



NEDERLANDS INSTITUUT
FYSIEKE VEILIGHEID *Nibra*

Lectoraat transportveiligheid: kennisontwikkeling over modaliteiten, ketens, en actoren bij massatransport

30 september 2010
dr. Ir. N. Rosmuller

Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid *Nibra*
Postbus 7010
6801 HA Arnhem



Samenvatting

Inhoudsopgave

Samenvatting

1.	Kennis- en beroepsdomein transportveiligheid	04
2.	Doel en taken van het lectoraat	11
3.	Het lectoraat en de inbedding ervan	15
	<i>3.1 Het lectoraat</i>	
	<i>3.2 Inbedding bij het NIFV</i>	
	<i>3.3 Inbedding bij TNO</i>	
	<i>3.4 Relatie met het Platform Transportveiligheid</i>	
4.	Indicatoren	17
5.	Startsituatie	20
6.	Competentieprofiel, omvang en aanstelling van de lector	21
7.	Het werkplan van het lectoraat	22
8.	Invulling van de kenniskringen en hun kwaliteiten	24
9.	Begroting van het lectoraat	25
	Bijlage 1: Gesproken personen	26

1. Kennis- en beroepsdomein transportveiligheid

Grote lijnen

Nederland is een dichtbevolkt land met grote ambities op het gebied van economie en welvaart voor de bevolking. Niet alleen moet er geld verdiend worden met productie, verkeer en vervoer en dienstverlening, maar tegelijkertijd dient de kwaliteit van de leefomgeving van de burgers van hoog niveau zijn. Een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving is de veiligheid van de burger. In dit document gaat het om de fysieke veiligheid, welke is gerelateerd aan ongevallen en rampen¹, en meer specifiek bij transportactiviteiten.

Verkeer en vervoer zijn afgeleiden van welvaart, maar zijn tegelijkertijd ook activiteiten die de kwaliteit van de leefomgeving onder druk zetten: welke risico's lopen gebruikers en omwonenden van transportroutes door het vervoer van gevaarlijke stoffen? Welke informatie hebben bestuurders nodig om besluiten over transportveiligheidsvraagstukken en de aanleg van infrastructuur te nemen? Hoe kunnen professionals van de hulpdiensten goed betrokken raken bij risicopreventie en inhoudelijk een effectieve bijdrage leveren aan infrastructurele ontwerpprocessen? Op welke wijze kunnen hulpdiensten optreden bij ongevallen in tunnels? en hoe kunnen reizigers vluchten bij calamiteiten in ondergrondse stations of openbaarvervoer terminals?

Dergelijke typen van vragen zijn in de ontwikkeling van dit lectoraatplan veelvuldig gehoord in de rondgang langs de stakeholders in de maanden maart tot en met juli 2010. Dit lectoraatplan is tot stand gekomen na een uitgebreide consultatieronde van dr.ir. Rosmuller van een scala aan stakeholders op het gebied van transportveiligheid. In bijlage 1 is de lijst van gesproken personen opgenomen. Deze gesprekken hebben mede ook de focus zoals deze in dit lectoraatplan is aangebracht bepaald, zowaar geen eenvoudige klus wanneer de variatie aan betrokken deskundigen wordt gezien. Desalnietemिन is deze focus gaande weg steeds scherper geworden.

Het gaat in het lectoraat transportveiligheid om massatransport² van mensen en goederen: vervoers(gerelateerde)activiteiten waarbij calamiteiten plaats kunnen vinden die kunnen leiden tot groepen van slachtoffers en/of waarbij op de hulpdiensten een bovengemiddeld beroep wordt gedaan, zowel qua kwantiteit als kwaliteit.

¹ Naast fysieke veiligheid wordt sociale veiligheid onderkend waaraan burgers worden blootgesteld zoals criminaliteit, intimidatie en geweld. Een domein waarop bijvoorbeeld het Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR) of het Verweij Jonker Instituut actief is.

