd vrij te maken voor het bezoeken van bedrijven. • De verwachting is dat de GBA voldoende vakbekwaam kazerne personeel heeft om incidenten in de haven te bestrijden
<p>Conclusie</p>	<p>Een vakbekwame brandweer is een voorwaarde voor een goede beheersing van de risico's. De processen rondom het vakbekwaamheid zijn bij de brandweer (nog) niet op orde. Voor de havenspecifieke vakbekwaamheid, zoals scheepsbrandbestrijding, zijn wel verbeteringen zichtbaar vanaf 2015, verbeteringen op het gebied van industriële brandbestrijding blijven nog achter.</p> <p>De vakbekwaamheid bij de brandweer is op dit moment onvoldoende op orde om een passende maatregel te zijn voor de risico's in de haven.</p>

5.4.2 Materiaal

Beschrijving

Voor het bestrijden van incidenten in de haven zijn - naast het reguliere materiaal - specifieke materialen relevant die aansluiten bij het bestrijden van incidenten in Westpoort.

Aansluiting risico's

Het zorgen voor het juiste materiaal voor het bestrijden van een incident bij de brandweer draagt bij aan het beheersen van alle in hoofdstuk 4 genoemde risico's.

Afweging inzet maatregel

Om over voldoende materiaal te beschikken voor het bestrijden van incidenten in het havengebied verwachten wij dat de brandweer een afweging heeft gemaakt:

- over het benodigde materiaal voor het havengebied.

Brandweer maakt afweging over het benodigde materiaal voor het havengebied

In de onderzoeken die in 2015 zijn uitgevoerd naar de industriële- en scheepsbrandbestrijding is aandacht besteedt aan het benodigde materiaal voor het bestrijden van incidenten in de haven. Zo is er aandacht voor innovatieve technieken (cobracutter en robot), beschikbaarheid van het schuimblusvoertuig en blusboten. Daarnaast wordt er voor de GBA gekeken naar het materiaal dat nodig is om de incidenten in de haven te bestrijden.

Bij de keuze voor het beschikbare materiaal hebben verschillende afwegingen ten grondslag gelegen.

Uitvoering maatregel

Om deze maatregel op een goede manier uit te kunnen voeren verwachten we dat:

- het materiaal aanwezig en beschikbaar is voor incidenten in Westpoort.

Brandweer beschikt over voldoende materiaal om incidenten in Westpoort te bestrijden

In onderstaande tabel geven we een overzicht van het materiaal dat specifiek voor Westpoort beschikbaar moet zijn voor het bestrijden van incidenten. We geven een toelichting en een oordeel over de mate waarin dit op orde is.

Tabel 5.9 Benodigd materiaal, toelichting en oordeel

Benodigd materiaal	Toelichting	Op orde
Cobracutter	<p>In het onderzoek naar de industriële brandveiligheid in het Havengebied uit 2015 is een van de aanbevelingen om de inspanningen op het gebied van innovatie van brandbestrijding in industriegebouwen te continueren. Het gaat onder meer om het implementeren van de cobracutter om de kwaliteit van de inzet van dit type scenario te verbeteren. Inmiddels beschikken 7 à 8 kazernes van de brandweer over een cobracutter. Voor Westpoort heeft kazerne Osdorp een cobracutter op de tankautospuiter, kazerne Teunis heeft dit niet. Het idee hierachter is dat als er een inzet is van twee tankautosputters in het havengebied, een auto beschikt over een cobracutter.²⁵¹</p> <p>Voor de toekomstige GBA is in het Visiedocument opgenomen dat de gezamenlijke brandweer moet beschikken over een cobrasysteem, maar in het inrichtingsplan is dit niet meer opgenomen. Wel is in een gesprek met de rekenkamer vermeld dat de tankautospuiter van de GBA zal beschikken over een cobrasysteem.²⁵²</p>	+

Benodigd materiaal	Toelichting	Op orde
Robot	<p>Naast de cobracutter ging het bij de aanbeveling om in te zetten op innovatieve methoden om het werken met een robot. Bij verschillende incidenten waar sprake is van gevaarlijke situaties wordt nu geëxperimenteerd met een blusrobot. De verwachting is dat hier in de toekomst meer mee gewerkt gaat worden.²⁵³</p>	+/-
Schuimblusvoertuig	<p>In het onderzoek naar de industriële brandveiligheid in het Havengebied uit 2015 is een van de aanbevelingen dat vanwege de grotere kans op een brand in een tankwagen of spoorwegketel in Westpoort en directe omgeving de locatie van het schuimblusvoertuig te heroverwegen. Het schuimblusvoertuig met speciaal opgeleide en getrainde bemanning bevindt zich op de kazerne Amstelveen. Maar de opkomsttijd naar Westpoort is hoog, namelijk vanaf alarmering meer dan 30 minuten.²⁵⁴ Deze aanbeveling is niet uitgevoerd. Een reden hiervoor is dat het verplaatsen van het schuimblusvoertuig kosten met zich mee zou brengen; voor aanpassingen aan de kazerne en het opleiden van personeel. Een tweede reden is dat ingezet was op de komst van een gezamenlijke brandweer kazerne in Westpoort waar ook een schuimblusvoertuig of een vergelijkbaar voertuig zou worden gestationeerd.</p> <p>In het inrichtingsplan voor de GBA staat dat er een industrieel brandbestrijdingsvoertuig zal worden ingezet. Er wordt niet gekozen voor een schuimblusvoertuig, omdat de bedrijven in de haven beschikken over pompen en blussystemen waarop een industrieel voertuig kan worden aangesloten.²⁵⁵</p>	+/-
Industriële brandbestrijdingsvoertuig	<p>In het inrichtingsplan voor de GBA staat dat dat voor het verzorgen van bedrijfsbrandweezorg in het Westelijke havengebied door de GBA gebruik zal worden gemaakt van een gespecialiseerd industrieel voertuig. Een industrieel voertuig heeft op meer capaciteit dan een voertuig voor basisbrandweezorg om de industriële scenario's te kunnen bestrijden. Hierbij kan worden gedacht aan een hoge capaciteit pomp, een grote hoeveelheid schuim (bijvoorbeeld: 4000 liter) en een dak-kanon. De exacte bepakkings van het</p>	+

Benodigd materiaal	Toelichting	Op orde
	<p>industriële voertuig is afhankelijk van de te bestrijden scenario's bij de deelnemende bedrijven in Westpoort. Een dergelijk voertuig is momenteel niet beschikbaar voor Westpoort.²⁵⁶</p>	
Blusvaartuig	<p>In het onderzoek naar scheepsbrandbestrijding uit 2015 is een van de aanbevelingen om de inzet van blusvaartuigen bij brandbestrijding te verbeteren. Zo ontbrak het de blusboten van Port of Amsterdam aan blusschuim om een rol te kunnen spelen bij brand in een tanker met olieproducten. Daarnaast was de aanbeveling dat de brandweer zelf over een vaartuig beschikt die kan worden ingezet bij plasbranden en boundry cooling.²⁵⁷</p> <p>Specifiek voor het havengebied heeft Port of Amsterdam drie blusboten aangeschaft die in geval van een incident kunnen worden ingezet als blusboot in het Havengebied. Deze blusboten zijn voorzien van een schuimvormend middel. Voor de samenwerking is een convenant opgesteld, waarin is afgesproken dat Port of Amsterdam zorgt voor het materiaal en dat de brandweer de apparatuur op deze boten kunnen bedienen.²⁵⁸</p> <p>Daarnaast beschikt de brandweer sinds 2017 over een nieuwe blusboot. Deze is gestationeerd bij de Oranjesluizen.²⁵⁹</p>	+
Ongevallenwag- gen Gevaarlijke Stoffen/Snel inzetbare een- heid	<p>In Westpoort zijn bedrijven gevestigd die werken met gevaarlijke stoffen. Bij een incident met gevaarlijke stoffen kan de Ongevallenwagen Gevaarlijke Stoffen / Snel Inzetbare Eenheid (OGS-SIE) worden ingezet.</p> <p>Daarnaast zijn er met de vier omliggende veiligheidsregio's in Noord-Holland afspraken gemaakt over de incidentbestrijding gevaarlijke stoffen, waardoor bij een incident snel meerdere OGS-SIE eenheden kunnen worden opgeroepen.²⁶⁰</p> <p>Bij de kazerne van de GBA zal geen gevaarlijke stoffen wagen geplaatst worden. De reden hiervoor is dat de toekomstige leden van de gezamenlijke brandweer geen grote inci-</p>	+/-

Benodigd materiaal	Toelichting	Op orde
	denten te verwachten zijn waarbij een opgeleide gaspakkeeneenheid noodzakelijk is. ²⁶¹	
Haakarmvoertuig	Een haakarmvoertuig kan verschillende containers vervoeren met hulpmiddelen, zoals extra slangen, blusschuim, verlichting, gaspakken, e.d. De container die moet worden meegenomen is afhankelijk van het incident. Het haakarmvoertuig van de brandweer staat op het logistiekcentrum. Volgens het inrichtingsplan van de GBA beschikt deze straks over een haakarmvoertuig. Dit hangt samen met de ambitie het logistiekcentrum van de BAA te huisvesten bij de GBA. ²⁶²	+
Hoogteredding	In het inrichtingsplan van de gezamenlijke brandweer is opgenomen dat hoogteverschilredding en redding uit besloten ruimtes een van de taken van de gezamenlijke brandweer zal worden. Het materiaal dat hiervoor benodigd is zal beschikbaar zijn op de kazerne van de gezamenlijke brandweer. Dit is echter nog niet opgenomen in het inrichtingsplan, daarin is alleen globaal beschreven om welk materiaal het gaat. ²⁶³	+
Bestrijding van tank(put)branden	<p>Voor het bestrijden van tank(put)branden bij bedrijven in Westpoort zijn twee samenwerkingsverbanden opgericht. Een samenwerkingsverband (AMASⁿⁿ) is ervoor om te zorgen voor het benodigde materieel, en het andere samenwerkingsverband (AYMA) is gericht op het beschikbaar hebben van voldoende en opgeleid personeel om het materieel te bedienen.</p> <p>AMAS zorgt ervoor dat het materiaal beschikbaar is om tank(put)branden te bestrijden. De brandweer moet vervolgens dit materiaal kunnen bedienen. AMAS beschikt onder meer over: water/schuimkanonnen, zes kilometer 6"-slang, haakarmvoertuig, schuimcontainers, materiaalcontainers</p>	+/-

ⁿⁿ Amsterdam Mutual Aid System (AMAS) is een samenwerkingsproject van oliemaatschappijen en opslagterminals. De bedrijven die zijn aangesloten zijn: Aircraft Fuel Supply Schiphol, Zenith Energy, Vopak Terminal Amsterdam, Oiltanking Amsterdam B.V., EuroTank Amsterdam B.V., Nustar Amsterdam B.V. en Nuon.

Benodigd materiaal	Toelichting	Op orde
	<p>pompset, slangencontainers en foamtrailers.²⁶⁴</p> <p>Het huidige AMAS-materiaal is onvoldoende geschikt voor het bestrijden van tankputbranden. Door AMAS wordt binnenkort om extra materiaal te bestellen die specifiek gebruikt kunnen worden voor dit type incidenten. De Gemeenschappelijke Brandweer Rotterdam is bezig met het testen van robots die bij dit type incident kunnen worden ingezet. Afhankelijk van de resultaten daarvan zal een besluit worden genomen over de keuze voor het materiaal.²⁶⁵</p> <p>In het inrichtingsplan GBA is opgenomen dat het AMAS-materieel straks zal worden gecentraliseerd bij de kazerne van de GBA.²⁶⁶</p>	

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre het materiaal een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.10 Deelconclusie - Materiaal

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het juiste materiaal voor het bestrijden van een incident bij de brandweer draagt bij aan het beheersen van alle in hoofdstuk 4 genoemde risico's.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> Brandweer heeft op basis van onderzoeken uit 2015 bepaald welk (aanvullend) materiaal voor de bestrijding van incidenten in de haven noodzakelijk is. Daarnaast weegt de brandweer af op welke locaties het materiaal het beste gestationeerd kan worden.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> Brandweer beschikt over voldoende materiaal om incidenten in Westpoort te bestrijden. Bij de oprichting van de GBA is de verwachting dat het beschikbare materiaal (nog) beter is toegerust op de bestrijding van incidenten in Westpoort.
Conclusie	<p>De brandweer beschikt in de huidige situatie over voldoende materiaal om incidenten in de haven te bestrijden. Als de kazerne voor de gezamenlijke brandweer en de facilitaire dienst van de brandweer per 2020 op één locatie in de haven gehuisvest zijn dan zal het materiaal voor het bestrijden van incidenten in de haven nog beter en sneller beschikbaar</p>

	<p>zijn.</p> <p>Het materiaal is een passende beheersmaatregel om de risico's te beheersen.</p>
--	---

5.4.3 Planvorming

Beschrijving

De brandweer maakt op verschillende niveaus plannen ter voorbereiding op een incident op een specifieke locatie. Met deze plannen kan de brandweer voorbereid op een locatie aankomen en sneller ingrijpen op de situatie. De plannen worden gemaakt op basis van een risico-inschatting, waarbij geldt hoe meer risico, hoe uitgebreider de plannen.

Aansluiting risico's

Plannen ter voorbereiding op incidenten zijn gericht op het voorkomen van alle risico's die genoemd zijn in hoofdstuk 4.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel op een goede manier te kunnen inzetten en te kunnen laten bijdragen aan het beperken van de risico's moeten de volgende afweging worden gemaakt:

- Brandweer kent plannen voor meerdere risico's;
- Brandweer weegt af in welke gevallen planvorming noodzakelijk is.

Brandweer kent planvorming voor meerdere situaties

Bij de brandweer zijn verschillende soorten plannen beschikbaar. Afhankelijk van de omvang van de gevolgen van een incident maakt de brandweer een onderscheid naar plannen. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht.

Tabel 5.11 Plannen brandweer voorbereiding een incident

Plan	Omschrijving
Rampbestrijdingsplan	Het vaststellen van een rampbestrijdingsplan gebeurt door het bestuur van de veiligheidsregio. Dit is vastgelegd in artikel 17 van de wet Veiligheidsregio's. Dit is verplicht voor bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) en als hogedrempelinrichting worden getypeerd. Voor andere bedrijven kan het veiligheidsbestuur ervoor kiezen een rampbestrijdingsplan op te stellen. Een rampbestrijdingsplan is een operationeelplan waarin de aanpak van concrete rampscenario's voor specifieke bedrijven beschreven staat.

Plan	Omschrijving
Aanvalsplan	<p>Een aanvalsplan stelt de brandweer op, zodat de brandweer bij een brand of een ongeval direct de belangrijkste gegevens bij de hand heeft, waardoor de brandweer snel en effectief kan werken. Een aanvalsplan geeft informatie over de plaats van gevaarlijke stoffen en installaties, over vluchtwegen en toegangen, over brandscheidingen, veilige opstelplaatsen, hoeveel afstand er gehouden moet worden e.d.</p> <p>Aanvalsplannen zijn er voor bedrijven die zowel een extra risico vormen voor de eigen bedrijfsvoering als voor de omgeving.</p>
Inzetplan	<p>Een inzetplan is in principe object gebonden gemaakt als extra informatie als het bijvoorbeeld een complex object betreft of als er een kleine hoeveelheid gevaarlijke stoffen is opgeslagen. Denk hierbij aan gebouwen met celfunctie, tunnels, ziekenhuizen, metro, grote bijeenkomstfuncties.</p> <p>Het gaat hier om bedrijven die extra risico lopen voor de eigen bedrijfsvoering, maar niet perse voor de omgeving.</p>
Aandachtskaart	<p>Een aandachtskaart is een hulpmiddel tijdens en voor de repressieve inzet. De aandachtskaart is er voor specifieke situaties die zich kunnen voordoen, bijvoorbeeld hoe om te gaan met een incident met koelinstallatie, zonnepanelen, scheepsbranden. Een aandachtskaart bevat informatie over de tactiek, gevaren, middelen en overige belangrijke aandachtspunten om veilig te kunnen optreden bij type incidenten en/of mogelijke gevaren.</p>

Brandweer heeft onduidelijk afwegingskader in welke gevallen planvorming gewenst is

We verwachten dat de brandweer op basis van een risicoanalyse heeft vastgesteld voor welke bedrijven er sprake moet zijn van planvorming. We constateren dat voor de Brzo-bedrijven waarvoor geen rampbestrijdingsplan hoeft te worden opgesteld, wel een aanvalsplan wordt opgesteld. De brandweer heeft criteria opgesteld voor de aanvraag van een nieuw aanvals- of inzetplan. Of er voor andere objecten een aanvals- of inzetplan moet worden opgesteld heeft te maken met de risico's voor het brandweerpersoneel, als er sprake is van een grote maatschappelijke waarde of als er in uitzonderingsgevallen andere redenen zijn.²⁶⁷ De brandweer maakt geen overkoepelende analyse van de objecten in de haven op basis waarvan wordt besloten wel of niet een aanvals- of inzetplan op te stellen. Het is immers ook mogelijk om op basis van andere redenen aanvals- of inzetplannen op te stellen. Hiervoor zou bijvoorbeeld gekeken kunnen worden naar de bedrijven waar vaak

incidenten plaatsvinden. Op basis daarvan kan een afweging gemaakt worden of een aanvals- of inzetplan noodzakelijk is.

Uitvoering maatregel

Voor een goede uitvoering van deze maatregel verwachten wij dat:

- de beoogde plannen aanwezig zijn;
- de plannen actueel zijn.

Rampbestrijdingsplannen zijn opgesteld, maar niet actueel

Het veiligheidsbestuur stelt op basis van artikel 17 van de wet veiligheidsregio's voor Brzo-bedrijven^{oo} een rampbestrijdingsplan opstellen. Het Veiligheidsbestuur kan op basis van de verkregen informatie ook besluiten dat een rampbestrijdingsplan niet nodig is. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer een incident bij een bedrijf niet leidt toe een rampscenario, maar enkel tot interne effecten of een milieurisico.

Op basis van de Wet Veiligheidsregio's zijn Brzo-bedrijven (hogedrempelinrichtingen) verplicht een veiligheidsrapport op te stellen. In een veiligheidsrapport geeft een bedrijf mogelijke rampscenario's weer. Een bedrijf beschrijft hierin wat er gebeurt als de maatregelen die een bedrijf heeft getroffen falen, zoals een stationaire blusinstallatie of een bedrijfsbrandweer die het niet meer aankan. In die situaties ontstaat een ramp waarvan niet meer van een bedrijf verwacht hoeft te worden dat een bedrijf zich voorbereid. Dat moet de overheid doen. De afdeling industriële veiligheid van de brandweer beoordeelt de scenario's die zijn opgenomen in het veiligheidsrapport en controleert of de uitgangspunten goed zijn, of bijvoorbeeld de afstanden kloppen van de straling of een toxische wolk. Het bedrijf stelt ook een intern noodplan op. Waarin het bedrijf aangeeft welke maatregelen genomen worden om de zware ongevallen en de gevolgen ervan voor de medewerkers te beperken, ook staat hierin informatie over de externe communicatie in geval van een zwaar ongeval. De brandweer gebruikt deze informatie zodat bekend is wie betrokken moet worden bij een incident. Op basis van deze informatie stelt de afdeling Preparatie van de brandweer een rampbestrijdingsplan op. Het bestuur van de veiligheidsregio stelt het rampbestrijdingsplan vast. Nadat het rampbestrijdingsplan is vastgesteld wordt het plan om de drie jaar geactualiseerd. Als de inspecteurs van de afdeling industriële Veiligheid tussentijds bij de Brzo-inspecties tegen veranderende situatie aanlopen, dan zal eerder het rampbestrijdingsplan worden aangepast.²⁶⁸

^{oo} Alleen voor hogedrempelinrichtingen (afhankelijk van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt een bedrijf getypeerd als hogedrempelinrichting of lagedrempelinrichting).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bedrijven waarvoor een rampbestrijdingsplan moet zijn vastgesteld^{pp}, de datum waarop het veiligheidsbestuur dit heeft vastgesteld en de datum van de meeste recente actualisatie van het rampbestrijdingsplan.

Tabel 5.12 Rampbestrijdingsplannen vastgesteld door veiligheidsbestuur

Bedrijf	Vastgesteld rampbestrijdingsplan VrAA	Laatste actualisatie	Tijdig geactualiseerd
AEB	Vaststelling gepland in december 2018	n.v.t.	n.v.t.
Alkion Terminal Amsterdam BV	17 september 2012	2015	-
Eurotank Amsterdam BV	29 oktober 2012	September 2015	-
Global Petro Storage	17 september 2012	Februari 2018	+
Lanxess	28 maart 2011	2017	+
MAIN	10 december 2012	30 september 2015	-
Nuon Power Generation B.V. (Amsterdam) ^{qq}	20 maart 2017	n.v.t.	+
Nustar Terminals BV	28 maart 2011	2016	+
Oiltanking	Februari 2012	November 2015	-
Sonneborn Refined Products	27 juni 2011	Januari 2016	+

^{pp} Hogedrempelinrichting Brzo-bedrijven

^{qq} Geen Brzo-bedrijf meer per 2018 volgens opgave Brandweer.

Bedrijf	Vastgesteld rampbestrijdingsplan VrAA	Laatste actualisatie	Tijdig geactualiseerd
Titan LNG Bunkering BV	Wordt aan gewerkt	n.v.t.	n.v.t.
VCK Logistics	Vaststelling gepland in december 2018	n.v.t.	n.v.t.
Vopak Terminal Amsterdam Westpoort	6 februari 2012	2016	+
Zenith Energy BV (BP Amsterdam Terminal)	27 juni 2011	December 2015	+/-

Bron: opgave BAA Overzicht rampbestrijdingsplannen, ontvangen per email 21 juni 2018 aangevuld door Rekenkamer Metropool Amsterdam.

Uit het overzicht blijkt dat er voor 15 hoge drempel Brzo-bedrijven in Westpoort een rampbestrijdingsplan zou moeten zijn. Het blijkt dat er voor drie bedrijven (nog) geen rampbestrijdingsplan beschikbaar is. Voor AEB en VCK Logistics zijn de rampbestrijdingsplannen in september 2018 zijn voorgelegd aan de korpsleiding en is de verwachting dat deze in december 2018 worden vastgesteld door het veiligheidsbestuur.²⁶⁹ Voor Titan LNG Bunkering geldt dat voor dit bedrijf nog wordt beoordeeld of zij wel of niet voldoen aan de status voor een Brzo-bedrijf.²⁷⁰

Op basis van de tabel kunnen we constateren dat er meerdere rampbestrijdingsplannen zijn die in 2018 moeten zijn geactualiseerd. Dit blijkt bij zes bedrijven nog niet gebeurd. De brandweer zegt hier scherp op te letten. Op basis van deze gegevens blijkt echter dat deze rampbestrijdingsplannen niet tijdig - binnen drie jaar - worden geactualiseerd.

Het opstellen van rampbestrijdingsplannen wordt uitgevoerd op basis van een wettelijke taak. Over de inhoud en de termijn hoeven dus geen specifieke afwegingen te worden gemaakt, wel kan mogelijk gedacht worden aan aanpassing van de interne procedures om ervoor te zorgen dat rampbestrijdingsplannen ook binnen de termijn worden geactualiseerd. Daarvan is nu geen sprake.

Aanvalsplannen zijn opgesteld, maar niet actueel

Bij de brandweer is de kazerne verantwoordelijk voor actuele aanvalsplannen. De aanvalsplannen moeten jaarlijks worden gecontroleerd en geactualiseerd.²⁷¹

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aanvalsplannen voor bedrijven in Westpoort.

Tabel 5.13 Aanvalsplannen en datum actualisatie

Bedrijf	Laatste update	Kazerne	Actueel
AEB Amsterdam (Brzo)	18-12-2017	Osdorp	+
Alkion Terminal Amsterdam	9-8-2016	Teunis	-
Amsterdam Esters Plant	20-4-2016	Osdorp	-
Avantium	29-5-2017	Teunis	-
Brunschwig Chemie	6-11-2017	Teunis	+
Bunge (voorheen Cargill Soja)	09-08-2018	Teunis	+
Caldic (Brzo)	29-09-2018	Osdorp	+
Cargill Multiseed	18-1-2018	Osdorp	+
Depot gevaarlijk afval (van AEB)	18-12-2017	Osdorp	+
Diergaarde Chemical Storage (Brzo)	19-10-2017	Osdorp	+
E&A Scheer	9-8-2016	Teunis	-
Eurotank Amsterdam (Brzo)	18-7-2017	Teunis	-
GPS amsterdam (Brzo)	6-3-2017	Teunis	-
Hemspoortunnel	7-2-2017	Osdorp	-
ICL Fertilizers Europe C.V.	31-7-2018	Teunis	+
Liquid Handling & Storage (Brzo)	18-7-2018	Teunis	+
Main (Brzo)	15-5-2018	Teunis	+
Main 2	18-7-2018	Teunis	+

Bedrijf	Laatste update	Kazerne	Actueel
Noord-Europees Wijnopslag Bedrijf (Brzo)	27-09-2018	Osdorp	+
Nustar Terminals B.V.	13-6-2017	Teunis	-
Oiltanking (Brzo)	27-10-2017	Osdorp	+
Orgaworld	20-2-2018	Teunis	+
PPG Coatings (Brzo)	1-3-2018	Osdorp	+
Renewi (voorheen Icova)	28-08-2017	Teunis	-
Simadan (Brzo)	13-1-2018	Teunis	+
Sonneborn (Brzo)	2-5-2018	Teunis	+
Vopak Terminal Amsterdam Westpoort (Brzo)	30-6-2016	Teunis	-
Vos Olie en Gas (Brzo)	18-6-2015	Teunis	-
Zenith Energy (Brzo)	21-9-2017	Osdorp	-

Bron: Opgave BAA Overzicht aanvalsplannen, ontvangen per email 5 oktober 2018 en 18 juni 2018, aangevuld door Rekenkamer Metropool Amsterdam.

Uit dit overzicht blijkt dat er voor 29 bedrijven aanvalsplannen zijn opgesteld. Uitgaande van een actualisatietermijn van een jaar constateren we dat bij 12 bedrijven de aanvalsplannen niet tijdig zijn geactualiseerd. Dit wil niet zeggen dat de aanvalsplannen niet meer aansluiten bij de situatie bij het bedrijf, maar wel dat er geen controle heeft plaatsgevonden bij het bedrijf.

In gesprekken die de rekenkamer heeft gevoerd komen de volgende oorzaken naar voren waarom het lastig blijkt de aanvalsplannen tijdig te actualiseren. Ten eerste is het voor kazernes lastig om bedrijfscontroles uit te voeren. De kazerne is tijdens zo'n bezoek ook oproepbaar in geval van een incident, wat ertoe kan leiden dat tussentijds een bedrijfsbezoek moet worden afgebroken of dat de aanrijtijden voor het incident langer zijn. Ten tweede kan het voorkomen dat de complexiteit van de aanvalsplannen de inhoudelijke en wettelijke kennis van de brandweermensen overstijgt, waardoor tijdens en na een controle veel navraag moeten doen bij de afdeling Preparatie of Industriële veiligheid. Ten derde ligt de

prioriteit van de brandweer - ook voor de kazernes Teunis en Osdorp - bij het uitvoeren van woningbezoeken. Dit leidt ertoe dat er minder tijd beschikbaar is voor bedrijfbezoeken en het actualiseren van de planvorming. Deze zaken werpen een drempel op om bedrijfscontroles uit te voeren. Als oplossingen zijn aangedragen om bij de bedrijfscontroles altijd een collega van de afdeling Preparatie te laten meegaan of de verantwoordelijkheid voor de aanvalsplannen over te dragen aan de afdeling Preparatie. In samenwerking met de afdeling Industriële veiligheid kan dan de kwaliteit van de aanvalsplannen verder verbeteren.²⁷² Een andere oplossing werd gedaan in de 12-maandsrapportage 2016 om de termijn voor het actualiseren van de aanvalsplannen te verlengen van één naar twee jaar. Belangrijke wijzigingen zullen wel eerder worden doorgevoerd.²⁷³ Deze wijziging van de actualisatietermijn is niet doorgevoerd.

Inzetplannen en aandachtskaarten aanwezig

Voor drie bedrijven in de haven beschikt de brandweer over inzetplannen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de inzetplannen voor bedrijven in de haven.

Tabel 5.14 Overzicht inzetplannen voor bedrijven in Westpoort

Bedrijf	Datum actualisatie
Renewi (voorheen van Gansewinkel)	27-08-2018
Nissan	Niet bekend
Stora Enso DIY Products	Niet bekend

Bron: Opgave BAA, ontvangen per email 5 oktober 2018, aangevuld door Rekenkamer Metropool Amsterdam.

De brandweer beschikt over aandachtskaarten voor relevante situaties in de haven, zoals scheepsbranden, koelinstallaties.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de planvorming een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.15 Deelconclusie - Planvorming

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Planvorming draagt bij aan het bestrijden van incidenten rondom de risico's genoemd zijn in hoofdstuk 4.
,Afweging	<ul style="list-style-type: none"> De brandweer kent een indeling op basis van risico's om, waarbij geldt hoe groter het risico, hoe gedetailleerd het plan. De brandweer maakt geen analyse op basis waarvan wordt bepaald of een zekere vorm van planvorming gewenst is.

Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • De brandweer beschikt over rampbestrijdingsplannen, aanvalsplannen, inzetplannen en aandachtsskaarten voor risicovolle situaties in de haven • De rampbestrijdingsplannen worden niet in alle gevallen binnen de vastgestelde termijn van drie jaar geactualiseerd. • Van de aanvalsplannen is ongeveer een derde actueel. • Voor de aanvalsplannen zijn wel oplossingsrichtingen genoemd, maar daarover is geen besluit genomen. Het niet behalen van de termijnen van actuele rampbestrijdingsplannen lijkt niet de aandacht te hebben bij de brandweer. • Voor twee van de bedrijven (ADM en OBA) uit de top 5 van meeste incidenten is geen aanvals- of inzetplan opgesteld.
Conclusie	<p>Een goede voorbereiding bij de brandweer kan bijdragen aan de beheersing van vele risico's in het havengebied. De brandweer kent geen integrale analyse op basis waarvan bepaald wordt voor welke objecten een aanvals- of inzetplan noodzakelijk is. De actualisatie van de rampbestrijdings- en aanvalsplannen is nog niet op orde bij de brandweer.</p> <p>Gezien de risico's in Westpoort is de planvorming onvoldoende op orde en daarmee geen passende beheersmaatregel.</p>

5.4.4 Bedrijfsbrandweer

Beschrijving

De overheid levert de basisbrandweezorg. Er zijn grenzen aan wat er van de overheidsbrandweer verwacht mag worden, vooral als het gaat om incidenten met gevaarlijke stoffen, waarbij mogelijk een bijzonder gevaar ontstaat voor de openbare veiligheid. Het bestrijden en beheersen van incidenten bij bedrijven is een aangelegenheid voor de bedrijven zelf, wanneer dit de grenzen van de overheidsbrandweer te boven gaat. In dat soort gevallen moeten voorwaarden worden opgenomen in de omgevingsvergunning of kan een bedrijf worden aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. Bedrijven die kunnen worden aangewezen zijn onder andere Brzo-bedrijven.²⁷⁴ Door het LEC BrandweerBRZO is in april 2018 een nieuw *Model aanwijsbesluit bedrijfsbrandweren* opgesteld voor de veiligheidsregio's om de beoordeling voor een aanwijzing van een bedrijfsbrandweer op een zo uniforme wijze te laten plaatsvinden.

Bedrijfsbrandweer

“Een bedrijfsbrandweer is een door het bedrijf ingestelde incidentbestrijdingsorganisatie met bekwaam personeel en middelen die op basis van artikel 31 van de Wet vei-

ligheidsregio's is aangewezen door de veiligheidsregio teneinde de risico's van het bedrijf voor de omgeving te beperken."²⁷⁵

Bedrijven kunnen ook een bedrijfsbrandweer hebben zonder dat zij hiervoor zijn aangewezen. Bedrijven kunnen hier bijvoorbeeld voor kiezen om te zorgen voor continuïteit van de bedrijfsvoering, eisen van de verzekeraars of omdat dit aansluit bij de bedrijfscultuur (veiligheid, verantwoord en duurzaam ondernemen, imago).

Voor een goede en snelle bestrijding van incidenten is samenwerking tussen de overheidsbrandweer en de bedrijfsbrandweer van belang.

Aansluiting risico's

De bedrijfsbrandweeraanwijzing en de samenwerking met de bedrijfsbrandweer draagt bij aan de beheersing van risico's die van toepassing zijn op Brzo-bedrijven:

- beperken gevolgen voor tankputbranden;
- beperken gevolgen risico's gevaarlijke stoffen.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel op een goede manier te kunnen inzetten verwachten we dat:

- bij de aanwijzing van de bedrijfsbrandweer de landelijke richtlijnen gevolgd worden.

Brandweer volgt landelijke regels

De brandweer volgt de werkwijze voor het aanwijzen van een bedrijfsbrandweer zoals landelijk vastgesteld. Het veiligheidsbestuur heeft dit op 21 juni 2018 vastgesteld. Tot nu toe werden de bedrijven beoordeeld op basis van de Werkwijzer Bedrijfsbrandweren uit 2014.²⁷⁶

Uitvoering maatregel

Bij deze maatregel is sprake van een goede uitvoering als:

- het veiligheidsbestuur een besluit heeft genomen over het wel of niet aanwijzen van een bedrijf als bedrijfsbrandweerplichtig;
- brandweer houdt toezicht op de aangewezen bedrijfsbrandweren;
- brandweer heeft in beeld welke bedrijven over een 'vrijwillige' bedrijfsbrandweer beschikken;
- samenwerking tussen de overheidsbrandweer en de bedrijfsbrandweer goed is.

Veiligheidsbestuur besloot over het aanwijzen van een bedrijfs als bedrijfsbrandweerplichtig
Voor Westpoort geldt dat Brzo-bedrijven kunnen worden aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. De brandweer beoordeelt op basis van een bedrijfsbrandweerrapport dat door het bedrijf wordt opgesteld of een bedrijf wordt aangewezen als bedrijfsbrandweer-

plichtig. Voor hoge drempelinrichtingen geldt dat altijd een bedrijfsbrandweerrapport moet worden ingediend bij de veiligheidsregio, voor lage drempelinrichtingen hoeft dat alleen als de veiligheidsregio daartoe aanleiding ziet.

Voor de brandweer en het bedrijf heeft het de voorkeur om stationaire voorzieningen te plaatsen, in plaats van een bedrijf aan te wijzen als bedrijfsbrandweerplichtig. Als er stationaire voorzieningen moeten worden geplaatst dan wordt dit na overleg met de omgevingsdienst opgenomen in de omgevingsvergunning. Wanneer voor een bedrijf stationaire voorzieningen onvoldoende zijn of een bedrijf niet bereid is deze te plaatsen, dan gaat de brandweer over tot het aanwijzen van een bedrijf als bedrijfsbrandweerplichtig.

Een besluit tot het aanwijzen van een bedrijfsbrandweer wordt voor onbepaalde tijd afgegeven. Bij belangrijke veranderingen binnen de inrichting kan de bedrijfsbrandweeraanwijzing worden gewijzigd, het bedrijf is zelf verantwoordelijk om de brandweer hiervan op de hoogte te stellen.

Het Veiligheidsbestuur neemt voor alle Brzo-bedrijven een besluit of het bedrijf bedrijfsbrandweerplichtig is. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de Brzo-bedrijven in Westpoort, of het bedrijf wel of niet is aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig en de datum dat het veiligheidsbestuur het besluit heeft genomen.

Tabel 5.16 Bedrijfsbrandweerplichtige bedrijven Westpoort (2018)

Brzo-bedrijf	Besluit Veiligheidsregio	Brandweeraanwijzing
AEB exploitatie BV	25 september 2018	Nee
Alkion Terminal Amsterdam BV	25 juni 2012	Nee
Caldic Nederland B.V.	25 juni 2015	Nee
Diergaarde Beheer B.V.	n.b.	Nee
Eurotank Amsterdam BV	1 januari 2015	Ja
Global Petro Storage Amsterdam B.V.	7 januari 2011	Ja
Koppers Netherlands ^{rr}	22 juni 2015	Nee

^{rr} Bedrijf gesloten in 2018 volgens opgave BAA

Brzo-bedrijf	Besluit Veiligheidsregio	Brandweeraanwijzing
Lanxess Manufacturing Netherlands ^{ss}	25 juni 2012	Nee
MAIN B.V.	29 juni 2016 Procedure in behandeling	Nee
Noord-Europees Wijnopslag Bedrijf B.V.	28 augustus 2013 Procedure in behandeling	Nee
Nuon Power Generation B.V. (Amsterdam) ^{tt}	14 februari 2014	Nee
NuStar Terminals B.V.	25 juni 2012	Nee
Oiltanking Amsterdam B.V.	27 juni 2016	Nee
PPG Coatings Nederland B.V.	25 juni 2012	Nee
Simadan Holding B.V.	9 mei 2013	Nee
Sonneborn Refined Products B.V.	1 januari 2016	Ja
Titan LNG Bunkering B.V. ^{uu}	Procedure in behandeling	
Verenigd Cargadoorskantoor B.V. (VCK Logistics)	Procedure in behandeling	
Vopak Terminal Westpoort B.V.	7 januari 2011	Nee
Vos Olie & Gas B.V.	23 november 2015	Nee
Zenith Energy Amsterdam Terminal B.V.	10 januari 2015	Ja

^{ss} Bedrijf gesloten in 2018 (voorheen Chemtura) volgens opgave BAA.

^{tt} Geen Brzo-bedrijf meer per 2018 volgens opgave Brandweer.

^{uu} Bedrijf met mogelijke toekomstige Brzo-status.

Bron: Opgave BAA ontvangen per email 8 oktober 2018. Bewerkt door Rekenkamer Metropool Amsterdam

Uit de gegevens over het aantal aangewezen bedrijfsbrandweren blijkt dat vier Brzo-bedrijven in Westpoort door de veiligheidsregio zijn aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. De meeste Brzo-bedrijven zijn hiertoe niet verplicht^{vv}. Voor vier bedrijven is de procedure voor een bedrijfsbrandweeraanwijzing in behandeling. Dat geldt voor MAIN en het Noord Europees Wijnopslagbedrijf vanwege het actualiseren van de milieuvergunning. De verwachting is dat beide bedrijven worden aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig. Voor twee bedrijven: VCK Logistics en Titan LNG Bunkering geldt dat de procedure voor een bedrijfsbrandweeraanwijzing nog moet starten.²⁷⁷

Brandweer houdt toezicht op de bedrijfsbrandweren

Kort na het besluit van het veiligheidsbestuur tot aanwijzing van een bedrijf als bedrijfsbrandweerplichtig voert de brandweer een nulmeting uit. Als de situatie niet op orde is, dan kan de brandweer handhavingsmaatregelen nemen op grond van de Wet Veiligheidsregio's. De reguliere controles op de bedrijfsbrandweren maken vervolgens onderdeel uit van het toezicht bij Brzo-bedrijven.²⁷⁸

Brandweer heeft 'vrijwillige' bedrijfsbrandweren niet in beeld

Naast de bedrijfsbrandweren die verplicht zijn vanwege een bedrijfsbrandweeraanwijzing. Zijn er in Westpoort ook bedrijven die er zelf voor hebben gekozen een bedrijfsbrandweer te hebben. Voorbeelden zijn Nissan.²⁷⁹ De brandweer heeft geen compleet beeld van bedrijven waarbij dat het geval is.

Geen goede samenwerking tussen brandweer en bedrijfsbrandweer

De bedrijfsbrandweer heeft specifieke kennis over de specifieke situatie van het bedrijf en de wijze waarop bij een incident moet worden gehandeld om de gevolgen te beperken en te bestrijden. De brandweer heeft deze kennis niet. In het geval van een incident is contact en samenwerking tussen beide partijen essentieel. In de bedrijfsbrandweeraanwijzing is op hoofdlijnen aangegeven waar de samenwerking uit bestaat.

Zowel vanuit de brandweer als vanuit de bedrijven is aangegeven dat deze samenwerking nog niet optimaal verloopt. Volgens de brandweer zijn in de huidige situatie de verantwoordelijkheden tussen beide partijen niet duidelijk afgebakend. Bedrijven kunnen wijzen naar de overheid omdat zij in de veronderstelling zijn dat het gaat om basisbrandweezorg, terwijl de overheid op dat moment denkt dat het een bijzonder risico betreft waar het bedrijf zelf voor had moeten zorgen.²⁸⁰ Vanuit de bedrijven wordt aangegeven dat de brandweer vaker bij bedrijven op locatie moet komen kijken. Het bestrijden van incidenten

^{vv} Dit is in overeenstemming met het landelijk beeld, daarvoor geldt dat 38% van de hoge drempelinrichtingen zijn aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig en 8% van de lage drempelinrichtingen.^{vv}

ten kan daarmee effectiever worden. Brandweerpersoneel komt nu ongeveer een of twee keer per jaar langs bij de Brzo-bedrijven.²⁸¹ De brandweer zet zich in op rampbestrijding als AMAS of de bedrijfsbrandweer daarbij een rol kan spelen, dan wordt daarmee rekening gehouden.²⁸² Daarnaast pleegt de brandweer geen extra inspanning om contact te leggen met bedrijfsbrandweren of gezamenlijk te oefenen.

De komst van de GBA kan bijdragen aan een verbetering van de samenwerking tussen de brandweer en de bedrijfsbrandweer. Als bedrijven met een bedrijfsbrandweeraanwijzing zich aansluiten, dan zal de GBA de taak van bedrijfsbrandweer uitvoeren. Als een bedrijf zich aansluit zonder bedrijfsbrandweer zal periodiek op het terrein van het bedrijf worden geoefend. Als een bedrijf zich niet aansluit, dan blijft samenwerking een aandachtspunt.²⁸³

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de planvorming een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.17 Deelconclusie - Bedrijfsbrandweeraanwijzing

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Het aanwijzen van een bedrijfsbrandweer kan bijdragen aan de beheersing van de risico's bij Brzo-bedrijven: • gevolgen van tank(put)branden • gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> • De brandweer volgt de landelijke richtlijnen voor het aanwijzen van de bedrijfsbrandweer.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligheidsbestuur neemt besluiten over het aanwijzen van een bedrijf als bedrijfsbrandweerplichtig • Toezicht bedrijfsbrandweer vindt gelijktijdig plaats met Brzo-inspecties. • Brandweer heeft 'vrijwillige' bedrijfsbrandweren onvoldoende in beeld • Samenwerking tussen brandweer en bedrijfsbrandweer kan beter. GBA kan hiervoor oplossing bieden.
Conclusie	<p>Gezien de risico's in Westpoort is het aanwijzen van de bedrijfsbrandweren voldoende op orde, maar kan de samenwerking beter.</p> <p>Het aanwijzen van een bedrijfsbrandweer is een passende beheersmaatregel.</p>

5.5 Repressie

Repressie is het daadwerkelijk bestrijden van onveiligheid en het verlenen van hulp in noodsituaties.²⁸⁴ De afgelopen jaren kost het de brandweer steeds meer moeite om binnen

de afgesproken normtijd op tijd aanwezig te zijn voor het blussen van een brand in Westpoort. Hieronder gaan we in op de afspraken die de veiligheidsregio's met elkaar hebben gemaakt en maatregel die onder meer wordt genomen om de opkomsttijden in Westpoort te verbeteren: het opzetten van de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA).

5.5.1 Afspraken omliggende Veiligheidsregio's

Beschrijving

Om een snelle inzet mogelijk te maken kan het handig zijn om afspraken te maken met omliggende veiligheidsregio's als het gaat om een incident dat in een grensgebied plaatsvindt, zeker als er moet worden opgeschaald of als het incidenten zijn met gevaarlijke stoffen.

Aansluiting bij risico's

Het maken van afspraken met omliggende veiligheidsregio's is relevant voor de risico's genoemd in hoofdstuk 4.

Afweging inzet maatregel

Bij de inzet van deze maatregel verwachten we dat:

- is afgewogen op welke onderwerpen samenwerking met andere veiligheidsregio's gewenst is, gezien de risico's in de haven.

Afweging over samenwerking wordt gemaakt

In 2015 is een *Risicobeeld en Capaciteitanalyse van het Noordzeekanaalgebied* gemaakt door de veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland. Hierin worden verschillende aanbevelingen gegeven op welke punten de samenwerking zou moeten worden verbeterd, zo gaat het onder meer over het verbeteren van de informatiepositie tussen de veiligheidsregio's, maar ook over het verbeteren van de preparatie bij scheepsbrandbestrijding en tankputbranden.²⁸⁵ Daarnaast is in het onderzoek naar scheepsbrandbestrijding uit 2015 als aanbeveling opgenomen om te werken aan een landelijke bijstandsregeling met specialisten uit andere veiligheidsregio's voor de langdurige inzet bij scheepsbrandbestrijding.²⁸⁶ Het veiligheidsbestuur heeft deze aanbeveling vastgesteld als tussentijdse maatregel.²⁸⁷

Uitvoering maatregel

- De benodigde convenanten zijn opgesteld;
- De werking wordt geëvalueerd.

Convenanten zijn niet altijd opgesteld

Westpoort ligt in het gebied van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en grenst direct aan het gebied van de Veiligheidsregio's Kennemerland en Zaanstreek-Waterland. Deze veiligheidsregio's overleggen in NoordWest 4 verband (de genoemde veiligheidsregio's en de veiligheidsregio Noord-Holland Noord) afspraken gemaakt over een mogelijke inzet in elkaars gebied. Deze afspraken zijn vastgelegd in een convenant op het gebied van

brandweezorg en ondertekend op 23 september 2016. In dit convenant is onder meer als één van de uitgangspunten vastgelegd dat de grenzen van de veiligheidsregio's geen belemmering vormen bij het bieden van de snelst inzetbare brandweezorg. In de bijlagen bij dit convenant is nader invulling gegeven aan de inzet van het hulpverleningsvoertuig, het redvoertuig en het bestrijden van waterongevallen.²⁸⁸

Voor het opzetten van de landelijke bijstandsregeling bij langdurige scheepsbrandbestrijding is op 29 maart 2017 is een zogenaamde 'letter of intent' getekend met zeven andere veiligheidsregio's, Ministerie van Defensie, Gezamenlijke Brandweer, commando zee-strijdkrachten, Korps Marinebrandweer en het Havenbedrijf Rotterdam. Aan de verdere uitwerking wordt gewerkt.²⁸⁹

De adviseurs gevaarlijke stoffen van de brandweer kunnen ook worden ingezet bij incidenten in omliggende veiligheidsregio's. Met de veiligheidsregio's Flevoland is in 2003 en Gooi en Vechtstreek in 2004 zijn hierover afspraken in een convenant vastgelegd. Voor de regio Kennemerland is er een concept convenant uit 2007, deze is nooit formeel vastgelegd.²⁹⁰ De Inspectie Veiligheid en Justitie concludeerde in oktober 2016 dat de veiligheidsregio niet beschikt over convenanten.²⁹¹ Uit de ontwerp-programmabegroting 2019 van de veiligheidsregio blijkt dat sprake is van een intensieve samenwerking met de veiligheidsregio's in NoordWest 4 verband bij de incidentbestrijding gevaarlijke stoffen. Er is daarvoor een gezamenlijk IBGS peloton opgezet.²⁹² Deze afspraken zijn niet vastgelegd.

Naast de afspraken met de omliggende veiligheidsregio's over gevaarlijke stoffen, heeft de brandweer in het jaarplan 2016 opgenomen dat er eind 2016 afspraken gemaakt zullen worden met Prorail over de gevaarlijke stoffen die over het spoor worden vervoerd, met Gasunie over de locaties van de gasleidingen en met de Vereniging Vloeibaar Gas over welke gevaarlijke stoffen, wanneer en onder welke omstandigheden over de weg worden vervoerd. Uit de managementrapport 2016 blijkt niet dat deze afspraken ook zijn gemaakt en vastgelegd.²⁹³

Evaluatie van convenanten wordt niet uitgevoerd

In het convenant Brandweezorg uit 2016 is opgenomen dat dit jaarlijks moet worden geëvalueerd. Deze evaluatie heeft echter niet plaatsgevonden. Wel vergaderen de brandweerleiding van alle vier partijen maandelijks, waarbij ook actuele zaken worden besproken. De convenanten met betrekking tot de samenwerking bij de incidenten bestrijding gevaarlijke stoffen zijn verouderd en in de loop der tijd niet bijgesteld.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre de afspraken met omliggende veiligheidsregio's passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.18 Deelconclusie - Afspraken met omliggende veiligheidsregio's

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het maken van afspraken met omliggende veiligheidsregio's is rele-
----------	--

	vant voor de risico's genoemd in hoofdstuk 4.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> • Afweging om samenwerking te zoeken wordt wel gemaakt, maar is niet duidelijk terug te vinden.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> • Convenanten zijn er niet altijd en ze zijn niet allemaal actueel. • Afspraken over Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen zijn (nog) niet vastgelegd. • Evaluatie van de convenanten vindt niet plaats.
Conclusie	<p>De samenwerking met omliggende veiligheidsregio's vindt plaats. De afspraken en evaluaties daarvan kunnen beter worden geborgd.</p> <p>Deze maatregel draagt bij aan passende beheersmaatregelen voor de risico's in Westpoort.</p>

5.5.2 Gezamenlijke Brandweer Amsterdam

Beschrijving

In een publiek-private samenwerking (PPS) organiseren overheden en private partners gezamenlijk (een deel van) de operationele brandweertaak. In gebieden met industriële bedrijven ontstaan de laatste jaren steeds meer vormen van samenwerking tussen de publieke brandweezorg en de private bedrijfsbrandweezorg. Verschillende redenen kunnen hieraan ten grondslag liggen, bijvoorbeeld het verminderen van de kosten, het streven naar een hogere kwaliteit waarbij meer specialistische kennis gevraagd wordt, verbetering van imago van de overheid of het bedrijf, opheffen van de scheiding tussen brandweezorg en bedrijfsbrandweer of het zichtbaar maken dat veiligheid van industriële gebieden prioriteit heeft.²⁹⁴

Op 14 september 2015 heeft het veiligheidsbestuur ingestemd met een onderzoek naar een publiek-private samenwerking in de haven. Het Havenbedrijf Amsterdam NV, de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, het Havenbedrijf Amsterdam NV Divisie Havenmeester, de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied en AMAS hebben hiertoe een intentieovereenkomst gesloten. De gemeente Amsterdam, de politie en de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM) zijn partijen die de ontwikkeling ondersteunen en geïnformeerd en betrokken willen blijven.²⁹⁵

Aansluiting risico's

Het realiseren van de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) in de haven van Amsterdam draagt bij aan het beheersen van de in hoofdstuk 4 genoemde risico's.

Afweging inzet maatregel

De GBA is in oprichting. Verschillende partijen zijn hierbij betrokken met allen hun eigen

belangen. Dit gaat uiteraard gepaard met continue afwegingen. Afwegingen waar wij ons op zullen richten zijn:

- de keuze om een gezamenlijke brandweer in de haven op te richten als logische oplossing voor de geconstateerde problemen;
- de keuze voor de vorm van de publiek private samenwerking vloeit voort uit een afweging van verschillende opties;
- dat bij de inhoudelijke keuzes die voor de inrichting van de PPS worden gemaakt in ieder geval aandacht is voor: schaalgrootte, doel, taken, continuïteit, kosten, aansprakelijkheid en toezicht.²⁹⁶

Gezamenlijke brandweer is logische oplossing voor de geconstateerde knelpunten

In de dekkingsplannen 2013 en 2018 constateerde de brandweer dat lange opkomsttijden voor een groot deel van Westpoort.²⁹⁷ Daarna heeft de brandweer een gebiedsmanager voor het Havengebied aangesteld om te onderzoeken wat de problemen zijn in dit gebied en welke mogelijke oplossingen daarvoor kunnen worden gevonden. Hiervoor is een *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* opgesteld. Dit is op 14 september 2015 in het veiligheidsbestuur besproken. Het veiligheidsbestuur heeft op 14 september 2015 drie mogelijke oplossingen voorgelegd gekregen voor het verbeteren van de repressieve brandweezorg in Westpoort:

- 1 De brandweer kan zich meer specialiseren in scheepsbrandbestrijding en industriebranden;
- 2 Plaatsing van een extra kazerne in de haven;
- 3 Opzetten van een gemeenschappelijke brandweerkazerne.

Het veiligheidsbestuur koos voor de derde optie. De reden hiervoor is dat de eerste optie slechts de vakkennis verbetert, maar geen oplossing biedt voor de knelpunten in opkomsttijden, de tweede optie wordt als relatief duur ingeschat gezien het aantal incidenten in de haven en met de derde optie worden zowel de dekking, de kwaliteit als de slagkracht van de brandweezorg verbeterd. Daarnaast heeft een dergelijke kazerne ook een positieve uitwerking voor het veiligheidsimago en vestigingsklimaat van het Havengebied. Uit het verslag van het veiligheidsbestuur blijkt dat het veiligheidsbestuur heeft ingestemd met een onderzoek naar een gemeenschappelijke brandweerkazerne en dat aan de hand van het plan van aanpak en de kosten in een later stadium bekeken moet worden of dit de gewenste oplossing is.²⁹⁸ Een discussie hierover heeft in het veiligheidsbestuur nog niet plaatsgevonden.

Keuze voor de vorm van de publiek private samenwerking vloeit voort uit afweging opties

Op 12 april 2016 startte een stuurgroep met als doel om een gezamenlijke brandweer te realiseren in Westpoort. Op 14 september 2016 is er een visiedocument waarin vier mogelijke modellen voor de GBA worden genoemd naar voorbeeld van andere PPS-modellen in Nederland: model Rotterdam, model Moerdijk, Model Schiphol en een variatie model Kijf-

hoek/ Delfzijl. Model Schiphol wordt afgeschreven omdat er in Westpoort geen bedrijven zijn die over voldoende slagkracht beschikken om een kwaliteitsslag te maken dat zij ook basisbrandweezorg en scheepsbrandbestrijding kunnen verzorgen. In het visiedocument worden vervolgens drie modellen nader beschreven met daarbij aandacht voor de voor- en nadelen per model:

- “de kazerne van de toekomst” (Amsterdamse vertaling model Moerdijk);
- “de gemeenschappelijke brandweer” (Amsterdamse vertaling GB R’dam);
- “de brandweer op afstand” (Amsterdamse vertaling outsource-variant).

Uit het visiedocument blijkt dat deze drie modellen nader uitgewerkt zullen worden om in een later stadium een keuze te maken voor het meest passende model voor de gezamenlijke brandweer in Westpoort. In de stuurgroepvergadering van 22 december 2016 is hier verder over gesproken.²⁹⁹

Nog geen duidelijkheid over deelname gemeente of veiligheidsregio

Op 23 januari 2017 ondertekenen de betrokken partijen (Port of Amsterdam, VrAA, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Amsterdam Mutual Aid System (AMAS), Gemeente Amsterdam, Politie en ORAM) een intentieverklaring. De partijen spreken de intentie uit om te komen tot een veiligheidscentrum in het Amsterdamse Havengebied. De voorkeursvariant is een publiek-private samenwerking (PPS) met een organisatievorm op basis van een zelfstandige rechtspersoonlijkheid. Het bestuursmodel van deze PPS zal uitgaan van een gelijkwaardigheid tussen de publieke en de private inbreng: twee zetels bedrijven twee zetels overheid, twee zetels havenbedrijf (één zetel door de havenmeester (publiek georiënteerd en één zetel door de NV (privaat georiënteerd)). Uit verschillende documenten blijkt dat nog niet duidelijk is over de overheidszetels zullen worden ingenomen door de gemeente of de veiligheidsregio. In december 2016 gaf de stuurgroep aan dat dit op een later moment zou worden bepaald, in de intentieovereenkomst wordt hier nog niets over gezegd. In het *PPS Veilige Haven Westpoort- Quick Scan bedrijven(2017)* uit juni 2017 worden de contouren geschetst en daar wordt aangegeven dat: "het bestuur wordt gevormd door een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf, de gemeente en de voorzitter van de Vereniging van PPS VHW bedrijven c.q. AMAS.³⁰⁰ In een flap van de korpsleiding (juni 2017) van de brandweer wordt geopperd dat de twee zetels voor de overheid ingenomen kunnen worden door OOV en de brandweer Amsterdam-Amstelland.³⁰¹ In het meer recente *Inrichtingsplan Veiligheidshuis Westpoort* (april 2018) wordt aangegeven dat de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland de twee zetels namens de overheid zal bezetten.³⁰² Al met al is er nog geen duidelijkheid over de deelname van de gemeente of de veiligheidsregio in de PPS.

Schaalgrootte kent een minimale variant

Een van de genoemde voorwaarden om een publiek private samenwerking op het gebied van brandweezorg te laten slagen is een minimale schaalgrootte.³⁰³

In het Visiedocument is opgenomen dat de GBA zich in eerste instantie zal richten op de brandveiligheid in de Amsterdamse Haven, maar dat tevens zal worden ingezet op doorontwikkeling naar een integraal veiligheidscentrum voor het hele Noordzeekanaalgebied.³⁰⁴ Voor de deelname van de bedrijven is een minimale deelname vastgesteld. Dit is bepaald op basis van de financiële bijdrage die bedrijven moeten bijdragen aan de jaarlijkse exploitatiekosten. Voorwaarde voor de start van de oprichting van de gezamenlijke brandweer was dat de verwachting dat er voldoende bedrijven zouden deelnemen aan de gezamenlijke brandweer, zodat de bijdrage van € 1 miljoen per jaar (grotendeels) zou zijn veiliggesteld. De stuurgroep heeft in april 2018 besloten dat er voldoende vertrouwen is om aan te nemen dat dit gehaald zal worden. De komende tijd zal er wel extra inzet gepleegd worden op het committeren van bedrijven aan de gezamenlijke brandweer.³⁰⁵

Bij de oprichting van de gezamenlijke brandweer is er aandacht voor de schaalgrootte. Gewerkt wordt vanuit een doorgroeimodel waarbij gestart wordt met een kleine organisatie, maar daarna kan worden doorgegroeid naar een bredere samenwerking. Daarnaast is de beoogde schaalgrootte gericht op een minimaal aantal bedrijven om te zorgen dat de kosten voldoende gedekt zijn.

Doel is vastgelegd, maar betrokkenen hebben eigen accenten

Het doel van de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam is door de betrokken partijen in een gezamenlijk inrichtingsplan opgenomen. Daarin is opgenomen dat de betrokken partijen de brandveiligheid in Westpoort wil verbeteren en dat daarbij de volgende elementen op een hoger plan wil brengen:

- 1 Het verbeteren van de aanrijtijden in Westpoort aangaande publieke brandweerszorg (Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland);
- 2 Verbetering van de kwaliteit van de bedrijfsbrandweerszorg (conform de bedrijfsbrandweeraanwijzingen, artikel 31 Wvr) en verbetering van de kwaliteit van BNO organisaties (bedrijven in Westpoort);
- 3 Gedegen invulling geven aan het, gezien het risicoprofiel, noodzakelijke specialisme scheepsbrandbestrijding (Port of Amsterdam & Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland)
- 4 Verbetering van de kwaliteit en communicatie bij tank(put)brandbestrijding d.m.v. intensieve samenwerking met AMAS/AYMA (Tankopslagbedrijven).

Uit deze opsomming blijkt dat de betrokken partijen elk een ander accent leggen bij het verbeteren van de brandveiligheid in Westpoort. Het is positief dat de partijen elkaar hebben gevonden in de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam. Voorkomen moet worden dat dit verschil in accenten te groot wordt, waardoor het belang van een partij de boventoon gaat voeren.

Taken zijn duidelijk vastgelegd

De taken van de publiek private samenwerking moeten duidelijk worden vastgelegd.

Op hoofdlijnen zal de GBA de basisbrandweezorg voor Westpoort verzorgen en de taak van de bedrijfsbrandweer overnemen van bedrijven die zich hebben aangesloten bij de gezamenlijke brandweer.

De taken van de GBA zijn beschreven in het inrichtingsplan. In het takenpakket wordt uitgegaan van twee pijlers: 1) preventie/preparatie en 2) operationele hulpverlening. Voor preventie/preparatie gaat het om het oefenen, verkennen, onderhouden van goede contacten met gebruikers en het tot stand komen van planvorming. De operationele hulpverlening betreft:

- publieke brandbestrijding en hulpverlening.
- industriële brandweezorg en hulpverlening.
- maritieme brandbestrijding en hulpverlening.
- tankbrand- en tankputbrandbestrijding.
- hoogteverschilredding & redding uit besloten ruimtes.

Daarnaast kan de GBA gerelateerde dienstverlening aanbieden (op commerciële basis), gedacht wordt aan scholing, inspectie en adviesdiensten, olieschermen en spillrespons, onderhoud aan veiligheidsapparatuur en persoonlijke beschermingsmiddelen.³⁰⁶

Uitgaande van deze taken is nagegaan welke personele capaciteit nodig is, hierbij is onder meer gekeken naar de opleidingsniveaus en de roostervorm. Wat betreft de roostervorm wordt in het inrichtingsplan geconcludeerd dat het voor de brandweer gebruikelijk 24-uurs rooster niet voldoende productieve uren oplevert. Welke roostervorm dan zal moeten worden gebruikt moet nader worden uitgewerkt in de uiteindelijke rechtspositieregeling van de GBA.³⁰⁷

De borging van de continuïteit moet nog worden uitgewerkt

Door ruime opzegtermijnen te hanteren, wordt voorkomen dat eigenstandige beslissingen van bedrijven, Port of Amsterdam, de gemeente en de veiligheidsregio leiden tot een direct einde van de gezamenlijke brandweer. Deze afspraken met betrekking tot de continuïteit zijn vooralsnog niet vastgelegd.

De kosten voor de betrokken partijen liggen nog niet vast

De voorwaarde is dat voor iedere partij die deelneemt aan de Gezamenlijke brandweer het van te voren duidelijk moet zijn welke bijdrage zij leveren aan de totale kosten.

In het inrichtingsplan is vastgelegd dat de jaarlijkse exploitatiekosten voor de gezamenlijke brandweer tussen de € 2,5 en € 3 miljoen zullen bedragen. Het precieze bedrag is afhankelijk van het ambitieniveau en de doorwerking hiervan in het aantal productieve uren. Bij de start zullen de veiligheidsregio, Port of Amsterdam en de bedrijven alle drie een derde deel van de benodigde exploitatiekosten voor hun rekening nemen. Het is de bedoeling dat de bijdrage van Port of Amsterdam na de opstartfase op termijn steeds verder zal teruglopen. Dit aandeel zal dan worden overgenomen door een groei van het aantal

participerende bedrijven. Het havenbedrijf neemt haar verantwoordelijkheid bij het uitblijven van hoger aantal participerende bedrijven. De kosten voor bedrijven zullen hierdoor niet exorbitant stijgen.³⁰⁸

De participerende bedrijven dragen bij op basis van een lidmaatschap. Het bedrijf zelf maakt de keuze welk lidmaatschap het beste aansluit bij het bedrijf. In tabel 5.19 staat een voorlopig voorstel van de stuurgroep van soorten lidmaatschappen van bedrijven.

Tabel 5.19 Voorstel financiële bijdrage en oefenfrequentie deelnemende bedrijven

Soort bedrijf	Voorlopige financiële bijdrage per jaar	Oefenfrequentie
Bedrijven met relatief eenvoudige branden / één brandscenario	€ 20.000	1x per jaar
Brzo-bedrijven	€ 55.000	6 x per jaar
Bedrijven met een bedrijfsbrandweeraanwijzing	€ 90.000	Minimaal 6x per jaar én taken aangewezen personeel worden door de GBA aangewezen.

Bron: Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 juni 2018, p. 4-5.

Deze vormen van lidmaatschappen kunnen door de bedrijven worden aangepast, indien dat gewenst is. Ook kan het zijn dat door toename van het aantal deelnemende bedrijven de financiële bijdrage per bedrijf naar beneden kan worden bijgesteld. Naast de lidmaatschappen zal er bijvoorbeeld voor AMAS een vast bedrag worden vastgesteld voor het bestrijden van tankbrand en tankputbrand scenario's.³⁰⁹

Aansprakelijkheid is op hoofdlijnen beschreven

Voor het slagen van de GBA zijn goede afspraken nodig over aanstellingsvorm (bijvoorbeeld een onbezoldigde vrijwilligersstatus), vrijwaringverklaringen, aansprakelijkheid, verzekering van werknemers bij uitoefening van de publieke taak en verzekering van schades voor derden die mogelijk voortkomen uit het repressief handelen van een bedrijfsbrandweer namens de gemeente.

De kwesties rondom de aansprakelijkheid worden in de komende periode nader uitgewerkt. In het inrichtingsplan is daarover opgenomen dat het GBA uitsluitend een uitvoeringsorganisatie is en als zodanig geen aansprakelijkheid draagt. Wanneer het GBA optreedt als bedrijfsbrandweer van een bedrijf is het betreffende bedrijf aansprakelijk. Voor

haar publieke taken valt het GBA onder de verantwoordelijkheid van de Officier van Dienst van de overheidshulpdiensten.³¹⁰

Bevoegdheden rondom toezicht op brandweertaken zijn nog niet definitief vastgelegd

De bevoegdheden moeten goed zijn gedefinieerd en er moet sprake zijn van een duidelijke scheiding tussen de uitvoering van de brandweertaken en het toezicht daarop.

De overheid heeft bij een PPS-constructie een dubbele pet op. De veiligheidsregio is verantwoordelijk voor de brandweertaken, voor het toezicht op de bedrijfsbrandweer en neemt zelf deel in de PPS. Dit betekent dat goed moet worden vastgelegd hoe de bevoegdheden zijn gedefinieerd en er moet sprake zijn van een duidelijke scheiding tussen de uitvoering van de brandweertaken en het toezicht daarop. De omgevingsdienst heeft zich vanwege de toezichthoudende taak op de omgevingsvergunning en Brzo-bedrijven teruggetrokken als direct betrokken partij bij de gemeenschappelijke brandweer. Ook heeft de stuurgroep een standpunt gevraagd aan de omgevingsdienst en de veiligheidsregio over de uitvoering van de taak van bedrijfsbrandweer en het toezicht daarop. Zowel de omgevingsdienst en de veiligheidsregio hebben een brief gestuurd waarin zij hun standpunt weergeven. Zo gaan zij er onder meer mee akkoord dat de GBA optreedt als uitvoeringsorganisatie voor de bedrijfsbrandweer, bij inspecties zal het bedrijf aanspreekpunt zijn, het akkoord is voor bedrijven met een bedrijfsbrandweeraanwijzing om de bedrijfsbrandweer buiten het terrein te vestigen, de opkomsttijd van 6 minuten uit de bedrijfsbrandweeraanwijzing te verruimen, de voorgeschreven hoeveelheid schuimvormend middel bij de kazerne van de GBA geconcentreerd kan worden.³¹¹ In de praktijk betekent de komst van de GBA dat er niets verandert aan de huidige situatie rondom de brandweeraanwijzing. De veiligheidsregio blijft verantwoordelijk voor het aanwijzen en het toezicht op de bedrijfsbrandweer. De uitvoering gebeurt vanaf 2020 door de GBA.³¹²

Uitvoering maatregel

Het opzetten van de GBA gebeurt naar behoren als:

- de termijn waarbinnen de GBA moet worden opgezet volgens planning verloopt;
- het budget voor de GBA geborgd is.

Oorspronkelijke planning realisatie van GBA niet gehaald, resterende planning ambitieus

In de intentieverklaring die in januari 2017 was ondertekend, was opgenomen dat in het tweede kwartaal 2018 de gezamenlijke brandweer operationeel zou zijn. Deze planning is niet gehaald. Inmiddels staat in het inrichtingsplan van 5 april 2018 dat in de zomer 2019 de GBA gerealiseerd zal zijn. Uit gesprekken met de projectgroep blijkt echter dat de GBA pas in 2020 van start zal gaan. Uit onze gesprekken met betrokkenen blijkt dat zij ook die planning nog ambitieus vinden, met name omdat bij de uitwerking nog praktische problemen naar voren kunnen komen.³¹³

In de managementrapportages van de brandweer staat dat de realisatie van de gezamenlijke brandweer nog op schema ligt, terwijl er feitelijk een vertraging van minstens ander-

half te verwachten is ten opzichte van de planning bij de ondertekening van de intentieverklaring. Ook wordt er in de managementrapportages van de brandweer niet gesproken over risico's bij de realisatie van het project. Wij hebben echter in onze gesprekken en in de verslagen van de stuurgroep degelijk risico's zien passeren, zoals het vinden van een geschikte locatie, het zorgen van voldoende deelname van bedrijven of het vinden van personeel dat bereid is om niet in een 24-uurs diensten te werken.³¹⁴

Budget Gezamenlijke Brandweer Amsterdam is geregeld

Op 20 maart 2017 heeft het veiligheidsbestuur het financiële voorstel voor de overheidsbijdrage in de PPS goedgekeurd. Waarbij de extra brede doeluitkering met ingang van 2018 worden ingezet voor cofinanciering van een veiligheidscentrum in de haven.³¹⁵

Voordat de GBA operationeel is, heeft het veiligheidsbestuur op 27 november 2017 besloten tot het instellen van een Reserve Veiligheidsvoorziening Haven. In deze reserve zal in 2017 eenmalig de een dotatie worden gedaan van € 1,2 miljoen en vanaf 2018 een structurele bijdrage van € 1 miljoen uit de extra Brede Doeluitkering voor de BAA.³¹⁶

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft de conclusie weer over de maatregel om een GBA in Westpoort op te zetten.

Tabel 5.20 Deelconclusie - Gezamenlijke Brandweer Amsterdam

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het realiseren van de GBA in de haven van Amsterdam draagt bij aan het beheersen van de in hoofdstuk 4 genoemde risico's.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> De GBA is in oprichting. Meerdere afwegingen worden de komende periode nog gemaakt. Uit het voortraject blijkt dat aandacht is voor relevante punten die moeten worden afgewogen.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> De GBA is nog in oprichting. De oorspronkelijke planning is reeds anderhalf jaar bijgesteld. Het veiligheidsbestuur heeft budget gereserveerd voor het opzetten van de gezamenlijke brandweer Amsterdam. Financiering voor de jaarlijkse exploitatie is nog niet gereserveerd.
Conclusie	<p>De realisatie van de GBA biedt een oplossing voor het verbeteren van de repressieve inzet en de knelpunten die in het dekkingsplan 2013 en 2018 werden geconstateerd, zoals het verbeteren van de opkomsttijden in Westpoort. Daarnaast biedt de kazerne kansen om de preparatie (vakbekwaamheid, materiaal, planvorming, samenwerking met de bedrijfsbrandweer) en preventie (voorlichting) te verbeteren. De GBA is echter nog niet gerealiseerd. De planning is dat de GBA begin 2020 operationeel is. Dit is een ambitieuze planning.</p>

5.6 Nazorg

Nazorg is alle zorg die nodig is om na een incident zo snel mogelijk terug te keren naar de normale verhoudingen. Wij kijken hier naar de evaluatie van de incidenten.³¹⁷ In deze paragraaf maken we daarbij een onderscheid naar de evaluatie van (GRIP-)incidenten en regulier incidenten.

5.6.1 Evaluatie GRIP-incidenten

Beschrijving

Bij grote of complexe incidenten kan het nodig zijn om op te schalen binnen de GRIP-Structuur (Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure). Bij een complex incident moeten hulpverleners van de verschillende hulpverleningsdiensten snel kunnen omschakelen naar één organisatie die de incidentbestrijding ter hand neemt. Om dit goed te laten verlopen is er de GRIP-structuur ontwikkeld. Daarin wordt beschreven wanneer de in de Wet veiligheidsregio's en Besluit veiligheidsregio's genoemde teams zich vormen en hoe deze onderling samenwerken.³¹⁸ Om te leren van de incidenten worden GRIP-incidenten geëvalueerd. Hiervoor zijn geen landelijke afspraken vastgelegd.³¹⁹

In Westpoort was er in 2016 sprake van een incident waarbij werd opgeschaald binnen de GRIP structuur (in de gehele regio Amsterdam-Amstelland waren dit er negen). In 2017 waren er vijf GRIP incidenten in Westpoort (in de gehele regio Amsterdam-Amstelland waren dit er veertien). Voor Westpoort is het ook van belang dat de GRIP-incidenten worden geëvalueerd en dat er indien nodig verbeteringen in de organisatie worden doorgevoerd.

Aansluiting risico's

Het evalueren van GRIP-incidenten kan bijdragen aan het beheersen van risico's die genoemd zijn in hoofdstuk 4.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregelen goed in te kunnen zetten is het van belang dat:

- afgesproken is welke incidenten worden geëvalueerd;
- afspraken zijn vastgelegd op basis waarvan een incident wordt geëvalueerd.

Alle GRIP-incidenten worden geëvalueerd

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft als doel dat alle GRIP-incidenten die plaatsvinden worden geëvalueerd. Deze evaluaties hebben betrekking op de coördinatie en samenwerking tijdens een crisissituatie. Het veiligheidsbureau zorgt voor de coördinatie van de uitvoering van de evaluaties. De evaluaties worden besproken in het Directeurenoverleg Veiligheid.³²⁰ Als de evaluaties daar aanleiding toe geven dan wordt gewerkt aan het verbeteren van de crisisorganisatie en wordt de informatie gebruik voor het oefenprogramma van het daarop volgende jaar.³²¹

Afspraken voor uitvoering evaluatie zijn vastgelegd

De veiligheidsregio kent een procedure 'Leren van GRIP-incidenten in de VrAA'. Afspraken voor uitvoering van evaluatie zijn tussen de betrokken organisatie gemaakt. De evaluatiestructuur zal de komende jaren worden aangepast.³²²

Uitvoering maatregel

Om deze maatregel goed uit te voeren gaan we ervan uit dat:

- GRIP-incidenten worden geëvalueerd;
- GRIP-evaluaties leiden tot aanbevelingen;
- aanbevelingen worden uitgevoerd.

Grip-incidenten worden laat geëvalueerd

Uit het *Jaarverslag 2017* van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en onze gesprekken blijkt dat de evaluaties wel worden uitgevoerd, maar dat het tijdig afronden van de evaluaties een punt van aandacht is. Het blijkt lastig mensen te vinden die beschikbaar zijn voor het uitvoeren van de evaluaties. En daarnaast kan het veiligheidsbureau wel betrouwen aanspreken of het ontbreken van evaluaties, maar er is geen middel om de evaluaties af te dwingen.³²³

Onderstaand tabel geeft een overzicht van GRIP-incidenten in Westpoort en of er een evaluatie beschikbaar is.

Tabel 5.22 GRIP-incidenten en evaluaties in Westpoort in 2016 en 2017

Datum Incident	Datum evaluatie	Opschaling	Incident	Evaluatie
22-10-2016	22-12-2016	GRIP-2	Zeer grote brand Chemtura	Ja
05-01-2017	14-02-2017	GRIP-1	Lekkage gevaarlijke stof [Sonneborn]	Ja
27-05-2017	12-06-2017	GRIP-1	Brand bij afvalverwerker [Icova]	Ja
22-04-2017	19-05-2017	GRIP-1	Brand Westhavenweg Amsterdam	Ja
16-10-2017	Nnb	GRIP-1	Brand AEB Australiëweg	Nee
18-12-2017	15-01-2018	GRIP-1	Brand Lanxess	Ja

Bron: Opgave veiligheidsbestuur, per mail 12 oktober 2018. Bewerkt door Rekenkamer Metropool Amsterdam

Uit de tabel blijkt dat van één GRIP 1 incident in Westpoort uit 2017 nog geen evaluatie beschikbaar is. Van de andere incidenten is tijdig een evaluatie uitgevoerd.

Alle GRIP-evaluaties leiden tot aanbeveling ter verbetering

Uit alle GRIP-incidenten komen lessen ter verbetering. Jaarlijks wordt een analyse gemaakt van de evaluaties van GRIP-incidenten. Deze analyse vormt een 'rode draden rapportage' die wordt geagendeerd in het veiligheidsbestuur. In 2016 is daar bijvoorbeeld uit naar voren gekomen dat er verbeteringen noodzakelijk zijn op het gebied van informatiemanagement, de aansluiting van externe partijen in de crisisstructuur en de overdracht van acute fase naar nafase. Deze punten moeten worden opgepakt in de nieuwe cyclus voor Multidisciplinair Opleiden, Trainen en Oefenen.³²⁴

Aanbevelingen worden gedeeltelijk uitgevoerd

In een kwaliteitsborgingsmatrix worden de aanbevelingen verzameld en wordt bijgehouden in hoeverre de aanbevelingen worden uitgevoerd. De vertegenwoordigers van de betrokken organisaties zorgen voor verspreiding van de evaluatieverslagen en leerpunten. Wij hebben niet onderzocht in hoeverre deze lessen vervolgens in de praktijk worden gebracht. Wel kunnen we constateren op basis van de rapportages uit 2016 en 2017 dat de rode draden uit 2016 ook in 2017 nog aan de orde zijn. Dat duidt er op dat niet alle aanbevelingen (even snel) tot uitvoering komen.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre het evalueren van GRIP-incidenten een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.23 Deelconclusie - Evalueren GRIP-incidenten

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het evalueren van GRIP-incidenten kan bijdragen aan het beheersen van risico's die genoemd zijn in hoofdstuk 4.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> Het veiligheidsbestuur heeft als uitgangspunt vastgelegd dat alle GRIP-incidenten worden geëvalueerd. Afspraken zijn op hoofdlijnen vastgelegd.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> In de praktijk blijkt het lastig de GRIP evaluaties uit te voeren. De uitvoering van de evaluaties is afhankelijk van de betrokken evaluatoren. De GRIP-evaluaties leiden tot aanbevelingen en hierover wordt ook gerapporteerd aan het veiligheidsbestuur. Bijgehouden wordt of de aanbevelingen worden uitgevoerd. Rode draden uit 2016 gelden ook nog in 2017. Evaluatiestructuur zal de komende jaren verbeterd worden.
Conclusie	De GRIP-incidenten worden geëvalueerd en ook worden lessen beschreven voor de toekomst. De maatregel kan bijdragen aan de set van passende beheersmaatregelen voor de risico's in Westpoort.

5.6.2 Evaluatie incidenten

Beschrijving

De brandweer kan blijvend leren van de inzet bij incidenten. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de wijze van brandbestrijding of de veiligheid van het personeel. Door deze kennis te delen en verbeteringen in procedures door te voeren wordt de kwaliteit van de brandweezorg beter. Voor incidenten in de haven kan dit relevant zijn, juist omdat incidenten in dit gebied verhoudingsgewijs minder vaak voorkomen en de kennis over de bestrijding van dergelijke incidenten ook op een andere manier dan alleen ervaring moeten worden overgebracht. Een onderscheid kan hierbij worden aangebracht tussen een incidentonderzoek en een evaluatie. Bij een incidentonderzoek gaat het om het achterhalen van de oorzaak van een incident en bij een evaluatie gaat het om de inzet en de samenwerking.

Aansluiting risico's

Het evalueren van incidenten kan bijdragen aan de beheersing van alle risico's die in de hoofdstuk 4 zijn opgenomen.

Afweging inzet maatregel

Om deze maatregel goed in te kunnen zetten verwachten we dat:

- afgesproken is welke incidenten worden geëvalueerd;
- criteria zijn vastgelegd op basis waarvan een incident wordt geëvalueerd.

Geen afspraken over evaluatie incidenten

Volgens de brandweer worden incidenten alleen geëvalueerd wanneer de betrokkenen vinden dat daar aanleiding voor is, bijvoorbeeld omdat sprake was van een bijzondere actie die daar aanleiding toe gaf. Evaluaties van incidenten vinden niet standaard plaats.³²⁵ Uit de jaarplannen en 12-maandsrapportages wordt niet duidelijk of de brandweer heeft vastgelegd wanneer een incident geëvalueerd wordt. Wel is vanaf 2015 voor de meldkamer vastgelegd van hoeveel incidenten een evaluatie moet zijn uitgevoerd.

Uitvoering maatregel

Om deze maatregel goed uit te voeren gaan we ervan uit dat:

- incidenten worden geëvalueerd;
- evaluaties leiden tot aanbevelingen;
- aanbevelingen worden uitgevoerd.

Incidenten in de haven worden niet geëvalueerd

De brandweer evalueert niet systematisch de incidenten die in Westpoort hebben plaatsgevonden. Evaluaties vinden vaker plaats bij woningbranden, omdat de brandweer daar

vaak een offensieve binnenaanval doet, terwijl de brandweer bij incidenten in de haven vaak afstand houdt. Er is daarmee minder gevaar voor het eigen personeel.³²⁶

Daarnaast blijkt uit de 12-maandsrapportages vanaf 2015 dat de meldkamer het jaarlijks beoogde aantal evaluaties niet haalt. In 2017 en 2018 zijn slechts 9 van de boogde 24 incidenten (38%) geëvalueerd.³²⁷ Dit geldt uiteraard niet alleen voor incidenten uit de haven, maar geeft wel aan dat het evalueren van incidenten bij de meldkamer niet volgens planning verloopt. In 2018 werd slechts één incident in de haven geëvalueerd.³²⁸

Geen aanbevelingen of uitvoering daarvan

Aangezien de evaluaties in de haven niet plaatsvinden is het ook niet te verwachten dat er sprake is van aanbevelingen of dat deze worden uitgevoerd.

Deelconclusie

Onderstaande tabel geeft weer in hoeverre het evalueren van incidenten een passende maatregel is om de risico's te beheersen.

Tabel 5.24 Deelconclusie - Evalueren incidenten

Risico's	<ul style="list-style-type: none"> Het evalueren van incidenten kan bijdragen aan de beheersing van alle risico's die in de hoofdstuk 4 zijn opgenomen.
Afweging	<ul style="list-style-type: none"> Afweging wanneer incidenten wel en niet worden geëvalueerd wordt bepaald door de betrokkenen bij het incident.
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> Evaluaties van incidenten in de haven vinden vrijwel niet plaats. Mogelijkheid tot aanbevelingen in verbetering van de processen ontbreekt.
Conclusie	De brandweer voert vrijwel geen evaluaties uit naar incidenten in de haven. De maatregel biedt dan ook geen passende beheersmaatregelen voor de risico's in Westpoort.

5.7 Conclusie

We hebben in dit hoofdstuk gekeken naar in hoeverre er voor de risico's in Westpoort passende beheersmaatregelen zijn genomen.

In onderstaand figuur geven we een overzicht van de risico's die in het vorige hoofdstuk zijn geïnventariseerd. We laten zien welke maatregelen kunnen bijdragen aan de beheersing van de risico's.

Figuur 5.2 Risico's Westpoort en te nemen en genomen maatregelen

	Preparatie				Preventie				Preparatie				Repressie		Nazorg	
	Advies ruimtelijke ontwikkelingen	Advies verlenen en toezicht omgevingsvergunning	Toezicht Brzo bedrijven	Voorlichting	Vakbekwaamheid	Materiaal	Planvorming	Aanwijzen bedrijfsbrandweer	Afspraken omliggende veiligheidsregio's	Gezamenlijke Brandweer Amsterdam	GRIP-evaluaties	Overige evaluaties				
Brandrisico's niet-Brzo bedrijven																
Bedrijfsspecifieke risico's		x		x	x	x	x		x	x						
broei of brand in loodsen en opslagterminals, zoals afvalbedrijven en cacao-bedrijven	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x				
brand als gevolg van gebruik <u>batterypacks</u> en buurtbatterijen				x	x	x	x		x	x	x	x				
Brandrisico's Brzo bedrijven																
tank(put)branden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
brand met gevaarlijke stoffen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
brandincident of incident met gevaarlijke stoffen door actievoerders				x	x	x	x		x	x	x	x				
Risico op incident met gevaarlijke stoffen bij een Brzo-bedrijf																
explosie met gevaarlijke stoffen op een bedrijventerrein	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Risico's tijdens transport over water																
Brand op een binnenvaartschip	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
Brand op een cruiseschip	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
Vervoer van brandbare stoffen over water	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
Risico's tijdens transport over de weg of spoor																
incident met gevaarlijke stoffen over de weg	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
incident met gevaarlijke stoffen over het spoor	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
incident met aardgas onder hoge druk of kerosine door leidingen	x			x	x	x	x		x	x	x	x				
incident tijdens bevoorrading <u>LPG-stations</u> dicht bij woonkernen	x			x	x	x	x		x	x	x	x				

We constateren dat voor alle risico's maatregelen worden genomen om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen hebben betrekking op alle fasen in de veiligheidsketen. We zien echter ook tekortkomingen in de uitvoering van deze maatregelen om zonder meer te kunnen zeggen dat er sprake is van passende maatregelen voor de beheersing van de risico's.

Onderstaande tabel geeft per maatregel ons oordeel over de mate waarin de maatregel voldoende aansluit bij de mogelijke beheersing van risico's. In hoeverre er voldoende sprake is van een afweging bij de inzet van de maatregel en of de maatregel naar behoren wordt uitgevoerd.

Tabel 5.25 Beoordeling passendheid van de maatregelen

Maatregel	Aansluiting	Afweging	Uitvoering
Proactie			
Advies bij ruimtelijke ontwikkelingen	+	+	+/-
Preventie			
Adviseren bij verlenen en toezicht omgevingsvergunning	+	-	-
Toezicht Brzo-bedrijven	+	+	+
Voorlichting	+	-	-
Preparatie			
Vakbekwaamheid	+	+/-	+/-
Materiaal	+	+	+
Planvorming	+	+/-	-
Bedrijfsbrandweer	+	+	+
Repressie			

Maatregel	Aansluiting	Afweging	Uitvoering
Afspraken omliggende veiligheids-regio's	+	+	+/-
Gemeenschappelijke Brandweer Amsterdam	+	+	+/-
Nazorg			
Evaluatie GRIP-incidenten	+	+	+/-
Evaluatie incidenten	+	-	-

Uit de tabel blijkt dat met name de afweging en de uitvoering van de ingezette maatregelen nog onvoldoende is voor een potentiële beheersing van de risico's.

Preventie: samenwerking met omgevingsdienst en voorlichting is niet optimaal

De samenwerking tussen de omgevingsdienst en de brandweer bij de verlening en het toezicht op de omgevingsvergunning is onvoldoende. De brandweer maakt onvoldoende gebruik van een risico-afweging, waardoor zij niet in beeld heeft bij welke bedrijven zij betrokken wil zijn bij de advisering op de vergunningverlening (bijvoorbeeld net-niet Brzobedrijven of afvalbedrijven). Tussen de omgevingsdienst en de brandweer zijn ook onvoldoende afspraken vastgelegd wanneer de brandweer betrokken wordt bij het advies en hoe dit advies eruit moet zien.

De brandweer besteedt minder tijd aan de voorlichting bij industriële bedrijven over de brandveiligheid, ondanks dat dit wel een aanbeveling was uit het onderzoek industriële brandbestrijding uit 2015.

Preparatie: vakbekwaamheid en planvorming zijn onvoldoende op orde

De vakbekwaamheid van de brandweer op het gebied van de specifieke situatie in de haven is nu nog onvoldoende op orde. Naar aanleiding van een onderzoek uit 2015 zijn er op het gebied van scheepsbrandbestrijding wel verbeteringen doorgevoerd, maar de verbeteringen op het gebied van industriële brandbestrijding blijven achter. Daarnaast constateren we dat er ook op het vlak van de algemene vakbekwaamheid bij de brandweer verbeteringen noodzakelijk waren. De korpsleiding heeft hierop wel actie ondernomen, maar het komende jaar moet blijken of dat tot verbetering leidt. In het kader van de risico's in Westpoort is er wat vakbekwaamheid betreft te weinig sprake van een afweging om de risico's beter te beheersen. De brandweer kan nog winst behalen door vaker bedrijven te bezoeken. Dit zorgt ervoor dat de brandweer beter is voorbereid in geval van een incident, doordat de brandweer meer kennis heeft van de situatie ter plekke, afspraken kan maken

over de communicatie met de eventueel aanwezige bedrijfsbrandweer en de brandweer kan zorgen voor actuele aanvalsplannen.