² Hier tegenover kan de veiligheid van individuele transport of verkeersveiligheid worden gesteld, bijvoorbeeld de veiligheid van fietsers of voetgangers in binnensteden of de bestelbusjesproblematiek op de autosnelweg. Verkeersveiligheid is het domein van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

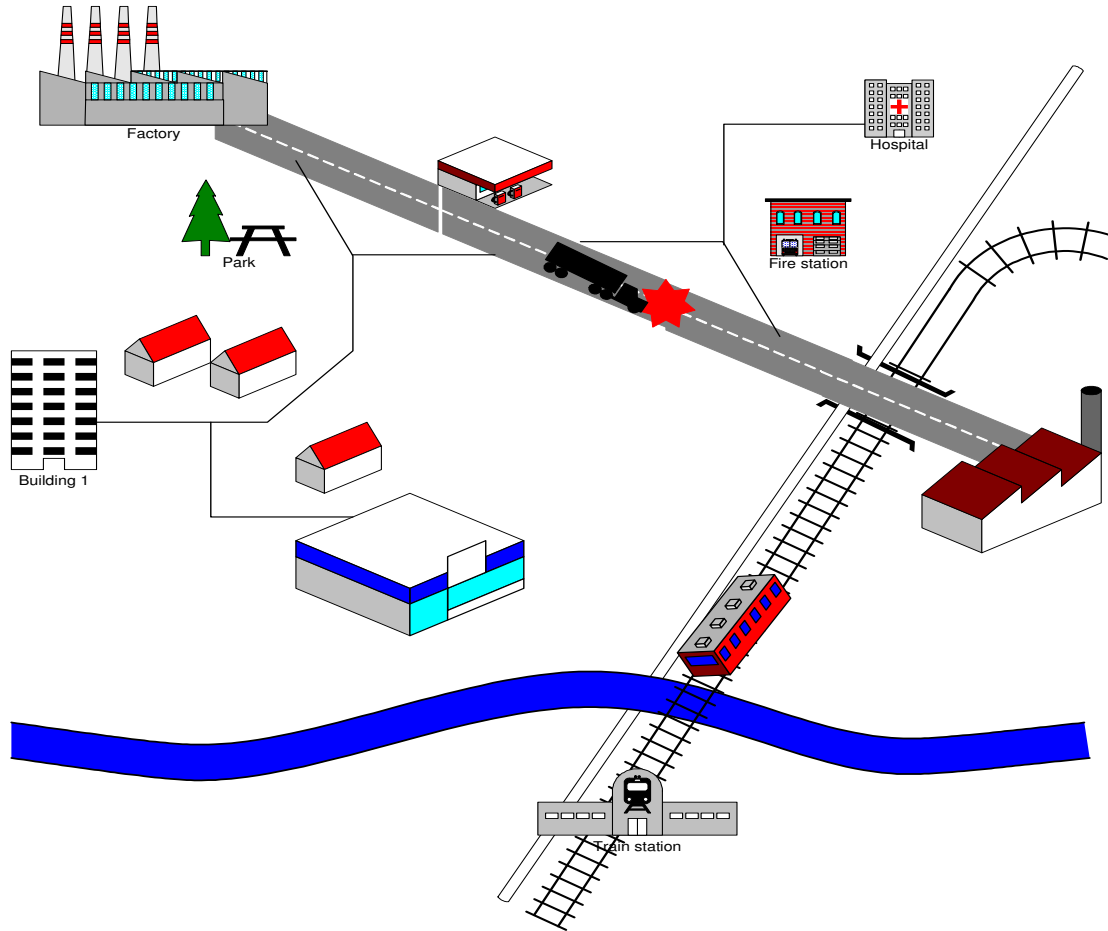
De rol van hulpdiensten bij dergelijke massatransportveiligheidsvraagstukken is al lang niet meer beperkt tot die van de publieke dienst die de slachtoffers, in het geval van een calamiteit, komt redden (repressie). De rol heeft zich verbreed tot preventie van risico's en risicobeheersing waarbij de advisering in vroege ontwerpstadia van infrastructures steeds wezenlijker wordt en zelfs in regelgeving zoals het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) expliciet wordt benoemd: we spreken van risicobeheersing (zowel preventie als repressie).

Hier lijkt de schoen zich te wringen. Massatransport is overal aanwezig in onze maatschappij en zowel in de advisering als calamiteitenbestrijding wordt topdeskundigheid van de hulpdiensten verwacht. Echter, waar infraproviders, projectontwikkelaars en private bergers hun (project)organisaties volledig op hun specialismen inrichten is transportveiligheid (slechts) een van de vele onderwerpen waar hulpdiensten een prominente rol in (behoren te) spelen. De uitdaging voor de hulpdiensten op het gebied van transportveiligheid is zich te ontwikkelen tot een gerespecteerde adviseur in infrastructurele ontwerptrajecten en adequate calamiteitenbestrijder bij transportongevallen. Op beide fronten bestaat een kloof tussen het gewenste en feitelijk aanwezige kennisniveau. Maar ook de mate en het stadium waarin hulpdiensten bij infrastructurele ontwikkelingen (bijv. (spoor)wegen, tunnels, transferia, ...) worden betrokken is voor verbetering vatbaar. Dat de overbrugging van deze kloof geen sinecure is zal blijken uit de volgende paragrafen waarin de complexiteit van het kennis- en beroepsdomein van de transportveiligheid wordt geschetst.