De planvorming bij de brandweer is onvoldoende passend voor de beheersing van de risico's omdat de plannen onvoldoende actueel zijn en de planvorming onvoldoende tot stand komt op basis van een risicoafweging.

Repressie: nu weinig maatregelen, veel heil verwacht van de gezamenlijke brandweer

Er worden momenteel geen maatregelen ingezet om opkomsttijden van de brandweer in de Amsterdamse haven te verbeteren. De brandweer werkt samen met de omliggende veiligheidsregio's. De afspraken tussen de veiligheidsregio's zijn niet altijd in een geldig convenant vastgelegd en ook niet allemaal actueel. Bovendien heeft de jaarlijkse evaluatie van het convenant Brandweezorg uit 2016 niet plaatsgevonden.

De belangrijkste maatregel die de brandweer wil inzetten om de risico's in de haven te beheersen is het opzetten van een Gemeenschappelijke Brandweer Amsterdam. Dit is een brandweerkazerne waarin de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam en bedrijven samenwerken. Deze kazerne kan bijdragen aan de beheersing van de risico's, met name daar waar de uitvoering van de maatregelen nu nog onvoldoende is om een passende beheersmaatregel te zijn voor de risico's in de Amsterdamse haven. De kazerne zal niet alleen gericht zijn op een repressieve inzet, maar ook op het vergroten van de specifieke kennis die nodig is voor de risico's in de haven, zoals industriële- en scheepsbrandbestrijding en kennis van de situatie bij de betrokken bedrijven. De verwachting is dat de kazerne per 2020 operationeel is.

Nazorg: incidenten in de haven worden zelden geëvalueerd

De brandweer evalueert incidenten die zijn opgeschaald binnen de GRIP-structuur en incidenten waarbij een bijzondere situatie speelde. Bij andere incidenten in het havengebied is er slechts in uitzonderlijke gevallen sprake van een evaluatie.

6 De gemeenteraad: informatie en sturing

Met de komst van de veiligheidsregio's in 2010 valt de brandweer, en daarmee ook de uitvoering van de brandweezorg, onder een gemeenschappelijke regeling waarbij de burgemeesters in het bestuur deelnemen namens de betrokken gemeenten.³²⁹ Sindsdien is er sprake van 'verlengd lokaal bestuur'. Deze situatie is in 2013 landelijk geëvalueerd door de Commissie Hoekstra.³³⁰ Daaruit bleek dat het werken via een gemeenschappelijke regeling spanning kan opleveren met de wens van gemeenteraden om sturing te houden op wat er op afstand gebeurt. Het zijn vooral de burgemeesters in het regionale veiligheidsbestuur die de koers bepalen.

Het is de vraag in hoeverre de Amsterdamse gemeenteraad betrokken is bij en grip heeft op de brandweezorg in de haven. Daarom gaan we hier in op de informatievoorziening over de brandweezorg in de haven aan de gemeenteraad en de manier waarop de raad deze informatie benut om invloed uit te oefenen. We beantwoorden de volgende onderzoeksvraag:

In hoeverre ontvangt de gemeenteraad voldoende informatie over brandweezorg in de haven en maakt ze gebruik van de sturingsmogelijkheden?

Hieronder gaan we allereerst in op het beoordelingskader (6.1). Daarna analyseren we de informatievoorziening aan de raad en de rol van de raad bij een aantal inhoudelijke onderwerpen zoals: de begroting en jaarrekening van gemeenschappelijke regelingen (Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) in 6.2, het regionaal risicoprofiel (6.3), het regionaal beleidsplan (6.4), na een ramp of het rampbestrijdingsplan (6.5), de gemeentelijke begroting en jaarrekening (6.6) en overige actieve informatiedeling en sturing door de raad (6.7).

Voor al deze onderwerpen gaan we na in hoeverre de raad informatie ontvangt die zij zou moeten ontvangen en in hoeverre de raad haar sturingsmogelijkheden benut. Ook geven we aan in hoeverre de brandweezorg in de haven bij deze onderwerpen aan bod komt. In 6.8 sluiten we af met een conclusie.

In dit hoofdstuk gebruiken we de volgende afkortingen: VrAA (Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland), BAA (Brandweer-Amsterdam-Amstelland) en OD NZKG (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied).

6.1 Beoordelingskader en aanpak

In dit hoofdstuk beschrijven we voor zowel de informatievoorziening vanuit het college als de sturingsmogelijkheden van de raad: wat *moeten* en wat *kunnen* de raad en het college? Dit zetten we af tegen wat *doen* de college en de raad in de praktijk? Op basis hiervan komen we tot een oordeel over de manier waarop de raad invloed uitoefent op de brandweezorg in de haven. Sturingsmogelijkheden hebben dus zowel betrekking op de kaderstellende als controlerende rol van de raad. Het gaat vooral over het uitoefenen van invloed. In onderstaande tabel staan de normen en toetsaspecten die we hanteren.

Tabel 6.1 Normen en toetsaspecten informatievoorziening en sturing

	Norm	Toetsaspecten
Informatie aan de raad	De gemeenteraad wordt dusdanig volledig, tijdig en juist geïnformeerd over brandweezorg in de haven dat zij haar kaderstellende, controlerende en volksvertegenwoordigende rol kan uitoefenen.	Het college verstrekt de informatie die zij op basis van diverse wetten verplicht is om te verstrekken.
		Het college verstrekt de gemeenteraad actief voldoende overige informatie (Gemeentewet, artikel 169).
Sturing door de raad	De gemeenteraad maakt gebruik van zijn mogelijkheden om invloed uit te oefenen op de brandweezorg in de haven.	De gemeenteraad maakt gebruik van de volgende sturingsmogelijkheden: <ol style="list-style-type: none"> 1 informatie verzamelen; 2 vragen stellen / iemand ter verantwoording roepen; 3 ingrijpen door het inzetten van een specifiek instrument zoals: besluiten nemen, moties en amendementen indienen.

Bron: Rekenkamer Metropool Amsterdam

In dit hoofdstuk kijken we achtereenvolgens naar hoe de informatieverstrekking en sturing plaatsvindt bij de onderwerpen die in tabel 6.2 worden samengevat.

Tabel 6.2 Informatieverstrekking aan raad en sturing door raad

Paragraaf	Onderwerp	Informatie aan raad verplicht (moet) of wenselijk (kan)	Rol raad
6.2	Begroting en begrotingswijzigingen en financiële kaders komend jaar van gemeenschappelijke regelingen	Moet: ontvangen	Kan: zienswijze opstellen bij begroting
6.3	Regionaal risicoprofiel	Moet: bespreken	Kan: aanvullen met eigen risico's
6.4	Regionaal beleidsplan	Kan: overleggen met burgemeester	Kan: opdracht meegeven voor vergadering AB
6.5	Na een ramp of bij een rampbestrijdingsplan	Moet: informatie na ramp / crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4) van de voorzitter van de veiligheidsregio	Kan: vragen stellen/ opdracht meegeven om voor bepaald object een plan op te stellen
6.6	Begroting college en Jaarverslag en jaarrekening college	Moet: ontvangen	
6.7	Actieve informatieplicht (Gemeentewet artikel 169)	Kan	Kan

Bron: Rekenkamer Metropool Amsterdam

Om een beeld te krijgen van de informatievoorziening en de sturingsmogelijkheden is het digitale raadsarchief geraadpleegd, zijn documenten bestudeerd en het veiligheidsbureau geïnterviewd. De analyse is uitgevoerd voor het begrotingsjaar 2014, 2015, 2016 en 2017. Hieronder geven we aan op basis van welke wettelijke eisen het college de raad dient te informeren en welke sturingsmogelijkheden de raad heeft.

Informatie aan de raad

We beoordelen in hoeverre de informatie die de raad over brandweezorg in de haven ontvangt, voldoet aan de wettelijke eisen:

- De burgemeester heeft zitting in het veiligheidsbestuur en legt daarover verantwoording af in zijn gemeenteraad.³³¹ Meer specifiek is het college verplicht op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Wet veiligheidsregio's de raad te informeren over de veiligheidsregio en de risico's daarbij. De raad hoeft niet geïnformeerd te worden over specifiek brandweezorg in de haven.
- Daarnaast is het college van burgemeester en wethouders vanuit de Gemeentewet (artikel 169) verplicht openheid van zaken te geven en de raad alle informatie verschaffen die de raad voor de uitoefening van zijn taken nodig heeft.³³² Deze actieve informatieplicht betekent dat het college de afweging moet maken wat voor de raad interessante en noodzakelijke informatie is. Daarom zijn we ook nagegaan of het college voldoende aanvullende informatie aan de raad verstrekt.

Sturing door de raad

De raad heeft verschillende wettelijke bevoegdheden om te sturen op samenwerkingsverbanden waar de gemeente aan deelneemt. In het reglement van orde heeft de gemeente Amsterdam beschreven welke instrumenten de raad heeft om invloed uit te oefenen.

Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld:

- het nemen van instellings- en wijzigingsbesluiten van een gemeenschappelijke regeling;
- het afgeven van zienswijzen voor dat het bestuur van de gemeenschappelijke regeling de stukken definitief vaststelt: o.a. jaarrekeningen, begrotingen en (concept) beleidsplannen van de gemeenschappelijke regeling;
- het vaststellen van ten minste eenmaal in de vier jaar het beleidsplan en het regionaal risicoprofiel (Wet veiligheidsregio's, artikel 3a en 15). Het aangeven welke aanvullende risico's voor hen het meest relevant zijn, bij het ontvangen van het concept regionaal risicoprofiel;
- het vaststellen van gemeentelijke programmabegroting (Gemeentewet, artikel 189 t/m 191) en jaarrekening (Gemeentewet, artikel 197 t/m 199);
- het stellen van duidelijker kaders in gemeentelijk veiligheidsbeleid;
- het indienen van mondelinge en schriftelijke vragen aan het lid van het college van B&W dat tevens in het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling zitting heeft;
- het indienen van een motie, een amendement of initiatiefvoorstel;
- het uitvoeren van een enquête of het indienen van een verzoek voor een (regionaal) rekenkameronderzoek;
- het lobbyen richting Veiligheidsregio (o.a. via burgemeester).

In een handreiking *Grip op regionale samenwerking* voor raadsleden en griffiers wordt aangegeven dat de raad uiteindelijk zelf bepaalt welke positie hij inneemt. Daarbij worden verschillende rollen onderscheiden.

Mogelijke rollen raad om invloed uit te oefenen bij samenwerkingsverbanden

Er worden drie rollen beschreven voor de raad:

1) De raad op de achterbank: De raad kiest voor een toezichtshoudende rol op afstand. Alleen de hoogstnoodzakelijke informatie wordt verstrekt en de raad controleert.

2) De raad als bijrijder: De raad is meer betrokken, maar heeft nog steeds vooral de rol van volksvertegenwoordiger. De nadruk ligt op de controlerende en volksvertegenwoordigende rol van de raad. De raad wil bij belangrijke stappen op de hoogte gehouden worden en zijn kritische mening geven.

3) De raad als bestuurder: De raad is volksvertegenwoordiger, kaderstellend en controlerend. De raad is partner in het proces en denkt actief mee. De raad weet waarop hij wil controleren.

Bron: Grip op regionale samenwerking, Handreiking voor gemeenteraadsleden en griffiers, Sdu, 2015.

6.2 Begroting en jaarrekening gemeenschappelijke regelingen

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied zijn beide gemeenschappelijke regelingen waarin meerdere gemeenten met elkaar samenwerken. Bij de veiligheidsregio gaat het om de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Bij de omgevingsdienst werken naast de gemeenten van de veiligheidsregio ook nog de volgende gemeenten samen: Beemster, Haarlemmermeer, Purmerend en Zaanstad.

Beide gemeenschappelijke regelingen zijn voor de brandweezorg in de haven relevant. De veiligheidsregio is voor de behartiging van de belangen van gemeenten onder andere verantwoordelijk voor het in stand houden van de brandweezorg. De omgevingsdienst is verantwoordelijk voor de vergunningverlening aan, en toezicht en handhaving op de meest risicovolle bedrijven in de haven.

Gemeenschappelijke regelingen dienen de raad op vaste momenten jaarlijks te informeren. Vanuit de Wet gemeenschappelijke regelingen dient de raad jaarlijks informatie te ontvangen van de gemeenschappelijke regelingen veiligheidsregio en de omgevingsdienst. Het gaat om zowel de begroting en begrotingswijzigingen, als de financiële en beleidsmatige kaders voor het komende jaar en de voorlopige jaarrekening.

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn op basis van Wet gemeenschappelijke regelingen (artikel 35, lid 1 en 2) verplicht hun jaarlijkse begroting en begrotingswijzigingen acht weken voordat het door het (algemeen) bestuur wordt vastgesteld naar de deelnemende gemeenteraden toe te sturen. Naast de begroting dient de raad ook jaarlijks geïnformeerd te worden over de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het komende jaar en de voorlopige jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling (Wgr, art. 34b.).

Voor wat betreft de sturing van de raad op gemeenschappelijke regelingen geldt dat vanuit de Wet gemeenschappelijke regelingen de gemeenteraad haar zienswijze *kan* geven op de begroting en begrotingswijzigingen van de gemeenschappelijke regeling.³³³ De zienswijze geeft de raad de mogelijkheid om eventuele bezwaren kenbaar te maken alvorens besluiten worden genomen in het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling en de begroting (swijziging), die de commentaren van de zienswijze bevat, wordt vastgesteld (Wgr. Art. 35, lid 2 en lid 5). Kortom voor wat betreft gemeenschappelijke regelingen zien we dat de raad verplicht geïnformeerd *moet* worden en zelf gebruik *kan* maken om een zienswijze te geven.

6.2.1 De gemeenschappelijke regeling van de VrAA

Informatie ontvangen

In onderstaande tabel zijn we nagegaan in hoeverre de Amsterdamse gemeenteraad de jaarlijkse stukken van de gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland op tijd en volledig heeft ontvangen.

Tabel 6.3 Ontvangst jaarstukken gemeenschappelijke regeling VrAA

VrAA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Jaarrekening	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	n.v.t.	n.v.t.
Actualisatie	n.v.t.	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	n.v.t.
Ontwerpbe-groting	n.v.t.	n.v.t.	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat	JA, te laat

Bron: Rekenkamer o.b.v. raadsarchief

Algemeen: de raad ontvangt jaarlijks de jaarstukken van veiligheidsregio te laat

Op basis van tabel 6.3 constateren we dat de raad jaarlijks geïnformeerd wordt over de ontwerpbe-groting, het jaarverslag en de actualisatie van de veiligheidsregio. Wel ontvangt de raad de ontwerpbe-groting en het jaarverslag structureel te laat: meestal in juni terwijl de gemeenschappelijke regeling van de veiligheidsregio voorschrijft dat de raad voor 1

april het jaarverslag en de ontwerpbegroting ontvangt.³³⁴ Het is volgens de veiligheidsregio praktisch niet mogelijk om de ontwerpprogrammabegroting eerder aan te leveren gezien de vergaderstructuur van de veiligheidsregio.³³⁵

De Amsterdamse gemeenteraad besluit wel op tijd over het al dan niet indienen van een zienswijze. Meestal behandelde de raad de begroting en het jaarverslag van de veiligheidsregio eind juni en dat is nog op tijd. Het veiligheidsbestuur dient volgens de gemeenschappelijke regeling vóór 1 juli voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting dient, de begroting vast te stellen. Ook dient de veiligheidsregio de jaarrekening vast te stellen vóór 1 juli van het jaar volgend op het jaar waarop het jaarverslag betrekking heeft. Hieronder geven we per jaar (vanaf 2015 t/m 2018) aan over welke onderwerpen de raad geïnformeerd is. Het gaat om:

- Benoeming Westpoort als hotspot wordt in 2015 gemeld aan raad;
- Nader onderzoek naar publiek private samenwerking in 2016;
- Raad is in 2017 geïnformeerd over financiering van PPS-constructie en tijdelijke maatregelen in haven;
- Raad in 2018 geïnformeerd over bestemmingsreserve PPS, risico hotspot en FOCUS50;
- Raad in 2018 impliciet geïnformeerd over de financiële bijdrage en ingrijpende maatregelen.

2015: benoeming Westpoort als hotspot gemeld aan raad

In het *Jaarverslag 2014* wordt gemeld dat in 2014 een integraal risicobeeld is opgesteld van het Noordzeekanaalgebied. De risico's zijn geanalyseerd en er zijn aanbevelingen gedaan ter verbetering van risico- en crisisbeheersing. Tevens is er een bestuurlijke netwerkdag crisisbeheersing georganiseerd voor de rond het Noordzeekanaal gelegen veiligheidsregio's. Hiervoor waren functionarissen in de crisisbeheersing op tactisch en strategisch niveau uitgenodigd.³³⁶ Ook wordt gemeld dat een plan van aanpak voor hotspot Westpoort nog zal worden opgesteld.³³⁷ In de *Begroting 2016* wordt gemeld dat het Westelijk havengebied is aangewezen als hotspot. Door het hoge risico kunnen incidenten snel escaleren en een grote impact hebben. Binnen de brandweer is een gebiedsmanager aangesteld en in 2015 wordt een businesscase 'Privaat-Publieke Brandweezorg Westpoort' aan het bestuur aangeboden.

De Jaarrekening 2013 van zowel de veiligheidsregio, de brandweer, de GHOR als het veiligheidsbureau werden geagendeerd in de raadscommissie AZ van 4 juni 2014. Met de *Begroting 2015* werd de raad onder andere geïnformeerd over de hotspotaanpak in het Westelijk havengebied en het in kaart brengen van de risico's voor dit gebied.³³⁸

2016: nader onderzoek naar publiek private samenwerking

De *Jaarrekening 2015* en de *Begroting 2017* (inclusief actualisatie 2016) zijn behandeld in de raadscommissie AZ van 9 juni 2016. In het *Jaarverslag 2015* wordt slechts gemeld dat

"De analyse van de repressieve brandweezorg in het Westelijk Havengebied is afgerond en aan het bestuur gepresenteerd. De daarbij horende toekomstscenario's zijn behandeld in het veiligheidsbestuur, waarbij is ingestemd verder onderzoek te doen naar publiek-private samenwerking."³³⁹ De uitkomsten van de analyse worden niet vermeld, wel wordt medegedeeld dat Westpoort een hotspot is.³⁴⁰ Verder wordt in de *Ontwerpbegroting 2017* gemeld dat havendienst, bedrijven in de haven en de brandweer bij elkaar zijn gekomen. De betrokken partijen werken aan een intentieovereenkomst, die moet gaan resulteren in een fysieke plek waar de brandweezorg in het gebied wordt georganiseerd. Naast de publiek-private ontwikkeling van de brandweezorg zet de brandweer in op de verbetering van de voorbereiding op scheeps- en industriële brandbestrijding.³⁴¹

2017: financiering van PPS-constructie en tijdelijke maatregelen in haven

De *Jaarrekening 2016*, *Ontwerpbegroting 2018* en *actualisatie 2017* zijn geagendeerd in raadscommissie AZ op 15 juni 2017. De gemeenteraad wordt 28 juni 2017 gevraagd in te stemmen met de raadsvoordracht en geen zienswijze aan het veiligheidsbestuur Amsterdam-Amstelland mee te geven. In het *Jaarverslag 2016* wordt gemeld dat samen met de Port of Amsterdam, het bedrijfsleven en de brandweer een project is gestart waarin op basis van de uitkomsten van de HOT100 gekeken is naar een invulling van crisiscommunicatie tussen bedrijven onderling om zo de zelfredzaamheid in het Westelijk Havengebied te vergroten.³⁴² Ook wordt in het *Jaarverslag 2016* de raad geïnformeerd dat de repressieve brandweezorg in het Westelijk havengebied onvoldoende is. De brandweer heeft de opdracht gekregen te onderzoeken of in de vorm van publiek-private samenwerking (PPS) de brandweezorg verbeterd kan worden. In april 2016 vond een startbijeenkomst plaats van de 'Stuurgroep PPS Veilige Haven'. Afgesproken is nog een aantal partners uit de private sector te betrekken. Een visiedocument is opgesteld, een intentieverklaring en twee á drie toekomstscenario's zijn opgesteld voor de invulling van een brandweezorg middels PPS in de haven. Daarnaast voert de brandweer tijdelijke maatregelen uit. In samenwerking met een aantal bedrijven worden oriëntaties en oefeningen ingepland en heeft bijscholing plaatsgevonden op het gebied van scheepsbrandbestrijding.³⁴³ In de voordracht voor de raadsvergadering van 28 juni 2017 wordt expliciet gemeld dat het veiligheidsbestuur het besluit heeft genomen de cofinanciering van een Veiligheidscentrum in de haven te honoreren (€ 1.000.000). Dit voorstel past binnen de in 2015 ingezette lijn om in een publiek-private samenwerking te komen tot een oplossing voor de brandweezorg in de haven.³⁴⁴

2018: bestemmingsreserve PPS, risico hotspot en FOCUS50

Net na de gemeenteraadsverkiezingen zijn de *Jaarrekening 2017*, *Actualisatie 2018* en *Ontwerpprogrammabegroting 2019* geagendeerd in de tijdelijke algemene raadscommissie (TAR) van 20 juni 2018. De raad werd door het college geadviseerd in te stemmen met de raadsvoordracht en geen zienswijze mee te geven aan het veiligheidsbestuur. In de jaarrekening 2017 werd onder andere gemeld dat er afspraken zijn gemaakt over gebiedsgerichte en publiek-private samenwerking onder andere in de haven.³⁴⁵ Ook is voor de dekking van de kosten voor het realiseren van een Veiligheidscentrum in het Westelijk Havenge-

bied besloten om een bestemmingsreserve te vormen. Voor de financiering van incidentele project- en frictiekosten (zoals projectleiding, juridisch advies over de PPS-constructie, externe proces-advisering, ontwikkelkosten, specifieke opleidingskosten) werd besloten om de extra Brede Doeluitkering Rampenbestrijding gelden 2017 van € 1.214.000 over te hevelen van de Algemene Reserve naar de Bestemmingsreserve Veiligheidscentrum Haven. Besloten werd om voor 2018, 2019 en 2020 per jaar € 1.000.000 te doteren en in 2018 € 75.000 te onttrekken. Met de jaarrekening 2017 is de raad ook geïnformeerd over de aanpak van de HOT100. Volgens de methodiek van de HOT100 is voor het Westelijk Havengebied de zogenaamde FOCUS50 opgesteld, een instrument om risicogericht regie te kunnen voeren op verhoging van het (brand)veiligheidsniveau in het hele Noordzeekanaalgebied.³⁴⁶

Met de *Ontwerpbegroting 2019* is de raad geïnformeerd over vier hoofddoelstellingen voor 2018-2019. Het verbeteren van de interregionale samenwerking in de haven en daarmee de havenveiligheid is een van de vier doelstellingen. Concreet heeft de veiligheidsregio drie acties beoogd voor 2018-2019 waarvan het opzetten van een veiligheidscentrum Haven een belangrijke actie is.³⁴⁷ Uit de ontwerpbegroting blijkt ook dat dat het Westelijk havengebied nog steeds is aangewezen als risicohotspot. Het risicoprofiel in relatie tot de brandweezorg in het Westelijk Havengebied heeft geleid tot de opdracht van het veiligheidsbestuur aan de brandweer om via een publiek-private weg naar een oplossing te zoeken. De gemeente, Port of Amsterdam, bedrijven in het gebied en de brandweer hebben een intentieovereenkomst getekend voor een kazerne in het Westelijk Havengebied. De veiligheidsregio meldt in de begroting dat het ernaar streeft om de inrichting van de locatie in 2019 te openen.³⁴⁸

2018: informatie over financiële bijdrage en ingrijpende veranderingen

De raad is in de *Ontwerpbegroting 2019* van de veiligheidsregio ook geïnformeerd over 'het flexibeler maken' van de Brandweer Amsterdam-Amstelland zoals dat wordt omschreven. Het veiligheidsbestuur wil de dekking en paraatheid verbeteren binnen de bestaande financiële kaders. De komende jaren zal er meer gebruikgemaakt worden van 'springen' tussen voertuigen op beroepskazernes, waardoor hetzelfde aantal voertuigen met minder mensen bezet kan worden en mensen 'vrijgespeeld' kunnen worden om elders in de regio ingezet te worden.³⁴⁹ Door te springen tussen voertuigen op beroepskazernes worden repressieve medewerkers vrijgespeeld. Zo kunnen repressieve medewerkers in dagbezetting op de kazernes met veel vrijwilligers - waar de dekking en paraatheid een probleem is (zoals Diemen, Aalsmeer en Uithoorn) - ingezet worden. Op die plekken kan dan sneller uitgerukt worden, waardoor de dekking verbetert. Ook het duikteam gaat 'springen' en zal niet meer alleen gericht zijn op de duiktaak. Volgens de *Ontwerpbegroting 2019* zal in 2018 de besluitvorming in de gemeente Amsterdam plaatsvinden over de fi-

nanciële maatwerkbijdrage voor de specifieke duikdienstverlening in Amsterdam.^{ww} Na zorgvuldige voorbereiding wordt voorgesteld in de eerste helft van 2019 het springen tussen tankautospuit en duikteam in te voeren.³⁵⁰ Het is nog onduidelijk wat hiervan de financiële consequenties zijn. Ook wordt in diezelfde begroting genoemd dat kazerne Victor vanaf 1 januari 2019 niet meer 's nachts open zal zijn. Dat betekent dat andere kazernes meer zullen moeten bijspringen. Ook bestaan er binnen de brandweer ideeën om vanaf 2019 de preparatietaak te laten plaatsvinden gedurende de uitrukdienst, iets waarvoor voorheen separate dagen gereserveerd waren. Dit idee is op 15 oktober 2018 nog niet gemeld aan de raad.

Al met al staan er in de begroting 2019 van de veiligheidsregio (en ook in het *Dekkingsplan 2018-2021*) een aantal ingrijpende maatregelen die enerzijds de paraatheid en dekking bij kazernes met vrijwilligers kunnen vergroten. Dit kan er ook toe leiden dat de dekking en paraatheid in de stad Amsterdam minder wordt, terwijl Amsterdam niet minder financieel gaat bijdragen aan de VrAA. Uit de jaarstukken van de veiligheidsregio is op te maken dat de bijdrage die de gemeente Amsterdam voor de Brandweer Amsterdam-Amstelland betaalt de afgelopen jaren licht is gestegen van € 67.218 in 2015 naar € 70.782 in 2019. Dat is dus redelijk stabiel. Ook het aandeel van de gemeente Amsterdam blijft redelijk gelijk: de gemeente financiert elk jaar circa 89% van de totale gemeentelijke inkomsten van de VrAA. In Tabel 6.4 wordt de ontwikkeling van de financiële bijdrage van de gemeente Amsterdam aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland tussen 2015-2019 weergegeven.

Tabel 6.4 Financiële bijdrage gemeente Amsterdam aan BAA, 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage gemeente Amsterdam	68.929	67.218	68.926	69.104	70.378	70.782
Totale bijdragen regio	77.178	76.426	78.253	77.694	79.129	79.591
Aandeel Amsterdam	89%	88%	88%	89%	89%	89%

Bron: rekenkamer obv BAA, jaarrekeningen 2014, 2015, 2016, 2017 en Ontwerp-programmabegroting 2019 en actualisatie 2018, VrAA en programmabegroting 2018 & actualisatie 2017, VrAA.

^{ww} Op het moment van schrijven (oktober 2018) heeft deze besluitvorming nog niet plaatsgevonden.

In de jaren voorafgaand aan de periode die wij onderzoeken is er al bezuinigd op de brandweer in Amsterdam. Randvoorwaarde van de transitieovereenkomst uit 2011 was dat de gemeente Amsterdam haar taakstelling realiseert en vanaf 1 januari 2014 structureel € 2,75 miljoen minder dienstverlening in zou kopen bij de Brandweer Amsterdam-Amstelland.³⁵¹ Eventuele meerkosten dient de brandweer binnen de eigen begroting op te vangen door besparingen te realiseren.³⁵² Tegelijkertijd is afgesproken dat brandweermensen meer moeten doen (preventietaken krijgen meer prioriteit) en de tankautospuitbezetting in de zes kazernes werd teruggebracht van zeven naar zes medewerkers.

Sturing

In de specifieke gemeenschappelijke regeling voor veiligheidsregio is vastgelegd dat: *"De raden kunnen binnen twee maanden na toezending bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpprogrammabegroting naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de ontwerpprogrammabegroting, zoals deze aan het Veiligheidsbestuur wordt aangeboden"*³⁵³ Op grond van het vierde lid van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen heeft de raad de mogelijkheid om een zienswijze over de vastgestelde begroting aan Gedeputeerde Staten te zenden.

Onderstaande tabel geeft aan in hoeverre de raad de jaarstukken van de veiligheidsregio behandeld heeft.