Een netwerk van ketens

Het gaat bij transportveiligheid om de verplaatsing in brede zin van goederen en groepen personen van A naar B. Ongeacht of het goederen of personen betreft die van A naar B worden verplaatst, zal hiertoe infrastructuur aanwezig moeten zijn. De infrastructuur is ingebed in de directe omgeving (woningen, bedrijventerreinen, natuur, etc). Wanneer er ideeën ontstaan over de aanleg van transportinfrastructuur zullen hulpdiensten hierbij kunnen adviseren over het ontwerp. Wanneer er ongelukken tijdens het transport plaats vinden, zullen de hulpdiensten de effecten ervan bestrijden. Onderstaande figuur schets de fysieke uiting van transportveiligheid. Voor visuele doeleinden zijn in deze figuur in beperkte mate de relevante onderdelen van infrastructurele netwerken weergegeven.

Figuur 1: Schets van transportveiligheid.



De omvang van de opgave om tot een adequaat kennisniveau te komen bij de hulpdiensten wordt ook duidelijk wanneer de infrastructuur nader in detail wordt bekeken. Het vervoer van personen, goederen en gevaarlijke stoffen kan vanuit een aantal schaalniveaus worden beschouwd:

- Micro: De bestuurder van een voertuig (m.u.v. buisleiding)
- Meso: Het voertuig en de 'container' waarin de persoon, het goed/gevaarlijke stof zich bevindt en dat zich voortbeweegt op de (lijn)infrastructuur
- Macro: De lijninfrastructuur die onderdeel vormt van het gehele infrastructuurele netwerk

De omvang van de opgave om tot een adequaat kennisniveau te komen bij de hulpdiensten wordt nog eens onderstreept wanneer ook de transportketen nader wordt bekeken. Deze keten van goederen bestaat uit een aantal stappen:

- Productie op de fabriek
- Opslag van grondstoffen op de fabriek
- Het productieproces
- Opslag van (half)fabrikaat op de fabriek
- Overslag/Laden in de container
- Verplaatsing tussen fabriek en afnemer
- Overslag van container in voorraad



Voor personenvervoer gaat het om (met daarbij verschillende vervoersmiddelen als opties zoals wandelen, fietsen, autorijden, trein, waterbussen):

- Voortransport (op verblijfs- en gebiedsontsluitingswegen)
- Hoofdtransport op stroomwegen
- Natransport (op verblijfs- en gebiedsontsluitingswegen)

En dan tot slot de modaliteiten zelf. Personen en goederen worden via diverse transportmodaliteiten geacomodeerd. De netwerken van wegen, spoorwegen, en waterwegen zijn duidelijk zichtbaar in het landschap. Echter, aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden getransporteerd via buisleidingen en luchthavens met hun *tunnels in the sky* accomoderen een grote groep personen en een omvangrijke goederenstroom.

Keuzes hierin zullen gemaakt moeten worden. Leidraad bij die keuzes kunnen de antwoorden zijn op vragen als: Wat dienen de zelf hulpdiensten te weten en voor welke informatie kan van anderen, met name ook private partijen, gebruik worden gemaakt?

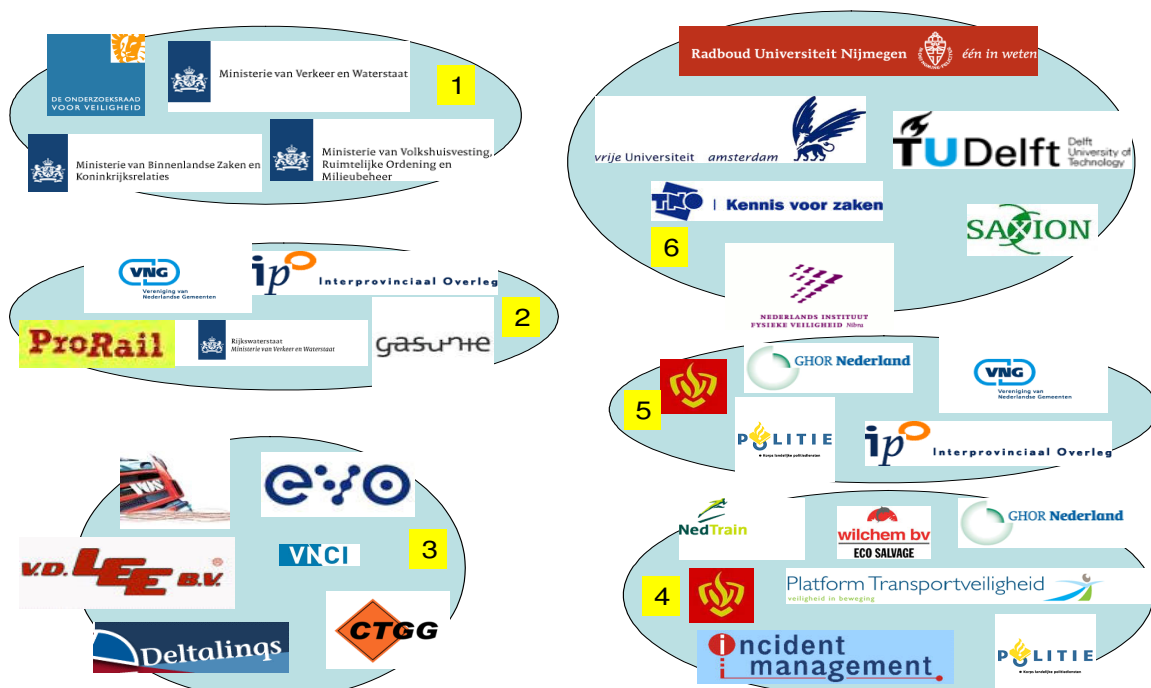
Eén keuze wordt hier al gemaakt: het moet gaan om massatransport:

- Collectieve verplaatsing van A naar B (treinen, bussen, waterbussen,...)
- *Mass transfer* faciliteiten (stations, openbaar vervoer terminals)

Drukke in het verkeer

Transport is tot in de haarvaten van onze samenleving aanwezig. Doordat transport een zo wezenlijk onderdeel van de samenleving vormt is het aantal betrokken organisaties navenant groot. Vele van de betrokken organisaties (actoren) leveren een bijdrage aan de veiligheid rondom het transport. Om enige structuur in de betrokken organisaties te bewerkstelligen is het actorenveld hieronder in een beperkt aantal clusters getypeerd.

Figuur 2: Actoren



Er zijn organisaties die het transportveiligheidsbeleid opstellen (1), organisaties die daadwerkelijk transportinfrastructuur realiseren en beheren, de infraproviders (2), organisaties goederen en personen vervoeren (3), organisatie die, wanneer er iets misgaat tijdens het vervoer, de incidenten bestrijden (4) en organisaties het gehele scala aan transportveiligheidsbeleid implementeren (5). Daarnaast bestaan er instanties die kennis leveren voor elk van de genoemde actoren met hun taakvelden (6).