Tabel 6.5 Inhoudelijke behandeling jaarstukken gemeenschappelijke regeling veiligheidsregio door de gemeenteraad

VrAA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
jaarrekening	nee	nee	mini-maal	mini-maal	-	n.v.t.	n.v.t.
actualisatie	n.v.t.	nee	nee	mini-maal	mini-maal	-	n.v.t.
begroting	n.v.t.	nee	nee	nee	mini-maal	mini-maal	-

Bron: Rekenkamer o.b.v. raadsarchief

Opvallend is dat de gemeenteraad elk jaar door het college van B en W expliciet geadviseerd wordt om in te stemmen met de raadsvoordracht en geen zienswijze aan het veiligheidsbestuur mee te geven. Mogelijk werd dit advies soms iets te vanzelfsprekend overgenomen. De raad beperkte zich de laatste jaren tot het soms stellen van enkele mondelinge vragen over de jaarstukken, daarbij ging het echter nooit over de haven, Westpoort of de gemeenschappelijke brandweerkazerne die in Westpoort gaat komen. Van een integraal debat over de prestaties en financiering van de veiligheidsregio is geen sprake. Dat is

jammer: een landelijke commissie (Hoekstra) adviseerde naar aanleiding van de evaluatie van de Wet veiligheidsregio's om ten minste jaarlijks een integraal debat in de raad te voeren zowel over de door de veiligheidsregio te leveren prestaties als de daarvoor benodigde middelen.³⁵⁴

Hieronder geven we per jaar (vanaf 2015 t/m 2018) aan op welke wijze de raad gestuurd heeft. Daarbij bespreken we de volgende onderwerpen:

- Jaarrekening 2013 en begroting 2015 zijn gehamerd;
- Geen mondelinge vragen over hotspotbenadering Westpoort in 2015;
- Geen mondelinge vragen over PPS-plannen in 2016;
- Geen vragen over PPS-financiering bij jaarstukken in 2017.

Jaarrekening 2013 en begroting 2015 zijn gehamerd

De *Jaarrekening 2013* en de *Programmabegroting 2015* werden in de Tijdelijke Algemene Raadscommissie van 4 juni 2014 gehamerd vastgesteld. Er zijn geen mondelinge vragen over gesteld en er werd ook geen zienswijze aan de veiligheidsregio afgegeven.

Geen mondelinge vragen over hotspotbenadering Westpoort in 2015

Op 18 juni 2015 werden het *Jaarverslag 2014* en de *Programmabegroting 2016* (inclusief actualisatie 2015) in de raadscommissie AZ behandeld. Er werden enkele mondelinge vragen door een partij gesteld over de lage opkomsttijden, waar de burgemeester ook al eerder een brief over had gestuurd. De burgemeester ging tijdens de vergadering vooral in op de vragen over woningbezoeken en stelde voor aan de raad een keer apart met hen te spreken over de noodzaak om meer aan preventie te doen. Er werden geen specifieke vragen gesteld over hotspot Westpoort. Op 1 juli stemde de raad (gehamerd) in met het *Jaarverslag 2014*, de *Begroting 2016* en de *actualisatie 2015*.

Geen mondelinge vragen over PPS-plannen in 2016

De *Jaarrekening 2015* en de *Begroting 2017* (inclusief *actualisatie 2016*) zijn behandeld in de raadscommissie AZ van 9 juni 2016. De raad werd expliciet in de raadsvoordracht gevraagd geen zienswijze aan het veiligheidsbestuur af te geven. Wel stelde de raad mondelinge vragen over:

- het weerstandsvermogen;
- de niet-up-to-date rampbestrijdingsplannen bij bedrijven;
- het installeren van brandmelders door medewerkers van woningcorporaties;
- het vastlopen van de cao-onderhandelingen en de invloed daarvan op de doelen voor 2016.

De burgemeester zegde toe de vragen schriftelijk af te doen en informeerde de raad over de stand van zaken transitieovereenkomst. De raad had geen behoefte om de *Ontwerpbegroting 2017* en *Jaarrekening 2015* van veiligheidsregio te bespreken en de stukken zijn gehamerd doorgeleid naar de gemeenteraad van 27 juni 2018.³⁵⁵ De gemeen-

teraad maakte geen gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze uit te brengen voor de VrAA.

Geen vragen over PPS-financiering bij jaarstukken in 2017

De raad is in raadscommissie AZ van 15 juni 2017 geïnformeerd over het voornemen om € 1 miljoen te investeren in een gemeenschappelijke brandweerkazerne in de haven. Bij de behandeling werden daarover geen vragen gesteld. Mogelijk ook doordat dit voornemen niet in de *Ontwerpbegroting 2018* was opgenomen, maar alleen zijdelings vermeld werd in de raadsvoordracht. Wel stelde de raad een mondelinge vraag over de externe inhuur van personeel door de VrAA. De *Ontwerpbegroting 2018, actualisatie 2017* en *Jaarverslag 2016* werden gehamerd in de raad van 28/29 juni 2017.

6.2.2 De gemeenschappelijke regeling van de OD NZKG

Sinds 1 januari 2103 bestaat de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG).³⁵⁶

Informatie ontvangen

In onderstaande tabel zijn we nagegaan in hoeverre de Amsterdamse gemeenteraad de jaarlijkse stukken van de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op tijd en volledig heeft ontvangen. De wethouder neemt deel aan het algemeen bestuur én het dagelijks bestuur van de OD NZKG, is daarnaast ook aandeelhouder bij het Havenbedrijf en lid van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam. Voor deze gemeenschappelijke regeling geldt dat de wethouder vanuit zijn bestuurdersrol dus goed op de hoogte is en de raad volgens de verordening jaarlijks geïnformeerd moet worden. In onderstaand kader wordt samengevat hoe de raad op basis van de verordening geïnformeerd dient te worden over de omgevingsdienst.

In de Gemeenschappelijke regeling OD NZKG 2016 is opgenomen dat:

- Het dagelijks bestuur zendt vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders ter informatie aan de vertegenwoordigende organen.
- Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting twaalf weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden toe aan de vertegenwoordigende organen zoals de raden van gemeenten en provinciale staten van Noord-Holland (artikel 50, lid 1).
- De ontwerpbegroting wordt door de zorg van de colleges voor een ieder ter inzage gelegd en tegen betaling van kosten algemeen verkrijgbaar gesteld. Van de terinzagelegging en de verkrijgbaarstelling geschiedt openbare kennisgeving (artikel 50, lid 2).

- De vertegenwoordigende organen kunnen bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpbegroting naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijze is vervat bij de ontwerpbegroting, zoals deze tijdig aan het algemeen bestuur wordt aangeboden (artikel 50, lid 3).
- Het dagelijks bestuur zendt vóór 15 april van het jaar na afloop aan dat waarvoor de jaarrekening dient, de voorlopige jaarrekening ter informatie aan de vertegenwoordigende organen (artikel 51a).

In onderstaande tabel zijn we nagegaan in hoeverre de Amsterdamse gemeenteraad de jaarlijkse stukken van de gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op tijd en volledig heeft ontvangen.

Tabel 6.6 Ontvangst jaarstukken gemeenschappelijke regeling OD NZKG

OD NZKG	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Jaarrekening	n.v.t.	JA	JA	JA	JA	n.v.t.	n.v.t.
Actualisatie	n.v.t.	n.v.t.	JA	JA	JA	JA	n.v.t.
Ontwerpbegroting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	JA	JA	JA	JA

Bron: Rekenkamer o.b.v. raadsarchief.

Op basis van bovenstaande tabel concluderen we dat de raad volledig wordt geïnformeerd over de jaarlijkse stukken van de gemeenschappelijke regeling OD NZKG.

Onduidelijk is of de omgevingsdienst de jaarstukken op tijd (15 april) aan de raad toestuurt: in het raadsarchief zijn de aanbiedingsbrieven van de omgevingsdienst meestal niet voorzien van een verzenddatum. Alleen van de jaarrekeningen 2014 en 2015 is duidelijk dat die op tijd aan de raad werden toegestuurd. Op basis daarvan zijn we ervan uitgegaan dat de omgevingsdienst het college op tijd informeert over de jaarstukken.

In de jaarstukken van deze gemeenschappelijke regeling stond zelden iets inhoudelijks over de brandweezorg in de Amsterdamse haven. De enige uitzondering betreft de jaarrekening 2015 waarin de omgevingsdienst aangaf dat: *"bij enkele opdrachtgevers een toenemende vraag merkbaar is om in complexe situaties gebiedsgericht advies te hebben voorafgaand aan de VTH-werkzaamheden van de OD NZKG. Voorbeelden hiervan is onder andere het gebied van de Amsterdamse Haven."*

De raad ontvangt naast de jaarstukken ook de nieuwsbrief van de omgevingsdienst.

Sturing door raad

Op basis van de documenten in het raadsarchief constateren we dat de raad de afgelopen

vier jaar de jaarstukken van omgevingsdienst op tijd ontvangt en zelf ze te laat vaststelt. De omgevingsdienst verzoekt het college namelijk in een aanbiedingsbrief altijd om voor een bepaalde datum eventuele zienswijzen door te geven zodat het Algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling nog kan besluiten over de zienswijzen, alvorens de stukken uiterlijk 15 juli naar de toezichthouder (Ministerie van BZK) worden gestuurd. Het lukte de raad net niet om op tijd te reageren op de jaarstukken en binnen de gevraagde termijn door te geven of er een zienswijze kwam:

- De omgevingsdienst vroeg uiterlijk 18 juni 2018 een zienswijze in te dienen bij de jaarstukken over 2017. Tijdens de tijdelijke algemene raadscommissie (TAR) van 20 juni 2018 nam de raad het besluit om geen zienswijze in te dienen bij de *Ontwerpbegroting 2019* van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.
- De omgevingsdienst vroeg de raad om uiterlijk 20 juni 2017 een eventuele zienswijze door te geven, de raad besloot op 28 juni geen zienswijze in te dienen bij de *Jaarstukken 2016* en *Ontwerpbegroting 2018*.³⁵⁷
- De omgevingsdienst vroeg op 4 april 2016 eventuele zienswijzen bij *Ontwerpbegroting 2017* en de *jaarstukken 2015* uiterlijk 22 juni door te geven, de raad besloot 14 september 2016 geen zienswijze in te dienen.
- Op 2 april 2015 vroeg de omgevingsdienst het college de raad te informeren over *Ontwerpbegroting 2016* en *jaarstukken 2014*. Uiterlijk 15 juli dienen deze stukken ingediend te worden bij de toezichthouder (Ministerie van BZK). De omgevingsdienst vroeg de raad uiterlijk 10 juni 2015 eventuele zienswijzen door te geven. De Raad besloot 1 juli 2015 geen zienswijze in te dienen.

Zowel in 2015, 2016, 2017 als 2018 gaven de jaarstukken van de gemeenschappelijke regeling OD NZKG geen aanleiding voor de raad om een zienswijze op te stellen. De voordrachten werden zonder discussie goedgekeurd.

6.2.3 Conclusie gemeenschappelijke regelingen

De raad wordt jaarlijks geïnformeerd over de ontwerpbegroting, het jaarverslag en de actualisatie van de veiligheidsregio. De raad ontvangt de ontwerpbegroting en het jaarverslag structureel te laat: meestal in juni terwijl de gemeenschappelijke regeling van de veiligheidsregio voorschrijft dat de raad vóór 1 april het jaarverslag en de ontwerpbegroting ontvangt. Aangezien de jaarrekening en ontwerpprogrammabegroting tegelijkertijd worden behandeld in de gemeenteraden én het feitelijke doel is het geven van een zienswijze op de ontwerpprogrammabegroting vóór 1 juli, heeft de veiligheidsregio wel het gevoel dat ze de raad goed informeert. Het is praktisch gemakkelijker om de ontwerpbegroting en het jaarverslag in één ronde te behandelen en daarom ontvangt de raad de jaarstukken meestal tegelijk en pas wanneer het jaarverslag beschikbaar is. Aangezien de raad wel op tijd voor 1 juli reageert, ziet de veiligheidsregio niet de urgentie om zich te houden aan de afspraak dat de raad voor 1 april de ontwerpbegroting en jaarrekening ontvangt.³⁵⁸ Het betekent echter wel dat de raad minder lees- en voorbereidingstijd heeft.

In de jaarstukken kan de goede lezer veel informatie vinden over de veiligheidsregio, soms ook over brandweezorg in de haven. De gemeenteraad stelde de laatste jaren bijna altijd enkele mondelinge vragen over de jaarstukken, echter nooit over de haven, Westpoort of de gemeenschappelijke brandweerkazerne die in Westpoort gaat komen.

Ook ontvangt de raad jaarlijks de informatie over de gemeenschappelijke regeling OD NZKG. Inhoudelijk stond in de jaarstukken van deze gemeenschappelijke regeling zelden iets over de brandweezorg in de Amsterdamse haven. De raad stelt deze jaarstukken vaak net te laat vast. De informatie over beide gemeenschappelijke regelingen zijn voor de gemeenteraad sinds 2013 geen aanleiding geweest om een zienswijze op te stellen.

6.3 Regionaal risicoprofiel

In een regionaal risicoprofiel dient de veiligheidsregio een overzicht te geven van de risicovolle situaties die tot een brand of ramp kunnen leiden, evenals een overzicht van de branden, rampen en crises die zich kunnen voordoen en een analyse waarin de weging van de risico's en de gevolgen zijn opgenomen. Op basis van het risicoprofiel kunnen besluiten genomen worden over de inzet van (schaarse) middelen en kan de overheid bepalen welke risico's geaccepteerd kunnen worden.

Omdat het risicoprofiel de basis vormt voor het beleidsplan, heeft de wetgever het risicoprofiel nadrukkelijk als een instrument gepositioneerd om de gemeenteraden directe invloed te geven op het beleid van de veiligheidsregio.³⁵⁹

Het bestuur van de veiligheidsregio heeft volgens de Wet veiligheidsregio's (artikel 15) de verplichting het concept van het risicoprofiel te bespreken met alle deelnemende gemeenteraden: de zogenoemde 'haalplicht' bij gemeenteraden. Het veiligheidsbestuur dient de raden te verzoeken hun wensen kenbaar te maken over het in het beleidsplan op te nemen beleid. Het is dus van belang dat de gemeenteraad actief geïnformeerd wordt over het regionaal risicoprofiel. De raad kan zelf ook veiligheidsthema's aandragen.

De gemeenteraad kan dus bij de bespreking van het risicoprofiel eigen lokale beleidsprioriteiten en veiligheidsthema's naar voren brengen. Het is vervolgens aan de burgemeester om in het algemeen bestuur van de veiligheidsregio de wensen van zijn gemeenteraad te behartigen. In die zin kan de gemeenteraad de burgemeester een concrete 'opdracht' meegeven naar het algemeen bestuur van de regio. Het is uiteindelijk het algemeen bestuur dat gelet op het belang van de gehele regio, bij meerderheid van stemmen, het regionaal risicoprofiel vaststelt. Het staat de raad natuurlijk vrij om de burgemeester te vragen om na afloop van de vaststelling van het risicoprofiel in het regiobestuur te vragen wat hij heeft gedaan met de 'opdracht' die hij van de raad had meegekregen.³⁶⁰

6.3.1 Informatie aan de raad

In onderstaande tabel is aangegeven in hoeverre de raad geïnformeerd is over de regionale risicoprofielen.

Tabel 6.7 Ontvangst Regionaal Risicoprofiel

Risicoprofiel 2014 - 2017	Actualisatie Risicoprofiel 2015
Ja, 23 februari 2012 besproken en aandachtspunten meegegeven	Ja, 15 juni 2017 besproken en gehamerd in raad

Op basis van bovenstaande concluderen we dat de raad zowel in 2012 als in 2017 geïnformeerd is over het concept-risicoprofiel.

6.3.2 Sturing door de raad

Raad draagt actief aandachtspunten aan bij risicoprofiel 2014-2017

Op 23 februari 2012 besprak de raad het concept regionaal risicoprofiel en gaf het aan te hechten aan aandacht voor 1) terrorismebestrijding en radicalisering, 2) het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en 3) nucleaire incidenten.³⁶¹ De veiligheidsregio reageert in een brief op 2 juli 2012 op de vragen van de raad.³⁶² Voor wat betreft terreurgelovbestrijding verwijst de veiligheidsregio naar de aanpak Terrorismen en radicalisering. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zegt de veiligheidsregio toe het onderwerp terug te laten komen in een capaciteitanalyse die in het verlengde van het risicoprofiel zal plaatsvinden. Tot slot zegde de veiligheidsregio op verzoek van de raad toe de veiligheidsrisicokaart te actualiseren in de tweede helft van 2012. In een raadscommissie van 6 september 2012 stelde een raadslid nog vragen over de reactie van de veiligheidsregio.

Raad stemt na mondelinge vragen in met risicoprofiel actualisatie 2015

Het meest recente risicoprofiel komt pas relatief laat in de raad, namelijk juni 2017. Dit is 5,5 jaar (in plaats van 4) na vaststelling van het voorgaande risicoprofiel. Ten opzichte van eerdere risicoprofielen zijn er in het risicoprofiel 2015 nieuwe incidenttypen geselecteerd zoals terreurbestrijding, en storm en overlast. Ook zijn een aantal incidenttypen komen te vervallen zoals incidenten met giftige stoffen in openlucht bij spoorvervoer of instorting als gevolg van bouwwerkzaamheden.³⁶³ Door een nieuwe inschatting van de risico's werd de haven in (de bijlagen van) het meest recente regionaal risicoprofiel (2017) niet meer genoemd als een gebied met een hoog risicoprofiel. Dit in tegenstelling tot het risicoprofiel in 2013 waar de haven nog benoemd werd als risicohotspot. De vragen van de raad gingen niet daarover, maar hadden betrekking op het aantal cyberaanvallen en het verwijderen van het risico ongeregelde bij evenementen. Ook werd gevraagd of het risicoprofiel voldoende werd geactualiseerd, omdat het wettelijk maar eens in de vier jaar hoeft te worden geactualiseerd. Daarop gaf het college aan dat als er een noodzaak bestaat om het risicoprofiel tussentijds aan te passen, dat wordt gedaan. Het risicoprofiel werd uiteindelijk gehamerd in de raad.

6.3.3 Conclusie regionaal risicoprofiel

Tussen de laatste twee risicoprofielen zat 5,5 jaar, hierdoor sluiten ze niet direct aan om het beleidsplan dat elke vier jaar wordt vastgesteld. De raad is zowel in 2012 als in 2017 geïnformeerd over het concept-risicoprofiel. Voor wat betreft de sturing van de raad zien we dat de raad in 2012 het regionaal risicoprofiel aangreep om eigen aandachtspunten door te geven, terwijl het meest recente risicoprofiel in 2017 na een paar mondelinge vragen gehamerd is, ondanks de nieuwe berekeningswijze van de risico's.

6.4 Regionaal beleidsplan

Het risicoprofiel dient als basis voor het beleidsplan. Het beleidsplan volgt dus idealiter uit de bespreking van het regionaal risicoprofiel met de raad. De gemeenteraad stelt volgens de Wet veiligheidsregio's ten minste eenmaal in de vier jaar de doelen vast die de gemeente bij de brandveiligheid en de brandweezorg nastreeft (artikel 3a).³⁶⁴ Voorafgaand aan de vaststelling van het beleidsplan overlegt de burgemeester van een gemeente in het gebied van de veiligheidsregio met de gemeenteraad over het ontwerpbeleidsplan (artikel 2a). Het regionaal beleidsplan bevat de doelen voor brandveiligheid en de werkwijze en kwaliteit van de brandweezorg.

6.4.1 Informatie aan raad

Tabel 6.8 laat zien dat de raad in 2015 geïnformeerd is over het *Beleidsplan 2015* en dat een nieuw plan nog in ontwikkeling is.

Tabel 6.8 Raad geïnformeerd over Regionaal beleidsplan

Ontwerp Beleidsplan 2015-2018	Beleidsplan 2019-2021
Ja, juni 2015	Nee, nog in ontwikkeling, wordt waarschijnlijk in maart 2019 vastgesteld. Twee jaar na het vaststellen van het regionaal risicoprofiel

Beleidsplan 2015 precies tussen twee risicoprofielen vastgesteld

Het ontwerp *Beleidsplan 2015* is in de raadscommissie AZ van 18 juni 2015 behandeld. Dit beleidsplan viel precies tussen twee regionaal risicoprofielen in. Het was ruim drie jaar nadat het risicoprofiel 2014-2015 in februari 2012 werd vastgesteld. Anderzijds was het ruim voordat het *Regionaal Risicoprofiel 2015* in juni 2017 in de raad besproken werd. De veiligheidsregio gaf tijdens het feitelijk wederhoor aan dat het beleidsplan 2015 hoorde bij het risicoprofiel uit juni 2012. Of dit zo is, is de vraag. Een visitatiecommissie van de inspectie concludeerde in 2017 juist dat het beleidsplan bij het meest recente risicoprofiel hoorde. De visitatiecommissie constateert dat het opvallend is dat het risicoprofiel is opge-

steld na het beleidsplan, terwijl het logischer is om het beleidsplan af te stemmen op de risico's. De commissie beveelt aan om de opdracht waar de veiligheidsregio voor staat meer leidend te laten zijn.³⁶⁵ De veiligheidsregio gaf vervolgens in het jaarverslag 2017 aan dat het een punt van ontwikkeling is om te opereren vanuit een heldere en gedragen toekomstvisie. Dit oordeel van de visitatiecommissie wordt onderschreven en wordt betrokken in de ontwikkeling van een nieuw beleidsplan voor de Veiligheidsregio. Hier wordt in 2018 mee gestart.³⁶⁶

In het beleidsplan geeft de veiligheidsregio aan de komende jaren meer te willen inzetten op risicocommunicatie over rampen en crisis in de regio. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een campagne om bedrijven in het Westelijk Havengebied of Uithoorn bewust te maken van de risico's op een grote (chemische) brand en hen voor te bereiden op wat van hen wordt verwacht om wel of niet te doen.³⁶⁷ Ook wil de veiligheidsregio meer gebiedsgerichte taken inzetten, bijvoorbeeld in het Westelijk havengebied.³⁶⁸ Naast de gebiedsgerichte hotspotaanpak is ook het werken met 'toprisico's een belangrijke hoofddoelstelling uit het beleidsplan. Tot slot wordt in het beleidsplan genoemd dat Westpoort, vanwege het risicoprofiel en het overschrijden van de opkomsttijden extra aandacht krijgt vanuit de brandweer. De brandweer heeft een gebiedsmanager aangesteld voor Westpoort.³⁶⁹

Nieuw beleidsplan is nog in ontwikkeling

Het meest recente *Regionaal Risicoprofiel 2015* is in juni 2017 met de raad besproken. Een vervolg op het beleidsplan 2015 is er nog niet. De veiligheidsregio geeft in de *Ontwerpbegroting 2019* aan dat in 2018 gestart wordt met het opstellen van een nieuw beleidsplan voor de periode 2019 – 2022.³⁷⁰ Het beleidsplan wordt verwacht in maart 2019 en heeft betrekking op de jaren 2019 - 2022. Wij constateren dat er bijna twee jaar tussen het regionaal risicoprofiel (dat in juni 2017 is vastgesteld) zit en het beleidsplan dat waarschijnlijk in het voorjaar 2019 zal worden vastgesteld door de raad. Volgens de veiligheidsregio kan dit worden verklaard doordat het regionaal risicoprofiel een redelijk statisch en strategisch document is dat niet snel aan verandering onderhevig is. In het beleidsplan kunnen volgens de veiligheidsregio meer koerswijzigingen worden aangegeven. Het is wel de vraag of de stelling, dat risico's niet snel aan verandering onderhevig zijn, houdbaar is, mede gezien de bouwplannen in de haven, de groei van de cruisevaart en het toenemend gebruik van nieuwe brandstoffen. Ook de visitatiecommissie die de veiligheidsregio in 2017 onder de loep nam, gaf aan dat de maatschappelijke opdracht waar veiligheidsregio nu en in de toekomst voor gesteld staat (=beleidsplan) en de risico's waar veiligheidsregio nu en in de toekomst mee te maken kan krijgen, meer leidend moeten zijn voor het leerprofiel.³⁷¹

6.4.2 Sturing door raad

In de raadscommissie van juni 2015 werden geen vragen gesteld over het *Beleidsplan 2015-2018* en het plan is uiteindelijk (gehamerd) in de raad van 1 juli 2015.

6.4.3 Conclusie regionaal beleidsplan

In 2015 werd het beleidsplan vastgesteld precies tussen het *Regionaal Risicoprofiel 2014-2015* (vastgesteld in februari 2012) en het *Regionaal Risicoprofiel 2015* (vastgesteld in 2017). Het is onduidelijk bij welk risicoprofiel het beleidsplan aansluit. Het niet synchroon lopen van het risicoprofiel en het beleidsplan kan er ook voor zorgen dat de maatschappelijke opdracht waar veiligheidsregio nu en in de toekomst voor gesteld staat (=beleidsplan) en de risico's waar veiligheidsregio nu en in de toekomst mee te maken kan krijgen niet goed bij elkaar aansluiten. Als het nieuwe beleidsplan aan moet sluiten bij het huidige risicoprofiel is dat lastig. Het huidige regionaal risicoprofiel besproken in de vorige gemeenteraad, het kan zijn dat de huidige gemeenteraad er anders over denkt. Sowieso kunnen de risico's gewijzigd zijn, nu er ook woonplannen in de haven zijn en er sprake is van een toenemende groei van de cruisevaart en nieuwe brandstoffen in opkomst zijn.

De raad greep het *Beleidsplan 2015* niet aan om vragen te stellen. Het beleidsplan dat bij het huidige regionale risicoprofiel (2017) hoort, is nog in ontwikkeling en zal pas in 2019 aan de raad worden gestuurd.

6.5 Na een ramp of bij een rampbestrijdingsplan

Een ramp is de (dreigende) aantasting van het vitale belang 'openbare veiligheid' en inzet van verschillende organisaties is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken. Over een 'crisis' wordt gesproken bij de (dreigende) aantasting van de overige vitale belangen, denk aan een openbare orde probleem, verstoring in de telecommunicatie of aantasting van het economisch klimaat. Na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4) moet de raad schriftelijk geïnformeerd worden door de VrAA. Verder kan de raad een verzoek doen aan het veiligheidsbestuur om een rampbestrijdingsplan voor een bepaald bedrijf op te stellen.

6.5.1 Informatie aan de raad

Na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4) moet de raad schriftelijk geïnformeerd worden door de VrAA.

Informatie over crisis of ramp met GRIP 4-opstapeling

Na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4) dient de raad informatie te ontvangen van de voorzitter van de veiligheidsregio. Bij een opstapeling naar GRIP 4 heeft de voorzitter van de veiligheidsregio het gezag. De voorzitter van de veiligheidsregio is namelijk na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4), verplicht schriftelijk verslag uit te brengen aan de gemeenteraden. Er hebben zich sinds 2014 slechts drie GRIP 4-opstapelingen in de regio Amsterdam-Amstelland plaatsgevonden namelijk: de troonwisseling (april 2013),³⁷² het bezoek van President Obama aan Amsterdam (maart 2014) en de Koningsdag Amstelveen (april 2014). Hiervan werd door de veiligheidsregio melding gemaakt in het *Jaarverslag 2017* dat naar de raad is

gestuurd. De Grip4-opstapelingen hadden geen betrekking op Westpoort en daarom gaan we daar hier verder niet op in.

6.5.2 Sturing door de raad

Bij een ramp of crisis kan de raad vragen stellen aan het college of het veiligheidsbestuur. Hoewel het in de praktijk zo zal zijn dat de burgemeester snel moet handelen en de raad achteraf vragen zal stellen. Er hebben geen GRIP 4-opstapelingen plaatsgevonden in Westpoort en dus zag de raad ook geen aanleiding om informatie te verzamelen, vragen te stellen of te interveniëren.

Verder heeft de raad in de haven ook sturingsmogelijkheden bij het opstellen van rampbestrijdingsplannen:

- Het veiligheidsbestuur stelt rampbestrijdingsplannen vast en heeft zelf ook de mogelijkheid om rampbestrijdingsplannen op te stellen. De raad kan de burgemeester een opdracht meegeven om in het algemeen bestuur van de veiligheidsregio te pleiten voor het opstellen van een rampbestrijdingsplan voor een object in de eigen of buurgemeente.³⁷³
- De raad kan schriftelijke vragen stellen aan de voorzitter van de veiligheidsregio na afloop van een crisis of ramp (artikel 40, lid 2) of vragen om een mondelinge toelichting (artikel 40, lid 3).

In de praktijk heeft de raad sinds 2014 nog nooit gebruikt gemaakt van de mogelijkheid om te pleiten voor een rampbestrijdingsplan voor een bepaald object. Wel heeft de raad in juni 2016 bij de behandeling van *Jaarrekening 2015* en de *Begroting 2017* (inclusief *actualisatie 2016*) vragen gesteld over het niet-up-to-date zijn van vier van de dertien rampbestrijdingsplannen bij Brzo-bedrijven.³⁷⁴

6.5.3 Conclusie ramp of crisis

Na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (GRIP 4) dient de raad informatie te ontvangen van de voorzitter van de veiligheidsregio. De GRIP 4-opstapelingen hadden geen betrekking op Westpoort en waren voor de raad ook geen aanleiding om invloed uit te oefenen. In de praktijk heeft de raad sinds 2014 nog nooit gebruikt gemaakt van de mogelijkheid om te vragen om een rampbestrijdingsplan op te stellen voor een bepaald object. De raad maakt op dit punt geen gebruik van haar sturingsmogelijkheden.

6.6 Gemeentelijke begroting en jaarrekening

In algemene zin dient het college op basis van de Gemeentewet jaarlijks de raad te informeren via een begroting en een jaarrekening:

- De raad dient vanuit de Gemeentewet voorafgaand aan een nieuw kalenderjaar een begroting voor het komende jaar en een meerjarenraming van ten minste drie jaar te ontvangen van het college (artikel 190). Vanuit de Gemeentewet is er sprake van 'budgetrecht'. Budgetrecht is de bevoegdheid om financiële middelen beschikbaar te stellen. De gemeentebegroting is het document op basis waarvan de raad het college machtigt (autoriseert) om geld uit te geven. Ook stelt de raad vast op welke wijze het geld moet worden besteed.
- Ook legt het college aan de raad over elk begrotingsjaar verantwoording af over het door hem gevoerde bestuur, onder overlegging van de jaarrekening en het jaarverslag (artikel 198).