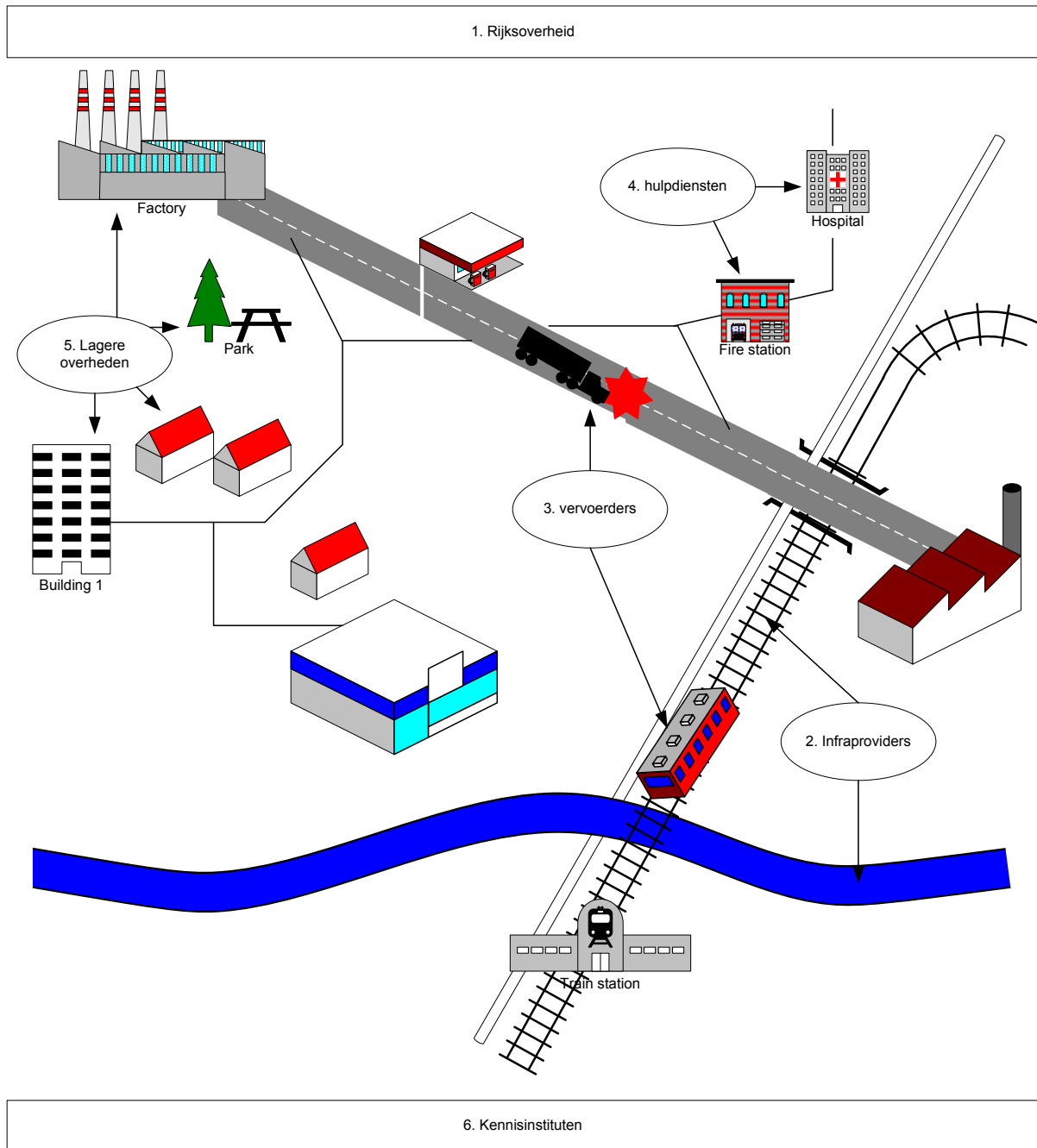
	Cluster	Gericht op	Product
6. Kennisinstanties	1. Rijk	Beleidskaders	Wet- en regelgeving
	2. Infraproviders*	Continuïteit, veiligheid	Infrastructuur
	3. Vervoerders	Continuïteit, veiligheid	Vervoer
	4. Hulpdiensten/bergers	Incident management	Incident afhandeling
	5. Provincies, Gemeenten, Veiligheidsregio's	beleidsimplementatie	Vergunning, handhaving en ontwerpadvisering

* waaronder ook Provincies/gemeenten

De veiligheidsregio heeft in dit kader een meervoudig taakveld met onderdelen die ook de andere taakvelden reeds betreffen: de zorg voor de implementatie van het veiligheidsbeleid in de regio, de advisering bij infrastructurele ontwikkelingen/projecten, de daadwerkelijke incidentbestrijding en recentelijk wat zwaarder aangezet ook de ontwikkeling van toegepaste kennis.

De clusters van actoren kunnen gekoppeld worden aan de in figuur 1 hierboven geschetste fysieke uiting van transportveiligheid, met als resultaat figuur 3. Net als figuur 1 en vanwege visualisatieredenen, beperkt weergegeven voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Rijk is in deze figuur niet weergegeven, maar is te beschouwen als kaderstellend vanuit wet- en regelgeving voor alle overige clusters van actoren.

Figuur 3: Clusters van actoren in transportveiligheid



Met het hierboven geschetste landschap van de transportveiligheid wordt duidelijk dat het lectoraat niet autonoom een bijdrage zal kunnen/moeten leveren aan de kennisontwikkeling op het gebied van transportveiligheid, maar voor genoemde stakeholders zoveel als mogelijk ook het *speelveld* moet creëren voor deze kennisontwikkeling, -borging, -ontsluiting en -verspreiding op het gebied van transportveiligheid.



Het lectoraat transportveiligheid heeft de professionals van de hulpdiensten als primaire doelgroep. Duidelijk zal zijn dat kennis en kennissen uit andere domeinen dan strikt de hulpverlening hierbij een belangrijke rol spelen (hierover meer in het hoofdstuk dat gaat over de inrichting van het lectoraat, paragraaf 7). Het gaat dan om zowel publieke als private partijen.

2. Doel en taken van het lectoraat

Doel

Het doel van het lectoraat transportveiligheid is het initiëren en stimuleren van nieuwe kennisontwikkelingen op het gebied van de (massa)transportveiligheid en het volgen van (internationale) ontwikkelingen. De initiatieven en stimulansen kunnen door het lectoraat zelf, derden of in samenwerking met elkaar worden uitgevoerd in kennisontwikkelingsprojecten.

De ontwikkelde kennis vindt op dusdanige wijze plaats dat de nieuw verworven kennis en inzichten op het vakgebied zo direct mogelijk en in samenhang in de opleidingen en de bijscholings- en oefenprogramma's aan het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid *Nibra* (NIFV) worden toegepast, zodat een optimale wisselwerking ontstaat tussen het professionele veld aan de ene kant en het NIFV aan de andere kant.

Uiteindelijk zal dit er toe moeten leiden dat de professionals binnen de hulpdiensten een geaccepteerde en volwaardige gesprekspartner zijn bij infrastructurele planontwikkeling. Zij hebben veiligheidskennis en zijn in staat in ontwerpprocessen deze kennis effectief in te brengen en te vertalen in bestuurlijke adviezen hetgeen zal leiden tot een effectieve preventie en beheersing van de risico's.

Gesteld kan worden dat de huidige kennisontwikkeling en het onderwijs- en oefenaanbod bij het NIFV op het terrein van de transportveiligheid zich nog vooral richt op de klassieke incidentbestrijding. Daarnaast is het karakter van de aanpak over het algemeen nog (te) modaliteitgericht.

Daarbij is er in Nederland volop aandacht voor transportveiligheid, maar veelal is deze aandacht vanuit een negatieve context: *'de hulpdiensten liggen dwars bij de vergunningverlening van OV-terminal', 'doden bij ongeluk in tunnel' of 'het optreden van de brandweer duurde veel te lang waardoor Nederland een verkeersinfarct kende'*. Enkele structureel terugkerende 'klachten' over de hulpdiensten en hun rol bij transportveiligheidsvraagstukken is het gebrek aan kennis van infrastructuur en de vervoermiddelen, de overtrokken veiligheidseisen die worden gesteld op basis van worst case scenario's en de onbevredigende incidentafhandeling (bevoegdheidendiscussies, kennis en communicatie).

Dergelijke 'klachten' en de nochtans modaliteit- en repressiegerichte aandacht binnen het NIFV onderwijs- en oefenaanbod maken duidelijk dat de meerwaarde van een lectoraat transportveiligheid op systeemniveau ligt ten opzichte van benadering binnen één afzonderlijke modaliteit, één schakel in de veiligheidsketen of één onderdeel van het infrastructurele netwerk.

Het lectoraat heeft dan ook meer specifiek tot doel om op het gebied van kennis, onderwijs en oefening:

- een structurele verbreding te bewerkstelligen van de klassieke transportincidentbestrijding (repressie) naar transportrisicobeheersing (de relatie tussen preventie en repressie);
- transportmodaliteit-overstijgende kennis te ontwikkelen en patronen te herkennen die de basis kunnen vormen voor de effectievere beheersing van transportrisico's;
- de doelgroepen van politie, brandweer en GHOR nader te brengen tot infraproviders en -ontwikkelaars en vervoerders enerzijds en private incidentbestrijdingsorganisaties zoals bergers anderzijds

De waarde van het lectoraat bestaat uit het creëren van een *speelveld* voor stakeholders op het gebied van transportveiligheid. Dit betekent dat partijen bij elkaar gebracht worden en over de inhoud spreken, vanuit een integraal belang. Integraliteit en kennis zijn hierbij essentieel. Meer concreet is een duidelijke rol weggelegd voor het lectoraat op de volgende 4 aspecten:

- Kennisontwikkeling: dit betekent uitvoeren van onderzoeksprojecten/-programma's, initiëren en stimuleren
- Kennisborging: dit betekent opgedane kennis vastleggen en actueel houden
- Kennisontsluiting: dit betekent weten waar (bij welke organisaties en personen) welke kennis (onderwerpen) aanwezig is en verbinden
- Kennisverspreiding: dit betekent kennis doceren en uitdragen door middel van gezaghebbende richtlijnen, presentaties, ..