Dat zijn dus ook momenten waarop de raad geïnformeerd *kan* worden over de brandweezorg in de haven.

6.6.1 Informatie aan de raad

We constateren dat het college via de jaarstukken van de gemeente de raad op hoofdlijnen informeert over ontwikkelingen bij de brandweer. In de jaarstukken komen bij dit onderwerp regelmatig dezelfde zinnen voor, waardoor de raad niet echt nieuwe informatie ontvangt. Een voorbeeld hiervan is de volgende zin die zowel in de gemeentelijke begroting van 2015 als die van 2016 en 2017 voorkomt: *"De klassieke taak van de brandweer (brandbestrijding) wordt steeds meer aangevuld met preventieve taken (voorkómen van brand) door samen te werken met partnerorganisaties, informatie te delen en risico-analyses op te stellen."*

Het college informeerde de raad via de gemeentelijke jaarstukken niet over meer specifieke informatie op het gebied van brandweezorg (in de haven), bijvoorbeeld over de risico's op incidenten in Westpoort of de ontwikkeling van de Gemeenschappelijke Brandweer Amsterdam (GBA). Deze informatie is opgenomen in andere stukken die niet aan de raad werden aangeboden.

Hieronder geven we per jaar aan over welke onderwerpen de raad wel via de gemeentelijke jaarstukken geïnformeerd is. Het gaat om:

- Begroting en Jaarrekening 2014: langere opkomsttijden en focus meer op preventie;
- Begroting en Jaarrekening 2015: onderzoek naar brandveiligheid Westelijk havengebied
- Begroting en Jaarrekening 2016: meer preventie en modernisering en langere opkomsttijden;
- Begroting 2017 en Jaarrekening 2017: raad vooral geïnformeerd over lange opkomsttijden;
- Begroting 2018: extra aandacht voor risicogerichte aanpak.

Begroting en Jaarrekening 2014: langere opkomsttijden en focus meer op preventie

In de *Begroting 2014* wordt al gemeld dat de focus van de brandweer de komende jaren meer gaat naar activiteiten om brand te voorkomen en te beperken. Dit wordt gedaan door, naast adviseren op de conventionele brandpreventie, meer aandacht te geven aan het bevorderen van brandveiligheidsbewustzijn en zelfredzaamheid van burgers en bedrijven.³⁷⁵ Op het gebied van repressie is de brandweer voornemens om: specialistisch personeel en materieel te leveren of te organiseren in samenwerking met private of met andere publieke partijen, eventueel in een regionaal of landelijk samenwerkingsverband. In de *Jaarrekening 2014* wordt voor het eerst aangegeven dat de belangrijkste ontwikkelingen bij de brandweer zijn: de Proeftuinkazerne, de transitie van brandveiligheid naar risicogerichte advisering, de verdere uitrol van Brandveilig Leven en een informatie-gestuurde brandweer.³⁷⁶ Ook wordt gemeld dat de brandweer in slechts 68% van de (in plaats van de 80% beoogde) gevallen arriveert binnen de tijd die de wet stelt. In samenwerking met onder andere de stadsdelen zijn uit verschillende bronbestanden gegevens gekoppeld om de risico's in de stad beter in beeld te brengen en daarop gericht te adviseren.

Begroting en Jaarrekening 2015: onderzoek brandveiligheid Westelijk havengebied

In de *Jaarrekening 2015* wordt de raad geïnformeerd over de HOT100-methodiek waarbij in Amsterdam 100 objecten zijn aangewezen die het komende jaar extra aandacht krijgen. Ook wordt gemeld dat naar aanleiding van de uitkomsten van een onderzoek naar de (repressieve) kwaliteit van de brandweezorg in het Westelijk Havengebied, alle relevante partijen samen een businesscase opstellen waarin publiek-private samenwerking onderzocht wordt.³⁷⁷ Uit de *Jaarrekening 2015* blijkt verder dat het percentage gerealiseerde multidisciplinaire opleidingsplannen en aandeel calamiteiten- en crisisplannen ruimschoots gerealiseerd is. De opkomsttijden voor de redvoertuigen was boven verwachting: in 54% van de gevallen was men op tijd in plaats van de beoogde 50%.

Begroting en Jaarrekening 2016: meer preventie, modernisering en langere opkomsttijden

In de *Begroting 2016* meldt het college de belangrijkste ontwikkelingen: de totstandkoming van een landelijke meldkamer en de tendens dat de brandweer steeds meer preventieve taken uitvoert door samen te werken met partnerorganisaties, informatie te delen en risicoanalyses op te stellen.³⁷⁸ In de *Jaarrekening 2016* meldt het college dat de modernisering en flexibilisering van de brandweerorganisatie is ingezet. Het gaat bijvoorbeeld om het ontwikkelen van leiderschap, brandweercultuur en productieafspraken en het nakoemen van de transitieovereenkomst uit 2011.³⁷⁹ Ook wordt gemeld dat de eerste tankauto-spuit^{xx} slechts in 65% van de gevallen op tijd is en dat dat slechter is dan in 2013, toen

^{xx} Het basisvoertuig waarmee de eerste slag geslagen kan worden bij brandbestrijding of ongevallen. Het heeft een ingebouwde pomp en een eigen watervoorraad van minimaal 1500 liter.

76% op tijd was. De slechtere opkomsttijd wordt vooral veroorzaakt door een hogere verwerkingstijd van de meldkamer en een toename van de verplichte uitrukken naar automatische brandmeldingen. Verder wordt de raad geïnformeerd over de korpsleiding die eind 2016 een manifest heeft opgesteld voor de ontwikkeling van Brandweer Amsterdam-Amstelland tot een moderne organisatie die klaar is voor huidige en toekomstige opgaven.

Begroting 2017 en Jaarrekening 2017: lange opkomsttijden

De raad heeft op 27 juni 2016 de *Begroting 2017* ontvangen en geagendeerd. In de *Begroting 2017* meldt het college aan de raad dat de klassieke brandweertaak van de brandweer (brandweerbestrijding) steeds meer aangevuld wordt met preventieve taken (voorkomen van brand) door samen te werken met partnerorganisaties, informatie te delen en risicoanalyses op te stellen.³⁸⁰

De raad heeft de *Jaarrekening 2017* ontvangen en geagendeerd voor de Tijdelijke adviescommissie van 27 juni 2018. In het *Jaarverslag 2017* informeert het college in paragraaf 3.2 (Openbare orde en veiligheid) de raad over de brandweer en crisisbeheersing. Dit is algemene informatie die niet specifiek geldt voor Westpoort. De raad wordt in de jaarrekening (weer) het meest uitgebreid geïnformeerd over het niet halen van de opkomsttijden. De eerste tankautospuiter is slechts in 59% van de gevallen op tijd, hetgeen lager is dan in 2013, toen 76% op tijd was. Ook de opkomsttijden van de redvoertuigen^{yy} bij portiekwoningen voor 1945 was lager (46%) dan beoogd (50%). Dit komt vooral door een hogere verwerkingstijd van de meldkamer en meer verplichte uitrukken naar automatische brandmeldingen. In 2017 stelde het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland een nieuw dekkingsplan vast. Daarin is de regionale dekking op 65% vastgesteld. Eind 2017 stelde het bestuur van de Veiligheidsregio het *Dekkingsplan 2018 – 2021* vast. Het dekkingsplan beschrijft hoe brandweerkazernes, mensen en materieel binnen de gehele veiligheidsregio worden verdeeld. Het dekkingsplan bevat maatregelen om de paraatheid en dekking van de brandweer te verbeteren.

Naast de opkomsttijden zijn er ook andere indicatoren. Uit die indicatoren blijkt dat het aantal gerealiseerde multidisciplinaire opleidingsplannen één procent lager (74%) is dan beoogd (75%). Het beoogde aandeel calamiteiten- en crisisplannen dat gebruiksklaar is, is gerealiseerd: 90%. Ook wordt in de *Jaarrekening 2017* gemeld dat een stedenbouwkundig plan is ontwikkeld voor Haven-Stad.

Tot slot meldt het college dat in 2017 het *Regionaal Risicoprofiel* voor de Veiligheidsregio is bijgewerkt. Dit levert nieuwe inzichten in de risico's waarmee de regio Amsterdam-Amstelland te maken heeft. Binnen het programmaonderdeel 2.1 Brandweer en crisisbe-

^{yy} Een redvoertuig is een brandweervoertuig dat ingezet wordt voor het redden van personen op grotere hoogte. Het redvoertuig kan een autoladder bevatten of een hoogwerker.

heersing zijn bij de *Begroting 2017* geen risico's benoemd. In de begroting van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland staan de risico's van de brandweer en de Veiligheidsregio. Hierin staan ook de beheersmaatregelen en de buffer die aanwezig is voor de risico's.

Begroting 2018: extra aandacht voor risicogerichte aanpak

Met de *Begroting 2018* informeert het college de raad onder andere over de extra aandacht die het wil geven aan een risicogerichte aanpak voor de grootste veiligheidsrisico's. Daarbij wil het college de publiek-private samenwerking zoeken met risicoveroorzakers en risicodragers.

6.6.2 Sturing door de raad

Op basis van de Gemeentewet moet de raad de jaarrekening en het jaarverslag van het college van B en W elk jaar vaststellen. Daarnaast heeft de raad budgetrecht, dat is een van de sterkere sturingsinstrumenten die de raad heeft. Dit zijn ook momenten die de raad *kan* benutten om invloed uit te oefenen. In onderstaande tabel beschrijven we in hoeverre de raad sturing (begroting) en controle (jaarrekening) uitoefende op de brandweezorg in de haven bij de gemeentelijke jaarstukken in 2014 t/m 2017.

Tabel 6.9 Overzicht sturing raad bij gemeentelijke jaarstukken

Gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen	
2018	De <i>Begroting 2017</i> is besproken en vastgesteld op 8 november 2017. Een raadslid geeft kritiek op de vorige coalitie die het plan voor Haven-Stad lanceerde zonder goed overleg met de daar gevestigde bedrijven. ³⁸¹ Dit leidde niet tot een discussie.
2017	De <i>Begroting 2017</i> (9 november 2016) en de <i>Jaarrekening 2017</i> (27 juni 2018) gaven de raad geen aanleiding om iets specifiek te zeggen of te doen over de brandweer of brandweezorg in de haven.
2016	De <i>Begroting 2016</i> (4 november 2015) gaf de raad geen aanleiding om iets specifiek te zeggen over de brandweer of brandweezorg in de haven. Wel uitte GroenLinks bij de behandeling van de <i>Jaarrekening 2016</i> zorgen over de vraag of de brandweezorg en met name de brandpreventie voldoende aansluit bij de groei van de stad. Hier bleef het bij. ³⁸² Dit leidde niet tot een discussie of een vraag, antwoord van de wethouder, motie of amendement.
2015	De <i>Begroting 2015</i> (behandeld in raad van 16 september 2014) en <i>Jaarrekening 2015</i> (behandeld in raad van 1 juni 2016) gaven de raad geen aanleiding om iets specifiek te zeggen of te doen over de brandweer of brandweezorg in de

Gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen	
	haven.
2014	De <i>Begroting 2014</i> (behandeld in raad van 8 november 2012) en <i>Jaarrekening 2014</i> gaven de raad geen aanleiding om iets specifiek te zeggen of te doen over de brandweer of brandweezorg in de haven.

Bron: Rekenkamer op basis van analyse van documenten uit het raadarchief.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen meestal de raad geen aanleiding gaven om zich te laten informeren, te vragen of te interveniëren. Uitzonderingen daarop zijn twee opmerkingen, waarvan één over brandweezorg in het algemeen (2016) en één over de betrokkenheid van bedrijven bij de ontwikkeling van Haven-Stad (2018) die verder niet leidde tot een reactie of informatie van het college.

6.6.3 Conclusie gemeentelijke begroting en jaarrekening

Het college van B en W informeert de raad via de gemeentelijke jaarstukken op hoofdlijnen over ontwikkelingen bij de brandweer. In de jaarstukken komen bij dit onderwerp regelmatig dezelfde zinnen voor, waardoor de raad weinig nieuwe informatie ontvangt. De gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen gaven de raad meestal geen aanleiding om zich te laten informeren, te vragen of te interveniëren. Uitzonderingen daarop zijn twee opmerkingen, waarvan één over brandweezorg in het algemeen (2016) en één over de brandveiligheid in de haven (2018) die verder niet leidden tot een reactie of informatie van het college.

6.7 Actieve informatieplicht en overige sturing door raad

In algemene zin geldt dat het college van burgemeester en wethouders en de burgemeester vanuit de Gemeentewet verplicht zijn openheid van zaken te geven en de raad alle informatie te verschaffen die de raad voor de uitoefening van zijn taken nodig heeft (Gemeentewet, art. 169, tweede lid en art. 180, tweede lid). Deze actieve informatieplicht betekent dat het college de afweging moet maken wat voor de raad interessante en noodzakelijke informatie is. Op het gebied van de brandweer is het aan de burgemeester van de betreffende gemeente te bepalen wat er actief aan de gemeenteraad wordt gecommuniceerd.

Het is lastig te beoordelen of het college voldoende gebruikmaakt van de actieve informatieplicht op het gebied van brandweezorg in de haven. Het betreft immers een wetsartikel waaraan het college zelf invulling kan geven. De wet laat veel ruimte open voor de concrete invulling van de actieve informatieplicht. Sommige gemeenten hebben een protocol waarin ze aangeven wanneer op welke punten de raad geïnformeerd moet worden. In het kader hieronder gaan we in op het protocol van de gemeente Alkmaar.

Gemeente Alkmaar heeft een protocol actieve informatieplicht

In het protocol van de gemeente Alkmaar staat dat de raad actief geïnformeerd moet worden als de raad de informatie nodig heeft voor de uitoefening van zijn taak. Dat moet ook tijdig gebeuren: niet later dan een week nadat het college heeft besloten over een onderwerp dat ook relevant is voor de raad. In het protocol is vastgelegd dat de gemeenteraad in Alkmaar in ieder geval actief geïnformeerd wordt:

- 1) wanneer de uitoefening van bevoegdheden door het college ingrijpende gevolgen voor de gemeente kan hebben.
- 2) indien voorzienbaar niet binnen een door de raad vastgesteld kader kan worden gebleven.
- 3) over financiële afwijkingen ten opzichte van de begroting na wijziging van de baten en lasten van programma's en investeringskredieten groter dan 10% met een minimum van € 50.000.
- 4) wanneer een van de genoemde punten van toepassing is op een onderwerp: omvangrijk qua financiën, complex, wijziging van beleid tot gevolg, groot aantal betrokkenen, veel belanghebbenden, groot aantal raakvlakken met andere beleidsterreinen, consequenties, maatschappelijke aandacht, media aandacht (publiciteitsgevoelig), bestuurlijk, financieel, juridisch, risico's, politiek gevoelig, integriteit.

Bron: Gemeente Alkmaar, Protocol actieve informatieplicht Alkmaar

Amsterdam kent zo'n protocol over het informeren van de gemeenteraad op basis van artikel 169 niet.³⁸³ Het blijft dus lastig te beoordelen wanneer het college voldoende heeft voldaan aan de plicht om de raad te informeren. Van belang is vooral dat de informatie die het college verstrekt, aansluit bij de behoefte aan informatie vanuit de raad. Hieronder gaan we in 6.7.1 na in hoeverre de raad door het college actief geïnformeerd wordt. Op basis van onze kennis gaan we na of er onderwerpen zijn op het gebied van brandweezorg in de haven waarover de raad geïnformeerd had moeten worden. Vervolgens wordt in 6.7.2 geanalyseerd in hoeverre de raad vanuit zichzelf actief stuurt op het onderwerp brandweezorg in de haven.

6.7.1 Informatie aan de raad

In de tabel hieronder vatten we samen over welke onderwerpen het college de raad actief uit eigen beweging (naast de verplichtingen die al eerder in dit hoofdstuk aan de orde zijn gekomen) heeft geïnformeerd over brandweezorg (in de haven).^{zz}

^{zz} Daarbij hebben we bestemmingsplannen buiten beschouwing gelaten, omdat de gemeenteraad verplicht is die vast te stellen. Ook hebben we de beantwoording van schriftelijke vragen of raads-

Tabel 6.10 Informatie de raad aanvullend heeft ontvangen van college over brandweer(zorg)

Jaar	Informatie aan de raad	Datum	Brandweezorg haven?
2018	Aanstelling de heer van Uhm als onafhankelijk strategisch adviseur bij BAA	7 augustus 2018	-
	Verscherpt toezicht AEB	20 juni 2018	Ja
	Brandweermanitor 2017	20 juni 2018	Ja
	Brief VrAA over toepassing arbeidsvoorwaarden bij BAA en uitkomsten van een onderzoek naar afwijkingen	23 maart 2018	-
	Voortgang modernisering brandweer	11 januari 2018	-
2017	Voornemen om dedicated duikteam te stoppen in <i>Dekkingsplan 2018-2021</i>	30 november 2017	-
	Tussentijdse voortgang ontwikkelingen BAA	20 juli 2017	-
	Brandweermanitor 2016	15 juni 2017	-
	Uitvoering van de transitieovereenkomst tussen de VrAA en de OR van de BAA	2 februari 2017	-
	Transitieovereenkomst BAA en manifest brandweercommandant	16 januari 2017	-
2016	Brief brandweercommandant over Manifest	22 december 2016	-
	Brandweermanitor 2015	26 mei 2016	-

adressen niet meegenomen omdat het college daarbij reageert op de raad, in plaats van zelf het initiatief neemt om de raad te informeren.

Jaar	Informatie aan de raad	Datum	Brandweezorg haven?
2015	Stand van zaken gemeenschappelijke meldkamer	8 december 2015	-
	Beroepsziekten bij de brandweer	10 september 2015	-
2013	Voortgang transitieovereenkomst BAA, het <i>Meerjarenperspectief 2013-2015</i> , notitie brandveiligheid en resultaten regionalisering BAA	19 september 2013	-
	<i>Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort en Bestemmingsplan Sloterdijk II</i>	3 juli 2013	Ja

Op basis van onze analyse van documenten in het raadsarchief constateren we dat het college de gemeenteraad regelmatig extra informeert over brandweezorg op basis van de actieve informatieplicht. De prioriteit wat betreft de informatievoorziening aan de gemeenteraad van Amsterdam is het informeren over het transitieproces bij de brandweer.³⁸⁴ De gemeenteraad wordt hierover regelmatig geïnformeerd. Met name in 2017 en 2018 ontving de raad extra informatie over de modernisering van de brandweer die in het kader van het manifest en transitieovereenkomst moet plaatsvinden. Onder deze noemer ontving de raad informatie over de bezuinigingen, het wijzigen van het 'dedicated' duikteam, de cultuuromslag, mogelijke integriteitsschendingen, de veiligheid van de brandweermensen en het oplossen van het conflict binnen de Amsterdamse brandweerorganisatie. Hierbij ging het meestal niet specifiek over brandweezorg in de Amsterdamse haven.

In een beperkt aantal gevallen kreeg de raad extra informatie over brandweezorg in de Amsterdamse haven. Dit was het geval bij:

- Brandweermanitor2017^{aaa} waarin gemeld wordt dat de brandweer in het Westelijk havengebied gestart is met een project om het aantal branden bij afval & recyclingbedrijven te onderzoeken en terug te dringen.
- Brief over het verscherpt toezicht op het Afvalenergiebedrijf (AEB), dat gevestigd is in de haven. Het college wil afspraken maken met het bestuur van AEB over de timing van het verbeterplan en het toezicht van de raad van commissarissen van

^{aaa} De *Brandweermanitor* wordt jaarlijks aan de raad aangeboden tegelijk met de jaarstukken van de gemeenschappelijke regeling veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

AEB op de uitvoering hiervan. Vanuit haar rol als aandeelhouder en klant van AEB houdt de gemeente een vinger aan pols totdat de verbeteringen zijn doorgevoerd.

- *Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort* (3 juli 2013).

Tussen 2013 en 2016 maakt het college minder gebruik van de actieve informatieplicht om de raad te informeren over brandweezorg (in de haven).

Wat ontbreekt

Op basis van de actieve informatieplicht zou de raad over van alles geïnformeerd kunnen worden. Dat is ook niet wenselijk. Wel is het van belang dat de raad geïnformeerd wordt over mediagevoelige onderwerpen, waar veel belangen spelen en waarover de raad belangrijke besluiten dient te nemen. De brandveiligheid in de haven is een mediagevoelig onderwerp waar ook veel en verschillende belangen spelen: er zijn ondernemers, steeds meer omwonenden, de gemeente, het Havenbedrijf, de omgevingsdienst, de brandweer en de veiligheidsregio, etc.). Zeker nu er forse bouwplannen in de haven zijn en de raad besluiten moet nemen over onder de aanleg van Haven-Stad, is het van belang dat de raad geïnformeerd wordt over alle informatie die daarvoor noodzakelijk is. Informatie over het aantal incidenten in de haven en maatregelen die worden ingezet bij gevaarlijke bedrijven zijn daarvoor van belang.

Hoewel de raad redelijk goed geïnformeerd wordt, ontbreekt ons inziens informatie over een paar onderwerpen, zowel in de documenten die de raad verplicht ontvangt van het college (zoals de jaarstukken van de VrAA) als de documenten die het college uit zichzelf aan de raad geeft.

De raad is namelijk niet door het college geïnformeerd over:

- de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort* die in 2015 en 2018 zijn opgesteld door de brandweer en zijn vastgesteld door de veiligheidsregio. De raad heeft wel het meest recente regionaal risicoprofiel in 2017 ontvangen en daarin werd aangegeven dat het risico in de haven minder groot was ingeschat dan in 2012. Het feitelijke risico was niet veranderd, de berekeningen wel, zo bleek uit een bijlage bij het risicoprofiel. Cijfers over incidenten in de haven (zoals de *Risicoanalyse brandveiligheid Westpoort*) werden niet aan de raad getoond.
- risicovolle bedrijven in de haven die onder toezicht worden gesteld. Bij AEB was dit wel het geval, maar daar is de gemeente ook aandeelhouder. Bij Main is de raad pas geïnformeerd nadat er meerdere keren schriftelijke vragen door raadsleden zijn gesteld over de activiteiten van Main en Main in de media is geweest. Wellicht speelde hierbij mee dat de provincie feitelijk het bevoegd gezag is van Main.

6.7.2 Sturing door de raad

De mate waarin de veiligheidsregio bekend is bij raadsleden, bepaalt mede hoe actief een raad stuurt. Als er weinig tot geen bekendheid is over de veiligheidsregio en de bevoegdheden van de raad, dan is het lastig om als raad invloed uit te oefenen en om te controleren.³⁸⁵ Onderstaande tabel laat zien hoe vaak de raad invloed uitoefent door informatie te verzamelen, vragen te stellen of te interveniëren (bijvoorbeeld door het opstellen van een motie of het indienen van een actualiteit).

Tabel 6.11 Sturing door de raad aan brandweezorg (in de haven)

Jaar	Sturing raad	Datum	Brandweezorg haven?
2018	Actualiteit over het conflict binnen BAA ³⁸⁶	6 september 2018	-
	Schriftelijke vragen over de brandveilige gevels in Amsterdam	6 september 2018	-
	Schriftelijke vragen mengen giftige brandstoffen in haven ³⁸⁷	10 juli 2018	Ja
	Motie C voor mediator en betere informatievoorziening aan raad (verworpen)	26 juni 2018	-
	Mondelinge vragen over verscherpt toezicht AEB	20 juni 2018	Ja
	Agendering ontwikkeling brandweer door FVD en mondelinge vragen ³⁸⁸	23 mei 2018	-
	Mondelinge vragen 'dedicated' duikteam	29 januari 2018	-
2017	Schriftelijke vragen over Main en documentaire 'Beerput Nederland' ³⁸⁹	8 december 2017	Ja
	Schriftelijke vragen over geprivatiseerde brandweer ³⁹⁰	9 november 2017	-
	Mondelinge vragen over achterblijven maatregelen woningpreventie, het versturen van een alert na een brand in de	15 juni 2017	Ja

Jaar	Sturing raad	Datum	Brandweezorg haven?
	haven en een verzoek om werkbezoek brandweer ³⁹¹		
	Schriftelijke vragen over opkomsttijden en brandweerkazernes	8 augustus 2017	-
	Mondelinge vragen over uitvoering van de transitieovereenkomst tussen de VrAA en de OR van de BAA	2 februari 2017	-
2016	Motie tegen export van giftige brandstoffen vanuit de haven (aangenomen) ³⁹²	9 december 2016	Ja
	Schriftelijke vragen over export giftige brandstoffen vanuit haven naar Afrika ³⁹³	19 september 2018	Ja
	Mondelinge vragen over pesterijen en racisme brandweer	14 september 2017	-
	Schriftelijke vragen over acties van brandweer voor een betere CAO ³⁹⁴	18 oktober 2016	-
	Mondelinge vragen over onderhandelingen brandweer en relatie tussen burgemeester Amstelveen en brandweervertegenwoordiger	13 oktober 2016	-
2015	Mondelinge vragen over stand van zaken woningbezoeken brandveiligheid	19 februari 2015	-
2014	Mondelinge vragen over brandweertoezeggingen 2013	20 februari 2014	Ja
2013	Schriftelijke vragen over gebiedsmanager Westelijk havengebied brandweer en waterongeval	5 december 2013	Ja

Jaar	Sturing raad	Datum	Brandweezorg haven?
	Mondelinge vragen over huisbezoeken die bij moeten dragen aan de brandveiligheid	19 september 2013	-
	Schriftelijke vragen over brandweezorg Westelijk havengebied	18 en 21 februari 2013	Ja

Bovenstaande tabel laat zien dat de Amsterdamse raad regelmatig sturing probeert te geven aan het onderwerp brandweezorg. De raad reageert op informatie die het krijgt van het college en op berichten uit de media. Sommige politieke partijen krijgen informatie uit contacten met (oud-)brandweermensen.³⁹⁵ Vooral in 2013, 2016, 2017 en 2018 was de raad actief op dit terrein. Het meest maakt de raad gebruik van de mogelijkheid om mondelinge of schriftelijke vragen te stellen. In mindere mate intervenueert de raad door een motie in te dienen of een actualiteit aan te vragen en een onderwerp te agenderen. Een enkele keer verzamelt de raad informatie door bijvoorbeeld een werkbezoek aan te vragen of een verslag te vragen. In 41% van de gevallen dat de raad gebruikmaakt van haar sturingsmogelijkheden bij brandweezorg, heeft het betrekking op het Westelijk havengebied.

Een aantal politieke partijen uitten hun zorgen over de brandweezorg in de haven. Voorbeelden hiervan zijn:

- Op 18 en 21 februari 2013 stelde raadslid van TROTS een aantal vragen die betrekking hadden op de brandweezorg in het Westelijk havengebied, woningbezoeken en de bereikbaarheid in parkeergarages. Naar aanleiding van een brand bij loodsen in de haven (de Heining, 3 december 2013) die ernstig belemmerd werd door gebrek aan bluswater werd gevraagd naar het effect van de aangestelde gebiedsmanager, de inzet van de dompelpomp en de evaluatie van de brand.³⁹⁶
- Zowel in februari als december 2013 stelde een raadslid van TROTS kritische vragen over de brandweezorg in het Westelijk havengebied. Op 5 december 2013 stelde een raadslid van TROTS schriftelijke vragen over handelen van de brandweer in de haven waarbij een persoon te water is geraakt. Ook werd gevraagd naar het effect van de aangestelde gebiedsmanager Westelijk havengebied bij de brandweer.³⁹⁷
- Naar aanleiding van een brief van de burgemeester aan de raad over diverse brandweertoezeggingen uit 2013 (waaronder ook een brand in de haven) stelden enkele raadsleden in 2014 vragen over de noodzaak van nieuwe roosters, preventieve huisbezoeken en het niet gehoord voelen door de werkvloer. Ook werd het college gevraagd met een plan te komen om meer bluswater in de haven beschikbaar te hebben.

- Op 8 augustus 2017 stelde de Partij van de Ouderen op 8 augustus 2018 schriftelijke vragen over het niet of te laat uitrukken van de brandweer door een tekort aan vrijwilligers. De vragen werden 14 november 2017 beantwoord.³⁹⁸

Andere politieke partijen zijn weer eerder actief als het gaat om risicovolle bedrijven en giftige stoffen in de haven.

- In december 2016 dienden diverse raadsleden een motie in tegen de export van giftige brandstoffen vanuit de Amsterdamse haven. In de motie wordt aangedrongen op afspraken tussen het havenbedrijf en bedrijven in de haven in de olie- en gassector om bindende afspraken te maken voor een verbod op de productie (blending) op het grondgebied van de Amsterdamse haven van brandstof met een gehalte van zwavel en andere voor de volksgezondheid schadelijke stoffen, alsmede op een verbod van de uitvoer vanuit Amsterdam c.q. het Noordzeekanaalgebied van dergelijke producten. Verder beoogde de motie internationale samenwerking, specifiek in de ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) regio, die kan leiden tot een geharmoniseerde standaard voor de samenstelling van brandstoffen die internationaal verscheept en verhandeld worden.³⁹⁹ De motie werd aangenomen in de raadsvergadering van 30 november 2016. Op 19 september 2016 stelde de SP schriftelijke vragen over de export van giftige brandstoffen vanuit de Amsterdamse haven naar Afrika. Deze vragen werden op 28 september 2016 door het college beantwoord.⁴⁰⁰
- Op 3 april 2017 stelde GroenLinks schriftelijke vragen naar aanleiding van de documentaire "Beerput Nederland". De vragen hebben betrekking op Brzo-bedrijf Main dat mogelijk giftige stoffen loosde in het IJ. Het college beantwoordde de vragen op 8 december 2017.⁴⁰¹
- Een raadslid van D66 stelde op 12 juli 2018 een mondelinge vraag over het verbeterplan van AEB en in hoeverre het college vertrouwen heeft in de benodigde maatregelen. Wethouder liet weten hier in de eerstvolgende rapportage op terug te komen.⁴⁰²

Vergaderstukken veiligheidsregio openbaar, maar niet toegankelijk op website

Opvallend is dat raadsleden weinig vragen stellen over de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Als dat al gebeurt, is het naar aanleiding van de jaarstukken van de veiligheidsregio die zij elk jaar ontvangen. Overige informatie van de veiligheidsregio (zoals de vergaderstukken van het veiligheidsbestuur) is voor raadsleden niet goed toegankelijk. Op de website van veiligheidsregio is naast het regionaal risicoprofiel, het beleidsplan en crisisplan alleen één oude besluitenlijst (van 19 juni 2017) van het veiligheidsbestuur beschikbaar. Vergeleken met andere veiligheidsregio's stelt de veiligheidsregio een heel beperkt aantal documenten beschikbaar op de website die openbaar toegankelijk is. Niet alle stukken die behandeld worden in het veiligheidsbestuur zijn beschikbaar. Kijken we bijvoorbeeld naar de Veiligheidsregio Kennemerland, dan zien we dat alle vergaderstukken

gemakkelijk via een online 'Informatiesysteem openbaarheid van bestuur'^{bbb} toegankelijk zijn. Op die manier is het voor raadsleden en burgers ook makkelijker om informatie te vinden en invloed uit te oefenen.

Voor het toegankelijk maken van de vergaderstukken van het veiligheidsbestuur is ook wat te zeggen. De vergaderingen van het veiligheidsbestuur zijn volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr, artikel 22) en de gemeenschappelijke regeling van de veiligheidsregio (artikel 10, lid 5) openbaar.⁴⁰³ Uit toelichting op dit wetsartikel blijkt dat de wetgever voor wat betreft de vergaderorde van het veiligheidsbestuur zoveel mogelijk aansluiting heeft willen zoeken bij hoe het is geregeld voor de gemeenteraad.⁴⁰⁴ In alle gemeenten is het de gewoonte om vergaderstukken van de raad op een website te publiceren. De openbaarheid van stukken is in algemene zin geregeld in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Uitgangspunt daarbij is: "openbaar, tenzij...". De Wob laat bestuursorganen (dus ook het veiligheidsbestuur) de keus om documenten actief openbaar te maken. Echter, het is zeer wenselijk dat stukken actief openbaar worden gemaakt op zo'n manier dat het eenvoudig toegankelijk is voor het veiligheidsbestuur, de leden van de gemeenteraad en de burgers. Bij het vervullen van een publieke taak met publieke middelen hoort immers ook een transparante verantwoording. Dat gebeurt jaarlijks middels het toesturen van de ontwerpbegroting en de jaarrekening, maar doordat andere stukken niet of zeer moeilijk toegankelijk zijn kunnen het veiligheidsbestuur, de gemeenteraden, burgers en journalisten hun controlerende taak niet waarmaken.

6.7.3 Conclusie actieve informatieplicht en sturing raad

Er zijn in Amsterdam geen duidelijke afspraken voor het college van B en W over het actief informeren van de gemeenteraad. Toch informeert het college de raad regelmatig extra op basis van de actieve informatieplicht over brandweertzorg. Met name in 2017 en 2018 ontving de raad extra informatie over de modernisering van de brandweer die in het kader van het manifest en transitieovereenkomst plaatsvond. In een paar gevallen ontving de raad ook extra informatie over de brandweertzorg in de haven. Hoewel de informatievoorziening over het algemeen goed is, is de raad niet geïnformeerd over de *Risicoanalyses brandveiligheid Westpoort in 2015 en 2017* en risicovolle bedrijven in de haven die onder toezicht worden gesteld (anders dan AEB).

De Amsterdamse raad geeft regelmatig sturing aan het onderwerp brandweertzorg. De raad reageert op informatie die het krijgt van het college en op berichten uit de media. Vooral in 2016, 2017 en 2018 was de raad actief op dit terrein. Het meest maakt de raad gebruik van de mogelijkheid om mondelinge of schriftelijke vragen te stellen. In mindere mate intervenueert de raad door een motie in te dienen of een actualiteit aan te vragen en

^{bbb} Zie bijvoorbeeld: <https://bestuursinformatie.vrk.nl/>

een onderwerp te agenderen. Een enkele keer verzamelt het informatie door bijvoorbeeld een werkbezoek aan te vragen of een verslag op te vragen. In 41% van de gevallen dat de raad gebruikmaakt van haar sturingsmogelijkheden bij brandweezorg heeft het betrekking op het Westelijk havengebied. Een aantal politieke partijen uitten hun zorgen over de brandweezorg in de haven. Andere partijen zijn weer eerder actief als het gaat om risicovolle bedrijven en giftige stoffen in de haven. Opvallend is dat raadsleden weinig vragen stellen over de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Als dat al gebeurt, is het naar aanleiding van de jaarstukken die zij ontvangen. Overige informatie van de veiligheidsregio (zoals de vergaderstukken van het veiligheidsbestuur) is voor raadsleden ook niet goed toegankelijk.

6.8 Conclusie

Het is de vraag in hoeverre de Amsterdamse raad betrokken is bij, en grip heeft op de brandweezorg in de haven. Daarom zijn we in dit hoofdstuk nagegaan in hoeverre de gemeenteraad voldoende informatie over brandweezorg in de haven ontvangt en de raad gebruikmaakt van de sturingsmogelijkheden.

In onderstaande tabel hebben we een overzicht opgenomen van onze bevindingen.

Tabel 6.12 Samenvatting oordelen informatie aan en sturing door raad

	Informatie aan raad	Sturing door raad
GR VrAA	+ Goed, stukken van VrAA zijn niet tijdig ontvangen.	+/- Zienswijze niet opgesteld, soms vragen gesteld.
GR OD NZKG	+ Bevat zelden info over brandweezorg haven.	- Raad stelt te laat vast, stuurt niet, geen zienswijze.
Regionaal risicoprofiel	+/- Het college kwam pas na 5,5 jaar met meest recente risicoprofiel.	+/- Alleen in 2012 werden eigen risico's aangedragen, in 2017 niet.
Regionaal beleidsplan	+/- Beleidsplan 2015 valt pre-	- Er wordt geen opdracht mee-

	Informatie aan raad	Sturing door raad
	cies tussen twee risicoprofielen in. Het nieuwe beleidsplan wordt in 2019 voorgelegd aan de gemeenteraad, twee jaar na het regionaal risicoprofiel: proces loopt niet synchroon.	gegeven en vragen gesteld.
Ramp/crisis	n.v.t. ^{ccc}	- nooit gebruikt gemaakt van mogelijkheid voor verzoek rampbestrijdingsplan.
Begroting college en Jaarverslag en jaarrekening college	+/- vaak dezelfde info, zelden over haven.	+/- Soms mondelinge vragen, een keer over haven.
Actieve informatieplicht (Gemeentewet artikel 169)	+/- College informeert regelmatig over brandweezorg, meestal niet over haven. Zou actiever kunnen over Westpoort.	+ Raad is actief, stelt vragen, stelt motie op en agendeert brandweezorg en ook regelmatig brandweezorg in de haven.

Raad in algemene zin goed geïnformeerd, vooral via jaarstukken VrAA

Over het algemeen geldt dat de raad voldoende geïnformeerd wordt over brandweezorg in de haven. De informatie die het college verplicht is te geven, krijgt de raad. De veiligheidsregio betreft de gemeenteraad niet actief in planvormingstrajecten. Betrokkenheid blijft beperkt tot het voldoen aan wettelijk voorgeschreven bepalingen, zoals het bieden

^{ccc} Na afloop van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis (Grip 4) dient de raad informatie te ontvangen van de voorzitter van de veiligheidsregio. De Grip 4-opschalingen hadden geen betrekking op Westpoort en waren voor de raad ook geen aanleiding om invloed uit te oefenen.

van de mogelijkheid om een zienswijze af te geven.⁴⁰⁵ De raad ontvangt de meeste informatie over brandweezorg in de haven via de begroting en jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Dit gebeurt weliswaar niet vóór 1 april, zoals is afgesproken in de gemeenschappelijke regeling VrAA, maar deze stukken bevatten veel relevante informatie. In de toekomst zal de raad ook betrokken moeten worden bij de oprichting van een gemeenschappelijke regeling voor de gemeenschappelijke brandweerkazerne Amsterdam.^{ddd}

Informatievoorziening over brandweezorg in de haven kan beter: samenhang kan beter

Het college kan de raad nog beter informeren als het veiligheidsbestuur het beleidsplan directer relateert aan het regionaal risicoprofiel. De Inspectie Justitie en Veiligheid constateerde het in 2016 al en het geldt nog steeds: het is niet duidelijk of er samenhang is tussen het risicoprofiel, het beleidsplan en het dekkingsplan. De termijnen van de verschillende plannen sluiten niet goed op elkaar aan.⁴⁰⁶ Nu zitten er vaak jaren tussen het regionaal risicoprofiel en het beleidsplan. Het niet-synchroon lopen van het risicoprofiel en het beleidsplan kan ervoor zorgen dat de maatschappelijke opdracht waar veiligheidsregio nu en in de toekomst voor gesteld staat (=beleidsplan) en de risico's waar veiligheidsregio nu en in de toekomst mee te maken kan krijgen, niet goed overeenkomen. Ook bevatten de jaarstukken van de gemeente vaak dezelfde passages waardoor het lastig is om snel zicht te krijgen op de brandweezorg. Er zijn in Amsterdam geen afspraken over de invulling van de actieve informatieplicht. Hoewel de informatievoorziening over het algemeen goed is, is de raad niet geïnformeerd over de *Risicoanalyses brandveiligheid Westpoort* in 2015 en 2018 en risicovolle bedrijven in de haven die onder toezicht worden gesteld (anders dan AEB). Zeker nu er forse bouwplannen in de haven zijn en de raad besluiten moet nemen over onder andere de aanleg van Haven-Stad, is het van belang dat de raad geïnformeerd wordt over alle informatie die daarvoor noodzakelijk is. Daar komt nog bij dat de brandveiligheid in de haven een mediagevoelig onderwerp is waar ook veel en verschillende belangen spelen: er zijn ondernemers, steeds meer omwonenden, de gemeente, het Havenbedrijf, de omgevingsdienst, de brandweer en de veiligheidsregio, etc.

Raad maakt veel gebruik van sturingsmogelijkheden

De Amsterdamse raad geeft regelmatig sturing aan het onderwerp brandweezorg. De raad wil bij belangrijke stappen op de hoogte gehouden worden en hun kritische mening geven. De raad reageert op informatie die het krijgt van het college en op berichten uit de media. Vooral in 2016, 2017 en 2018 was de raad actief op dit terrein. Het meest maakt de raad gebruik van de mogelijkheid om mondelinge of schriftelijke vragen te stellen. In min-

^{ddd} In de Wet gemeenschappelijke regelingen is opgenomen dat oprichting van een GR goedkeuring van de gemeenteraad behoeft. De regeling die de gemeente aangaat, wordt door de gemeenteraad voorgelegd en bevat in ieder geval bepalingen over: 1) de taken en bevoegdheden van de GR; 2) samenstelling van de organen van de GR: Algemeen bestuur en dagelijks bestuur; 3) financiën; 4) informatieplicht en verantwoording en 5) wijziging, opheffing, toetreding en uittreding.

dere mate intervenueert de raad door een motie in te dienen of een actualiteit aan te vragen en een onderwerp te agenderen. Een enkele keer verzamelt het informatie door bijvoorbeeld een werkbezoek aan te vragen of een verslag op te vragen. In 41% van de gevallen dat de raad gebruikmaakt van haar sturingsmogelijkheden bij brandweezorg heeft het betrekking op het Westelijk havengebied. De jaarstukken van de gemeenschappelijke regeling OD NZKG stelt de raad elk jaar net te laat vast.

Stukken van Veiligheidsregio zijn niet toegankelijk

De raad zou nog meer kunnen sturen door bij het regionaal risicoprofiel eigen aandachtspunten mee te geven en erop aan te dringen dat het beleidsplan direct uit het regionaal risicoprofiel voortvloeit. Ook kan de raad gebruikmaken van de mogelijkheid om het veiligheidsbestuur te verzoeken een rampbestrijdingsplan op te stellen. Het sturen door de raad zou vergemakkelijkt kunnen worden door de vergaderstukken van het veiligheidsbestuur (die openbaar zijn) op de website toegankelijk te maken. Op die manier is het voor raadsleden en burgers ook makkelijker om informatie te vinden en invloed uit te oefenen.

Onderzoeksverantwoording

7 Colofon

Rekenkamer Amsterdam	
Directeur:	dr. Jan de Ridder
Onderzoekers:	drs. Marcella van Doorn (projectleider)
	drs. Danielle van der Wiel (onderzoeker)
	Myrte Leenheer BSc (onderzoeker)

8 Werkwijze

De onderzoeksopzet is op 15 maart 2018 aangeboden aan de ambtelijke organisatie van de gemeente Amsterdam, de Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode maart 2018 tot en met oktober 2018. Vervolgens zijn de voorlopige bevindingen via feitelijk wederhoor voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland, de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de gemeente Amsterdam. Tot slot werd het college van B en W tijdens het bestuurlijk wederhoor in de gelegenheid gesteld om te reageren op de conclusies en aanbevelingen.

Elk hoofdstuk dat oordelen van de rekenkamer bevat en niet-beschrijvend van aard is, begint met een beschrijving van het beoordelingskader en de aanpak. De aanpak van dit onderzoek bestond grofweg uit:

Data-analyse

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van incidenten in de haven, heeft de rekenkamer data opgevraagd bij Brandweer Amsterdam-Amstelland. Een groot deel van de data was afkomstig uit het datawarehouse en Qlikview, waarin de brandweer gegevens van incidenten regisseert. De data hadden betrekking op 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 en de eerste helft van 2018. Om een prognose te maken, is gekeken naar de verdeling van incidenten over het eerste en tweede halfjaar van de jaren 2013 t/m 2017. Gemiddeld vonden 45,6% van de incidenten in het eerste halfjaar plaats. Omdat de verdeling prognose voor heel 2018 tot stand gekomen door het eerste halfjaar van 2018 twee keer te tellen.

Andere gegevens over het aantal Brzo-bedrijven of het aantal incidenten bij afval- en recyclingbedrijven waren lastiger te verkrijgen. Soms heeft Brandweer Amsterdam-Amstelland

hiervoor aparte analyses moeten maken en dat kostte meer tijd, waardoor de doorlooptijd van het onderzoek langer werd.

Ook bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn data opgevraagd in juni 2018 over onder andere: het aantal controles en her-controles bij bedrijven in Westpoort, het aantal en soort overtredingen en het soort maatregelen (dwangsommen, bestuursdwangen) bij de niet-Brzo-bedrijven, het aantal meldingen dat de omgevingsdienst jaarlijks ontvangen heeft van ongewone voorvallen in Westpoort en het aantal klachten van omwonenden. Pas eind oktober ontvingen we deze data en het bleek niet mogelijk deze op een goede manier te verwerken in het rapport.

Interviews

We hebben twee werkbezoeken afgelegd: één aan brandweerkazerne Osdorp en één werkbezoek aan het Brzo-bedrijf Oiltanking in de haven. Daarnaast voerden we met circa 31 personen gesprekken (soms telefonisch) in totaal:

- 14 personen bij Brandweer Amsterdam-Amstelland
- 1 persoon bij de gemeente Amsterdam/ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland
- 3 personen bij het Havenbedrijf
- 7 personen bij Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- 2 vertegenwoordigers van bedrijven: AMAS en ORAM
- 5 mensen van uiteenlopende landelijke organisaties: Instituut voor Fysieke Veiligheid, Brzo+, vereniging Afvalbedrijven, bedrijf gespecialiseerd in risico-inspecties en Brandweer Midden- en West-Brabant

Vergeleken met andere rekenkameronderzoeken viel het ons op dat de gesprekken met mensen van Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied soms moeizaam verliepen. Dit was geen kwestie van onwil, maar hing meer samen met de heersende cultuur en de manier waarop binnen de organisaties gewerkt wordt. Het was vooral lastig om tijdens een gesprek alle benodigde informatie boven tafel te krijgen. Vaak waren daar meerdere gesprekken met mensen voor nodig. Soms spraken mensen elkaar in verschillende gesprekken tegen. Bij de omgevingsdienst duurde het soms vier maanden voordat een gespreksverslag geaccordeerd werd en gereageerd werd op een uitvraag van data.

Documentenanalyse

Voor alle hoofdstukken is gebruikgemaakt van een groot aantal documenten die zijn opgevraagd bij de Brandweer Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam, Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam. Het viel niet mee om over de documenten te kunnen beschikken. De documenten van de veiligheidsregio zijn niet toegankelijk via de website van de veiligheidsregio. Vaak was het lastig om informatie te verkrijgen of om duidelijk te krijgen waar de stukken te vinden zijn. De betrokkenen wezen veelal naar elkaar. Relevante stukken ontvingen we

daardoor pas in een laat stadium. Ook werd ons duidelijk dat de brandweer een uitvoeringsorganisatie (gericht op het blussen van branden) is, waar weinig officiële besluitvorming plaatsvindt.

9 Geraadpleegde personen

A. ter Heide	Dataspecialist, Brandweer Amsterdam-Amstelland
B. Hendriks	Coördinator Brzo-toezicht, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
C. Westra	Manager directiebureau, Brandweer Amsterdam-Amstelland
E. Schouten	Senior adviseur, afdeling Operationele informatie, Brandweer Amsterdam-Amstelland
F. El Aadi	Adviseur industriële en externe veiligheid, Brandweer Amsterdam-Amstelland
E. Platvoet	Adviseur Brandveiligheid, Brandweer Amsterdam-Amstelland
J. Bos	Fungerend Secretaris veiligheidsbestuur en coördinator crisisbeheersing, VrAA / Openbare Orde en Veiligheid, gemeente Amsterdam
J. Burghgraef	Directeur Burghgraef, Van Tiel & Partners
J. Dopheide	Teammanager Milieutoezicht, Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied
J. Meinster	Senior beleidsmedewerker LEC BrandweerBRZO
J. van Tiggelen	Directeur Eurotank en voorzitter AMAS, lid AYMA
K. Michels	Teammanager Milieutoezicht, Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied

L. Schaap	Brandweercommandant, Brandweer Amsterdam-Amstelland
L. Vermaat	Beleidsmedewerker, secretaris Inzameling en recycling, Vereniging van Afvalbedrijven
M. de Boo	Bestuursadviseur directiebureau, Brandweer Amsterdam-Amstelland
M. de Heer	Adviseur risicobeheersing, Brandweer Midden- en West-Brabant
M. Grippeling	Gebiedscoördinator Brandveilig leven, Brandweer Amsterdam-Amstelland
M. Mateyo	Strategisch adviseur bij Divisie Havenmeester, Haven Amsterdam
M. Noijen	Adviseur Directiebureau, Brandweer Amsterdam-Amstelland
M. van de Kerkhof	Havenmeester, Haven Amsterdam
M. van Barreveld	Gebiedsmanager Haven & Officier van Dienst, Brandweer Amsterdam-Amstelland
M. Zwitser	Brzo-inspecteur, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
N. Gret	Coördinator Industriële veiligheid, adviseur gevaarlijke stoffen, Brandweer Amsterdam-Amstelland
N. Rosmuller	Lector transportveiligheid, Instituut voor Fysieke veiligheid
N. Tempelaars	Adviseur Vakbekwaamheid, Brandweer Amsterdam-Amstelland
P. Eigenraam	Adviseur Operationele informatie/Dekking & inzet, Brandweer Amsterdam-Amstelland

P. Haks	Strategisch projectmanager, afdeling Investment control, Port of Amsterdam
R. Aarts	Voormalig adjunct directeur ORAM, directeur Breikers
R. Ketelaars	Accountmanager, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
R. Koopmans	Adviseur Industriële Veiligheid en adviseur Gevaarlijke Stoffen, Brandweer Amsterdam-Amstelland
S. Kasifa	Waarnemend teammanager vergunningsverlening milieu, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
S. Ritsma	Adviseur, Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied

¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013.

² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017.

³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 6 december 2017.

⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 6 december 2017.

⁵ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Oplegnotitie Veiligheidsbestuur, Tussentijdse maatregelen Brandweezorg Havengebied*, 27 juni 2016.

⁶ Publiek Private Samenwerking Veilige Haven, *Visiedocument en Intentieverklaring*, 14 september 2016.

⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Oplegnotitie Veiligheidsbestuur, Tussentijdse maatregelen Brandweezorg Havengebied*, 27 juni 2016.

⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Oplegnotitie Veiligheidsbestuur, Tussentijdse maatregelen Brandweezorg Havengebied*, 27 juni 2016.

⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013.

¹⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 6 februari 2017.

¹¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 24 januari 2018.

¹² Zie ook: <https://www.portofamsterdam.com/nl/havenbedrijf/havenkaart>

¹³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013 & *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017.

¹⁴ Inspectie OOV, *Prestatie indicatoren Brandweer*, 2009.

¹⁵ Brandweer Nederland, *RemBrand: Brandveiligheid is coproductie*, mei 2015.

¹⁶ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.

¹⁷ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.

¹⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 6 december 2017.

¹⁹ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.

²⁰ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.

- ²¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 3 april 2018.
- ²² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 3 april 2018.
- ²³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, Email Brandweer Amsterdam-Amstelland naar rekenkamer, 11 september 2018.
- ²⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 03 april 2018.
- ²⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, Email Brandweer Amsterdam-Amstelland naar rekenkamer, 11 september 2018.
- ²⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015.
- ²⁷ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ²⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015 & Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx.
- ²⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.
- ³⁰ Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx.
- ³¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, , 16 maart 2015, p. 6-7 & p. 30.
- ³² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ³³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 3 april 2018.
- ³⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015; Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx.
- ³⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015 & Rekenkamer o.b.v. data BAA, document: alle_incidenten_2013-jun2018_inc_grootte_aangevuld_branche.xlsx.
- ³⁶ Data Brandweer Amsterdam-Amstelland, document: kopie van grip_incidenten_westpoort_2013_2018.xlsx en jaarverslagen Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.
- ³⁷ Instituut Fysieke Veiligheid, *GRIP-regeling 1 t/m 5 en GRIP Rijk*, oktober 2014.
- ³⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 6 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 3 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 5 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 augustus 2018 & Vereniging van Afvalbedrijven, juni 2017, *Hoe vergroten we de brandveiligheid*, p.2 & Veiligheidsregio's en Omgevingsdiensten Brabant, Werkgroep BPO risicorelevante bedrijven, *BPO Speerpunt: Risicorelevante bedrijven - Stand van zaken rapportage*, 5 oktober 2017, p. 18.
- ³⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ⁴⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015, p. 13.
- ⁴¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018, p. 16.
- ⁴² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015 & BAA, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ⁴³ Gemeente Amsterdam, *Handhavingsbeleid WABO 2017-2018 2e helft*, p. 34.
- ⁴⁴ Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, *Data rekenkamer*, 12 oktober 2018.
- ⁴⁵ Follow the money, *Het stinkt in Amsterdam-West, maar niemand weet waarom*, 13 augustus 2018.
- ⁴⁶ Gemeente Amsterdam, *Strategienota - Transformatie Sloterdijk I*, 17 mei 2016.
- ⁴⁷ Besluit Veiligheidsregio's, artikel 4.2.2.
- ⁴⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweertzorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017.
- ⁴⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 21 september 2018, p.7.
- ⁵⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013 & Brandweer Amsterdam-Amstelland,

Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland, 14 november 2017.

- ⁵¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp beleidsplan 2015*, p. 3.
- ⁵² TU Delft, *Inzicht in presterend vermogen van veiligheidsregio's*, 2015.
- ⁵³ Brandweer over morgen, Projectteam Strategische Reis Brandweer, *Strategische reis als basis voor vernieuwing*, 2010.
- ⁵⁴ Veiligheidsberaad, *Samen zorgen voor echte coproductie*, 23 juni 2015.
- ⁵⁵ Veiligheidsregio, *Programmabegroting 2018 & actualisatie 2017*.
- ⁵⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel* 25 september 2017.
- ⁵⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁵⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Bijlagen Dekkingsplan 2018-2021: Brandrisicoprofiel*, 2017.
- ⁵⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Bijlagen Dekkingsplan 2018-2021: Brandrisicoprofiel*, 2017.
- ⁶⁰ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2017*.
- ⁶¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel 2018-2020*.
- ⁶² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Bijlagen Dekkingsplan 2018-2021: Brandrisicoprofiel*, 2017.
- ⁶³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁶⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁶⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁶⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁶⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018 & Inspectie Justitie en Veiligheid, *Inrichting repressieve brandweezorg: landelijk beeld*, 2017.
- ⁶⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017.
- ⁶⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Uitvoeringsplan Dekkingsplan, 2018-2021*.
- ⁷⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021: Bijlagen*, 14 november 2017, p. 12.
- ⁷¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ⁷² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018, p. 28.
- ⁷³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ⁷⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018, p. 28.
- ⁷⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Flap Korpsleiding, *Brandweezorg Westelijk Havengebied*, 11 maart 2015, p. 7.
- ⁷⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁷⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ⁷⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag en Jaarrekening 2017*, 19 maart 2018.
- ⁷⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁸⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ⁸¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ⁸² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁸³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Scrum 5 presentatie Afval en Nuttige toepassing*, 13 juni 2018.
- ⁸⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁸⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Reorganisatieplan Risicobeheersing*, 2018.
- ⁸⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Reorganisatieplan Risicobeheersing*, 2018.
- ⁸⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁸⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage 2016 en 2017*.
- ⁸⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Reorganisatieplan Risicobeheersing*, 2018.
- ⁹⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁹¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Reorganisatieplan Risicobeheersing*, 2018.
- ⁹² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 juli 2018.
- ⁹³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 maart 2018.
- ⁹⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013.

- ⁹⁵ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel*, 13 maart 2012 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg en de beschikbaarheid van de brandweer. Het dekkingsplan Amsterdam-Amstelland*, maart 2013.
- ⁹⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ⁹⁷ Veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland Interregionale capaciteitanalyse Noordzeekanaalgebied, 2015.
- ⁹⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweertzorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017.
- ⁹⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp-programmabegroting 2019 & actualisatie 2018*, p. 10.
- ¹⁰⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ¹⁰¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ¹⁰² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ¹⁰³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 21 september 2018.
- ¹⁰⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015, p. 6.
- ¹⁰⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015, p. 6.
- ¹⁰⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 21 september 2018.
- ¹⁰⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018.
- ¹⁰⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018.
- ¹⁰⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email aan Rekenkamer Metropool Amsterdam van Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Opmerkingen NZKG nvb RA Brandweertzorg in de haven*, 6 november 2018.
- ¹¹⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018.
- ¹¹¹ Werkgroep BPO Risicorelevante bedrijven, BPO speerpunt: risicorelevante bedrijven, *Stand van zaken rapportage*, 5 oktober 2017.
- ¹¹² Recycling magazine nr. 3, april 2017.
- ¹¹³ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹¹⁴ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹¹⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Onderzoek Industriële brandbestrijding 12 maart 2015* en Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018.
- ¹¹⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 16 maart 2015 & BAA, *Risicoanalyse Brandveiligheid Westpoort*, 29 mei 2018.
- ¹¹⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018.
- ¹¹⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Scrum 5 presentatie Afval en Nuttige toepassing*, 13 juni 2018.
- ¹¹⁹ <https://nos.nl/artikel/2245933-afval-gaat-weer-vaker-naar-de-ouderwetse-stortplaats.html>
- ¹²⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015 & Parool, 17 juni 2017.
- ¹²¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017 & *Interregionale capaciteitanalyse Noordzeekanaalgebied*, 2015.
- ¹²² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 mei 2018.
- ¹²³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 september 2018.
- ¹²⁴ Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, *Risicokaart*: <https://www.risicokaart.nl/home>
- ¹²⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Sitrap, juli 2017.
- ¹²⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 juli 2018.
- ¹²⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018.
- ¹²⁸ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ¹²⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.

- ¹³⁰ Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, <https://www.risicokaart.nl/welke-risicos-zijn-er/ongeval-met-gevaarlijke-stoffen>.
- ¹³¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ¹³² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹³³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018.
- ¹³⁴ Zie bijvoorbeeld de rampbestrijdingsplannen van het bedrijf Oiltanking.
- ¹³⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 augustus 2018.
- ¹³⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 september 2018.
- ¹³⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Feitelijke reactie*, 7 november 2018.
- ¹³⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 augustus 2018.
- ¹³⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Feitelijke reactie*, 7 november 2018.
- ¹⁴⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ¹⁴¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁴² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal Risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁴³ Veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland, *Interregionale Capaciteitenanalyse Noorzeekanaalgebied*, 2015.
- ¹⁴⁴ Veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland, *Interregionale Capaciteitenanalyse Noorzeekanaalgebied*, 2015.
- ¹⁴⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015.
- ¹⁴⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁴⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁴⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Oplegnotitie Veiligheidsbestuur*, 27 juni 2016.
- ¹⁴⁹ Veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland, *Interregionale Capaciteitenanalyse Noorzeekanaalgebied*, 2015.
- ¹⁵⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015.
- ¹⁵¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag* 11 april 2018.
- ¹⁵² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 juli 2018.
- ¹⁵³ https://www.portofamsterdam.com/nl/persbericht/overslag-amsterdamse-zeehaven-daalt-eerste-half-jaar-met-48-procent?_cldee=Z3JhYWZjb21Ad3hzLm5s&recipientid=contact-63eb8eeb5260e011bf4a0026554ad35e-a286db27fd9549678233fb44a50b2224&esid=3fc311bb-2b96-e811-80dc-000d3a207f64&urlid=0.
- ¹⁵⁴ Port of Amsterdam, *Jaarverslag 2015*, 4 april 2016, p. 39.
- ¹⁵⁵ https://www.portofamsterdam.com/nl/persbericht/overslag-amsterdamse-zeehaven-daalt-eerste-half-jaar-met-48-procent?_cldee=Z3JhYWZjb21Ad3hzLm5s&recipientid=contact-63eb8eeb5260e011bf4a0026554ad35e-a286db27fd9549678233fb44a50b2224&esid=3fc311bb-2b96-e811-80dc-000d3a207f64&urlid=0.
- ¹⁵⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg Westelijk havengebied: Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ¹⁵⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 juli 2018 & Instituut voor Fysieke Veiligheid, *Handboek Incidentbestrijding op het water*, mei 2015 & Stuurgroep Veiligheidscentrum, concept verslag Stuurgroep Veiligheidscentrum overleg, 15 juli 2016.
- ¹⁵⁸ Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied, 2015 & Veiligheidsregio's Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland, *Interregionale Capaciteitenanalyse Noorzeekanaalgebied*, 2015.
- ¹⁵⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015.
- ¹⁶⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 juni 2018.
- ¹⁶¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁶² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁶³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Externe Veiligheid Sloterdijk 1,2,3 in Amsterdam*, november 2012.
- ¹⁶⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Externe Veiligheid Sloterdijk 1,2,3 in Amsterdam*, november 2012.

- ¹⁶⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Externe Veiligheid Sloterdijk 1,2,3 in Amsterdam*, november 2012 & VrAA, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁶⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁶⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Regionaal risicoprofiel*, 25 september 2017.
- ¹⁶⁸ <https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/>.
- ¹⁶⁹ Follow the money, *Het stinkt in Amsterdam-West, maar niemand weet waarom*, 13 augustus 2018
- ¹⁷⁰ <https://www.parool.nl/amsterdam/hembrugterrein-zaandam-krijgt-1000-nieuwe-woningen~a4555747/>.
- ¹⁷¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweertzorg Westelijk Havengebied - Naar een Port of Partnership?*, 3 maart 2015.
- ¹⁷² Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Externe Veiligheid Sloterdijk 1,2,3 in Amsterdam*, november 2012.
- ¹⁷³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Externe Veiligheid Sloterdijk 1,2,3 in Amsterdam*, november 2012.
- ¹⁷⁴ Rampbestrijdingsplan Eurotank Amsterdam B.V.
- ¹⁷⁵ Follow the money, *Het stinkt in Amsterdam-West, maar niemand weet waarom*, 13 augustus 2018
- ¹⁷⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 28 augustus 2018.
- ¹⁷⁷ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.
- ¹⁷⁸ Veiligheidsregio Haaglanden, *Advisering EV - Invulling adviesrol bij ruimtelijke plannen*, 20 januari 2015.
- ¹⁷⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan BAA 2014*, 14 januari 2014, p. 11 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan BAA 2015*, 30 maart 2015, p. 16 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan BAA 2016*, p. 15 & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2017 en actualisatie 2016*, 9 maart 2016, p. 27 & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2018 en actualisatie 2017*, 10 maart 2017, p. 25 & Gemeente Amsterdam, *Plaberum 2017*, 10 december 2016, p. 2.
- ¹⁸⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 2.
- ¹⁸¹ Veiligheidsregio, *Algemeen mandaatbesluit Brandweer Amsterdam-Amstelland*, p. 11.
- ¹⁸² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 1.
- ¹⁸³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 1.
- ¹⁸⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 2 -3.
- ¹⁸⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 3.
- ¹⁸⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 2.
- ¹⁸⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 26 september 2018, p. 2 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Telefoongesprek*, 25 juli 2018.
- ¹⁸⁸ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.
- ¹⁸⁹ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 10.
- ¹⁹⁰ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 13.
- ¹⁹¹ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 25.
- ¹⁹² BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 27.
- ¹⁹³ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 135-136.
- ¹⁹⁴ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 26 & Tweede Kamer der Staten Generaal, *Memorie van Toelichting wet Veiligheidsregio's*, vergaderjaar 2006-2007, 31 117, nr. 3, p. 22.
- ¹⁹⁵ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 25 -26.
- ¹⁹⁶ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 25, p. 44.
- ¹⁹⁷ BrandweerBRZO, *Handreiking Brandweeradvisering omgevingsvergunning milieu*, p. 26 & Tweede Kamer der Staten Generaal, *Memorie van Toelichting wet Veiligheidsregio's*, vergaderjaar 2006-2007, 31 117, nr. 3, p. 22.
- ¹⁹⁸ Veiligheidsregio, *Programmabegroting 2018 & actualisatie 2017*, 10 maart 2017 p. 24.
- ¹⁹⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2017 & actualisatie 2016*, 9 maart 2016, p. 26 & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2018 & actualisatie 2017*, 10 maart 2017, p. 25.
- ²⁰⁰ Gemeente Amsterdam, *Handhavingsbeleid Wabo 2017-2018 2e helft*, p. 34.

- ²⁰¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 17 mei 2018, p. 1.
- ²⁰² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Feitelijke reactie*, 7 november 2018, opmerking 83.
- ²⁰³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 17 mei 2018, p. 2 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 16 mei 2018, p. 2.
- ²⁰⁴ Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, *VTH Uitvoeringsprogramma 2018 - Gemeente Amsterdam*, 21 maart 2018, p. 11, 14, 15.
- ²⁰⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018, p.1 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 4 - 5.
- ²⁰⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018, p.6.
- ²⁰⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018, p. 3.
- ²⁰⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 5 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018, p. 3.
- ²⁰⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 5 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018, p. 3.
- ²¹⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 2 augustus 2018.
- ²¹¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 juni 2018, p. 2, p. 6 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 30 mei 2018, p. 2 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 4.
- ²¹² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 2 augustus 2018.
- ²¹³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 juni 2018, p. 4.
- ²¹⁴ Cebeon, *Vergunningverlening OD Noordzeekanaalgebied*, 23 november 2016, p. 13.
- ²¹⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 juni 2018, p. 6 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 4.
- ²¹⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018, p. 9 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 juni 2018, p. 7 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 5.
- ²¹⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 8 mei 2018, p. 5.
- ²¹⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 26 juli 2018.
- ²¹⁹ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p.3.
- ²²⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Telefoongesprek*, 25 juli 2018.
- ²²¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 18 juni 2018, p. 9.
- ²²² <https://brzoplus.nl/brzo-2015/inleiding-brzo-2015/>, dd 25 juli 2018.
- ²²³ <https://brzoplus.nl/inspecties/inspectiepraktijk/>, dd 25 juli 2018.
- ²²⁴ <https://brzoplus.nl/inspecties/inspectiepraktijk/>, dd 25 juli 2018.
- ²²⁵ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Concept verslag, Regionale bestuursvergadering*, 21 juni 2018, p. 4.
- ²²⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Telefoongesprek*, 25 juli 2018.
- ²²⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 23 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Telefoongesprek*, 25 juli 2018.
- ²²⁸ Werkgroep BPO Risicorelevante bedrijven, *BPO speerpunt: Risicorelevante bedrijven Stand van zaken rapportage*, 5 oktober 2017, p. 12 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 3 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 5 juni 2018, p. 4.
- ²²⁹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Industriële brandbestrijding*, 12 maart 2015.
- ²³⁰ Publiek Private Samenwerking Veilige Haven, *Visiedocument en Intentieverklaring*, 14 september 2016, p. 12.
- ²³¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 3 & Veiligheidsregio, Brief aan rekenkamer, *Reactie op concept nota brandweezorg in de haven*, 7 november 2018, p. 43.
- ²³² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 6 december 2017.
- ²³³ Brandweer Nederland, *Brandveiligheid is coproductie*, mei 2015, p. 11.
- ²³⁴ Instituut Fysieke Veiligheid, *Leidraad Oefenen*, januari 2013, p. 11.

- ²³⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2017*, 15 februari 2018, p. 7 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 26 september 2018.
- ²³⁶ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan Veiligheidshuis Westpoort*, 5 april 2018, p. 17, p. 24.
- ²³⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag en jaarrekening 2017*, 19 maart 2018, p. 6 & p. 67.
- ²³⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 juni 2018, p. 3 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2017*, 15 februari 2018, p. 7 & Veiligheidsregio, *Brief aan rekenkamer, Reactie op concept nota brandweezorg in de haven, Bijlage - Reactie op de concept Nota van Bevindingen per pagina*, 7 november 2018.
- ²³⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 26 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 25 juli 2018 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Financiële tabel opleiden en oefenen 4 mnd 2018*.
- ²⁴⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Industriële brandbestrijding*, 12 maart 2015.
- ²⁴¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 3.
- ²⁴² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 3.
- ²⁴³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 23 juli 2018.
- ²⁴⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015, p. 17.
- ²⁴⁵ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2016*, 2 maart 2017, p. 11 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 23 juli 2018 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 1.
- ²⁴⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 8.
- ²⁴⁷ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 8.
- ²⁴⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 8.
- ²⁴⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 juni 2018, p. 4-p. 5 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 24 januari 2018, p. 6 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 augustus 2018, p. 3 - p. 4 & <http://www.amas-fire.nl/nl/>, geraadpleegd op 17 september 2018.
- ²⁵⁰ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 mei 2018 & Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 juni 2018.
- ²⁵¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 4.
- ²⁵² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 4 & Publiek Private Samenwerking Veilige Haven, *Visiedocument en Intentieverklaring*, 14 september 2016, p. 8.
- ²⁵³ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 4.
- ²⁵⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg Westelijk Havengebied - Naar een Port of Partnership*, 3 maart 2015.
- ²⁵⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 5.
- ²⁵⁶ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 21 - 22.
- ²⁵⁷ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies Scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015, p. 17.
- ²⁵⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 24 januari 2018, p. 3.
- ²⁵⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 8 oktober 2018.
- ²⁶⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017, p. 22.
- ²⁶¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 6. Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Feitelijke reactie*, 7 november 2018, opmerking 93.
- ²⁶² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 6.
- ²⁶³ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 13 & p. 21 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018.
- ²⁶⁴ <http://www.amas-fire.nl/nl/3/wat-doen-we> & Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 32.
- ²⁶⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 augustus 2018, p. 5.
- ²⁶⁶ Kappetijn Safety specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 22.
- ²⁶⁷ Brandweer Amsterdam, *Criteria voor aanvraag nieuw aanvalsplan of inzetplan*, p. 2.

- ²⁶⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 5-6 & Besluit risico's en zware ongevallen 2015, geldend van 08-07-2015 t/m heden, artikel 11 lid 1.
- ²⁶⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 24 september 2018.
- ²⁷⁰ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2017*, 15 februari 2018, p. 28 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p.1 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 24 september 2018.
- ²⁷¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 juni 2018, p. 5 & Rekenkamer Metropool Amsterdam *Definitief gespreksverslag*, 29 mei 2018, p. 3.
- ²⁷² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 4 juni 2018, p. 4 - 5 & Rekenkamer Metropool Amsterdam *Definitief gespreksverslag*, 29 mei 2018, p. 3.
- ²⁷³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2016*, 2 maart 2017, p. 26.
- ²⁷⁴ BrandweerBRZO, *Landelijk model aanwijsbeleid bedrijfsbrandweren*, 21 maart 2018, p. 5 & p. 20.
- ²⁷⁵ Instituut Fysieke Veiligheid, *De kern van Bedrijfsbrandweren*, 1 november 2017, p. 3.
- ²⁷⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Concept verslag - Regionale bestuursvergadering*, 21 juni 2018, p. 4 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 7.
- ²⁷⁷ Brandweer Amsterdam Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2016*, p. 28 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 8 oktober 2018.
- ²⁷⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 7 - 8.
- ²⁷⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 11 april 2018, p. 8.
- ²⁸⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 24 januari 2018, p. 5-6.
- ²⁸¹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 29 augustus 2018, p. 4.
- ²⁸² Veiligheidsregio, Brief aan rekenkamer, *Reactie op concept nota brandweezorg in de haven*, Bijlage - Reactie op de concept Nota van Bevindingen per pagina, 7 november 2018.
- ²⁸³ Veiligheidsregio, Brief aan rekenkamer, *Reactie op concept nota brandweezorg in de haven*, Bijlage - Reactie op de concept Nota van Bevindingen per pagina, 7 november 2018.
- ²⁸⁴ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.
- ²⁸⁵ Veiligheidsregio Kennemerland, Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland *Risicobeeld en Capaciteitanalyse van het Noordzeekanaalgebied, volgens een interregionale benadering*, 14 januari 2015, p. 29 - 30.
- ²⁸⁶ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Advies scheepsbrandbestrijding*, 10 februari 2015, p. 17.
- ²⁸⁷ Veiligheidsbestuur, *Tussentijdse maatregelen Brandweezorg Havengebied*, 27 juni 2016, p. 3.
- ²⁸⁸ Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Veiligheidsregio Kennemerland, Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, *Convenant Interregionale Samenwerking Noordwest 4 op het gebied van brandweezorg*, 23 september 2016.
- ²⁸⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p.2.
- ²⁹⁰ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Email*, 24 september 2018 & Regionale Brandweer Amsterdam en Omstreken, *Overeenkomst betreffende het operationeel optreden van de Adviseur Gevaarlijke Stoffen van de regionale brandweer Amsterdam en omstreken in de regio Flevoland*, 17 september 2003, Regionale Brandweer Amsterdam en Omstreken, *Overeenkomst betreffende het operationeel optreden van de Adviseur Gevaarlijke Stoffen van de regionale brandweer Amsterdam en omstreken in de regio het Gooi en Vechtstreek*, 29 januari 2004, *Overeenkomst betreffende het operationeel optreden van de Adviseur Gevaarlijke Stoffen van de regionale brandweer Amsterdam en omstreken in de veiligheidsregio Kennemerland*, 13 december 2007.
- ²⁹¹ Inspectie Veiligheid en Justitie, *Staat van de rampbestrijding 2016. Regiobeeld 13, veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, oktober 2016, p. 24.
- ²⁹² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp-programmabegroting 2019 & actualisatie 2018*, 19 maart 2018, p. 26.
- ²⁹³ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan 2016*, p. 16 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2016*, p. 17.
- ²⁹⁴ Helsloot I., Muller E.R., Weewer R. *Brandweer - Studies over organisatie, functioneren en omgeving*, Paragraaf 9.5 .
- ²⁹⁵ Regionaal Veiligheidsbestuur, *Regionale bestuursvergadering d.d. 14 september 2015*, p. 5 & Kapetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018.

- ²⁹⁶ Helsloot I., Muller E.R., Weewer R. *Brandweer - Studies over organisatie, functioneren en omgeving*, Paragraaf 9.5 & Ape, *Bedrijfsbrandweer op grond van artikel 31 Wet Veiligheidsregio's*, 2 juli 2013, p. 52 - p. 53.
- ²⁹⁷ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Brandweezorg en de beschikbaarheid van de brandweer - Het dekkingsplan 2013*, maart 2013, p. 22 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Dekkingsplan 2018-2021. De inrichting van de repressieve brandweezorg van Brandweer Amsterdam-Amstelland*, 14 november 2017, p. 16.
- ²⁹⁸ Regionaal Veiligheidsbestuur, *Regionale bestuursvergadering*, d.d. 14 september 2015, p. 5 & Veiligheidsbestuur, *Oplegnotitie - Agendapunt 7 - Brandweezorg Westelijk Havengebied*, 14 september 2015, p. 5 - p. 6.
- ²⁹⁹ Publiek Private Samenwerking Veilige Haven, *Visiedocument en Intentieverklaring*, 14 september 2016, p. 16-17 & Stuurgroep Veiligheidscentrum, *Verslag Stuurgroep Veiligheidscentrum overleg*, 14 november 2016, & Kappetijn Safety Specialists, *Uitgangspunten gezamenlijke organisatie Veiligheidscentrum*, 22 december 2016.
- ³⁰⁰ Berenschot, *PPS Veilige Haven Westpoort-Quick Scan Bedrijven - Contouren inrichtingsplan op basis van behoeften private bedrijven*, 30 juni 2017.
- ³⁰¹ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Flap Korpsleiding inhoudelijk deel, 1e bespreking uitgangspunten organisatie inrichting PPS Haven*, 27 juni 2017, p. 2-3.
- ³⁰² Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 26.
- ³⁰³ Helsloot I., Muller E.R., Weewer R. *Brandweer - Studies over organisatie, functioneren en omgeving*, Paragraaf 9.5 & Ape, *Bedrijfsbrandweer op grond van artikel 31 Wet Veiligheidsregio's*, 2 juli 2013, p. 52 - p. 53.
- ³⁰⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, Hevenbedrijf Amsterdam, Kappetijn Safety Specialists, *Publieke Private Samenwerking Veilige Haven, Visiedocument & Intentieverklaring*, 14 september 2016, p. 2.
- ³⁰⁵ Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag* 19 juni 2018.
- ³⁰⁶ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 13-14.
- ³⁰⁷ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 15-16 & Rekenkamer Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018.
- ³⁰⁸ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 25.
- ³⁰⁹ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag* 19 juni 2018, p. & Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 25.
- ³¹⁰ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 27.
- ³¹¹ Kappetijn Safety Specialists, *Inrichtingsplan 'VeiligheidsHuis Westpoort'*, 5 april 2018, p. 36 & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Standpunt Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland met betrekking tot Veiligheidscentrum Haven Westpoort*, 26 maart 2018.
- ³¹² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018.
- ³¹³ Publiek Private Samenwerking, *Intentiedocument*, 23 januari 2017 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan 2017*, 28 februari 2017, p. 7 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 juni 2018, p.3 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 6.
- ³¹⁴ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Jaarplan 2017*, 28 februari 2017, p. 7 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage januari t/m december 2016*, p. 11 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage januari t/m december 2017*, p. 20 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 24 januari 2018, p. 6 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 juni 2018, p. 6.
- ³¹⁵ Politie- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Definitief verslag Regionale Bestuursvergadering*, 20 maart 2017 p. 5.
- ³¹⁶ Politie- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Concept verslag Regionale Bestuursvergadering*, 27 november 2017, p. 5.
- ³¹⁷ Deloitte, *Onderzoek naar formatie en organisatorische opzet*, 2013.
- ³¹⁸ Instituut Fysieke Veiligheid, *GRIP-regeling*, oktober 2014, p. 2.
- ³¹⁹ Instituut Fysieke Veiligheid, *Kennismiddag 'Evalueren van GRIP-inzetten'*, p. 1.

- ³²⁰ Veiligheidsregio, Brief aan rekenkamer, *Reactie op concept nota brandweezorg in de haven, Bijlage - Reactie op de concept Nota van Bevindingen per pagina*, 7 november 2018, p. 19.
- ³²¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp-programmabegroting 2019 & actualisatie 2018*, p. 11.
- ³²² Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.
- ³²³ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag & jaarrekening 2017*, 19 maart 2018, p. 14 & Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018, p. 2 & Veiligheidsregio, Brief aan rekenkamer, *Reactie op concept nota brandweezorg in de haven*, Bijlage - Reactie op de concept Nota van Bevindingen per pagina, 7 november 2018, p. 19.
- ³²⁴ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag & jaarrekening 2017*, 19 maart 2018, p. 14.
- ³²⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018.
- ³²⁶ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag* 19 september 2018.
- ³²⁷ Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2016*, p. 32 & Brandweer Amsterdam-Amstelland, *Managementrapportage BAA januari t/m december 2017*, p. 40.
- ³²⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 19 september 2018, p. 8.
- ³²⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2015*, 1 januari 2016.
- ³³⁰ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³³¹ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³³² Gemeentewet, art. 169, tweede lid en art. 180, tweede lid.
- ³³³ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³³⁴ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Gemeenschappelijke regeling 2015*, artikel 21 en 24.
- ³³⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.
- ³³⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2014*, p. 20.
- ³³⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2014*, p. 20 & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2016*, p. 26.
- ³³⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2014/2015*, p. 25.
- ³³⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2015*, p. 25.
- ³⁴⁰ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2015*, p. 25.
- ³⁴¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Programmabegroting 2017*, p. 32.
- ³⁴² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2016*, p. 21.
- ³⁴³ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag 2016*, p. 21.
- ³⁴⁴ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Voordracht voor de raadsvergadering van 28/29 juni 2017*, p. 8.
- ³⁴⁵ Gemeente Amsterdam, *Voordracht voor raadsvergadering van 27 en 28 juni 2018*, Gemeenteblad 2018, afdeling 1, nummer 543, *Positief adviseren over de jaarrekening 2017 en de ontwerp-begroting 2019 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, 20 juni 2018.
- ³⁴⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag en jaarrekening 2017*, 29 maart 2018, p. 18.
- ³⁴⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp-programmabegroting 2019 & actualisatie 2018*, p. 10.
- ³⁴⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerpbegroting 2019 en actualisatie 2018*, p. 24.
- ³⁴⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerpbegroting 2019 en actualisatie 2018*, p. 17.
- ³⁵⁰ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerpbegroting 2019 en actualisatie 2018*, p. 27.
- ³⁵¹ *Transitieovereenkomst, Brandweer Amsterdam-Amstelland op koers*, 25 oktober 2011.
- ³⁵² *Transitieovereenkomst, Brandweer Amsterdam-Amstelland op koers*, 25 oktober 2011.
- ³⁵³ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2015*, 1 januari 2016.
- ³⁵⁴ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³⁵⁵ Vergadering van de Tijdelijke Algemene Raadscommissie 20 juni 2018.

- ³⁵⁶ Gemeente Amsterdam, Raadsbesluit 2012, afdeling 3a, nummer 183/1000, *Instemmen met het anagaan door het college van B en W van de Gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en instemmen met de definitieve verdeling van het budget voor 2012 van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht*, 7 december 2012.
- ³⁵⁷ Gemeente Amsterdam, Gemeenteraad, Voordracht voor de raadsvergadering van woensdag 28 en donderdag 29 juni 2017, 2017, afdeling 1, nummer 670, agendapunt 33, *Kennisnemen van jaarstukken 2016 en meerjarenraming 2019-2021 van de ODNZKG en instemmen met het niet indienen van een zienswijze op de ontwerpbegroting 2018*, 21 juni 2017.
- ³⁵⁸ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.
- ³⁵⁹ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³⁶⁰ Instituut Fysieke Veiligheid, *De veiligheidsregio en de gemeenteraad*, p. 7.
- ³⁶¹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Brief aan de leden van de raadscommissie AZ, Regionaal risicoprofiel*, 2 juli 2012.
- ³⁶² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, brief aan de raad, *Regionaal risicoprofiel*, 2 juli 2012.
- ³⁶³ Gemeente Amsterdam, *Voordracht voor de raadsvergadering van 15 juni 2017, Regionaal risicoprofiel actualisatie 2016*.
- ³⁶⁴ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³⁶⁵ *Visitatie Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, 17 en 18 mei 2017, p. 22.
- ³⁶⁶ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Jaarverslag en jaarrekening 2017*, p. 4.
- ³⁶⁷ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp Beleidsplan 2015*, p. 14.
- ³⁶⁸ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp Beleidsplan 2015*, p. 14.
- ³⁶⁹ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerp Beleidsplan 2015*, p. 14.
- ³⁷⁰ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Ontwerpbegroting 2019 en Actualisatie 2018*, 19 maart 2018, p. 10.
- ³⁷¹ *Visitatie Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, 17 en 18 mei 2017, p. 22.
- ³⁷² Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Management rapportage januari - augustus 2013*, p.2.
- ³⁷³ Instituut voor Fysieke Veiligheid, ir. C. Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³⁷⁴ Brief van het college aan raadscommissie AZ, *Beantwoording mondelinge vragen Commissie AZ 9 juni n.a.v. de jaarrekening en begroting van de VraA*, 15 juni 2016.
- ³⁷⁵ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2014*, p. 53.
- ³⁷⁶ Gemeente Amsterdam, *Jaarrekening 2014*, p. 36.
- ³⁷⁷ Gemeente Amsterdam, *Jaarrekening 2015*.
- ³⁷⁸ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2016*, p. 43.
- ³⁷⁹ Gemeente Amsterdam, *Jaarrekening 2016*, p. 56.
- ³⁸⁰ Gemeente Amsterdam, *Begroting 2017*, p. 61.
- ³⁸¹ Gemeente Amsterdam, *Raadsnotulen gemeenteraad 8 november 2017*, 2017, afdeling 2.
- ³⁸² Gemeente Amsterdam, *Raadsnotulen openbare vergadering donderdag 29 juni, 2017*, afdeling 2.
- ³⁸³ Gemeente Amsterdam, raadsgriffie, *Notitie van de Commissie Dualisering getiteld: gedragslijn actieve informatieplicht. Een handreiking voor het college*, 27 augustus 2003.
- ³⁸⁴ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.
- ³⁸⁵ Hanneke Bergsma, *De rol van de gemeenteraad in relatie tot de veiligheidsregio*, oktober 2015.
- ³⁸⁶ Gemeente Amsterdam, *Actualiteit voor de raadscommissie AZ, Actualiteit van het raadslid Nanninga (FVD), Boomsma (CDA) en Van Soest (PVDO) inzake het conflict binnen de Amsterdamse brandweerorganisatie*, 8 augustus 2018. Gemeente Amsterdam, *Raadscommissieverslag 6 september 2018*.
- ³⁸⁷ Gemeente Amsterdam, 2018/181, *Schriftelijke vragen van de leden Groen, Kat en N.T. bakker inzake giftige brandstof uit de Amsterdamse haven*, 10 juli 2018.
- ³⁸⁸ Gemeente Amsterdam, gemeenteraad, Gemeenteblad 2018, afdeling 1, nummer 580, *Motie C van de leden Van Soest en Nanninga inzake het conflict binnen de brandweer*, 4 juli 2018.
- ³⁸⁹ Gemeente Amsterdam, *Schriftelijke vragen, 2018, afdeling 1, nummer 370, Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Groen inzake de documentaire 'Beerput Nederland'*, 8 december 2017.

³⁹⁰ Gemeente Amsterdam, 2018/1, *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Peters inzake het mogelijk aan de commercie overlaten van het belangrijke werk van de brandweer*, 9 november 2017.

³⁹¹ Gemeente Amsterdam, Raadsgriffie, *Termijnagenda portefeuille Openbare orde en veiligheid*, 8 september 2017.

³⁹² Gemeente Amsterdam, Gemeentebblad 2016/1/1624, *Motie van de leden Glaubitz, Groen, N.T. bakker, De Heer en Van Lammeren inzake de export van giftige brandstoffen vanuit de haven van Amsterdam naar Afrika*, 9 december 2016.

³⁹³ Gemeente Amsterdam, Gemeentebblad 2016/1/1186, *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker van 19 september 2016 inzake de export van giftige brandstoffen vanuit Amsterdam naar Afrika*, 28 september 2016.

³⁹⁴ Gemeente Amsterdam, *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Kwint van 21 juni 2016 inzake de acties van de Brandweer voor een betere cao*, 19 oktober 2016.

³⁹⁵ Rekenkamer Metropool Amsterdam, *Definitief gespreksverslag*, 25 september 2018.

³⁹⁶ Gemeente Amsterdam, *Toezeggingen onderwerp brandweer aan de fractie TROTS*, 17 april 2014.

³⁹⁷ Gemeente Amsterdam, 2013/1/235, *Beantwoording schriftelijke vragen van het raadslid mevrouw A. van der velde van 5 december 2013 inzake het handelen door de brandweer in een recent geval waarbij een persoon te water is geraakt*, 7 maart 2014.

³⁹⁸ Gemeente Amsterdam, 2017/1/1430, *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Van Soest inzake Amsterdamse brandweerkazernes*, 14 november 2017.

³⁹⁹ Gemeente Amsterdam, Gemeentebblad 2016/1/1624, *Motie van de leden Glaubitz, Groen, N.T. bakker, De Heer en Van Lammeren inzake de export van giftige brandstoffen vanuit de haven van Amsterdam naar Afrika*, 9 december 2016.

⁴⁰⁰ Gemeente Amsterdam, Gemeentebblad 2016/1/1186, *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker van 19 september 2016 inzake de export van giftige brandstoffen vanuit Amsterdam naar Afrika*, 28 september 2016.

⁴⁰¹ Gemeente Amsterdam, *Schriftelijke vragen, 2018, afdeling 1, nummer 370, Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Groen inzake de documentaire 'Beerput Nederland'*, 8 december 2017.

⁴⁰² Gemeente Amsterdam, *Concept Raadscommissieverslag, 12 juli 2018*.

⁴⁰³ Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, *Gemeenschappelijke regeling 2015*.

⁴⁰⁴ Tekst en commentaar GPW, *commentaar op art. 22 WGR*, De Greef, actueel t/m 21 april 2018.

⁴⁰⁵ Inspectie Veiligheid en Justitie, *Staat van de rampbestrijding 2016. Regiobeeld 13, veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, oktober 2016, p. 24.

⁴⁰⁶ Inspectie Veiligheid en Justitie, *Staat van de rampbestrijding 2016. Regiobeeld 13, veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland*, oktober 2016, p. 23.