De kennisontwikkeling en -verspreiding heeft met name zijn zwaartepunt op ketenbrede, modaliteitoverstijgende en multidisciplinaire aspecten van transportveiligheid. De reden hiervoor is dat hulpdiensten, *ongeacht* de transportmodaliteit met vergelijkbare dilemma's van doen zullen hebben. Om er enkele te noemen: hoe moet worden omgegaan in adviestrajecten bij infrastructurele projecten?, op welke wijze kunnen afwegingen tussen vervoer, economie en veiligheid gemaakt worden?, op welke wijze kunnen incidenten optimaal bestreden worden: met welke partners, hulpmiddelen en wie neemt wanneer welke besluiten? Aan welke informatie hebben bestuurders behoefte, in welke vorm en op welke moment in besluitvormingsprocessen?

De borging en ontsluiting van kennis zal met name per *modaliteit* plaats moeten vinden. De reden hiervoor is dat binnen afzonderlijke transportmodaliteiten de kennis in ruime mate aanwezig is bij (modaliteit)specifieke partijen (denk bijvoorbeeld aan prorail, gasunie, keyrail, wegvervoerders, ..). De crux zit er hierin om de aanwezige kennis en deskundigen te verbinden met de professionals van de hulpdiensten en vice versa.

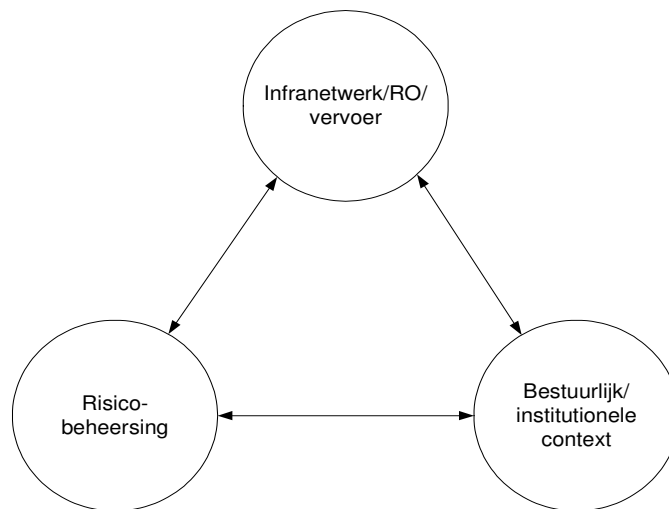
Indien het lectoraat aan deze aspecten invulling weet te geven zal kennis van transportveiligheid bij de stakeholders in het algemeen en bij de veiligheidsregio's in het bijzonder verbeteren, als mede het begrip voor elkanders argumenten.

Met de hierboven beschreven resultaten van de oriëntatie en focuseringspunten vormt het beoogde lectoraat de spil in het samenspel van:

- infranetwerk/ruimtelijke ordening/vervoer
- risicobeheersing (preventie /incident-rampenbestrijding)
- bestuurlijk/institutionele context

Onderstaande figuur schematiseert dit samenspel.

Figuur 4: Meerwaarde van het lectoraat: spil tussen focuspunten RO, Risicobeheersing en bestuurlijk context.



Taken

Om bovenstaande doelstellingen te realiseren voert de lector met zijn collega's binnen het lectoraat de volgende taken uit:

- het signaleren en registreren van ontwikkelingen op het terrein van de transportveiligheid;
- het opstellen van een eigen onderzoeksprogramma, gericht op het wegnemen van kennisleemtes, alsmede het toevoegen van kennis aan het onderwijsproces en de beroepspraktijk. De belangrijkste bronnen van nieuwe en verbeterde kennis zijn de eigen, systematisch uitgevoerde onderzoeken (waaronder praktijkevaluaties), resultaten van onderzoek die elders binnen het NIFV en de branche zijn uitgevoerd, alsook onderzoeksresultaten uit het buitenland;
- het uitvoeren van het onderzoeksprogramma met de eigen kenniskring (zie ook paragraaf 3 en 8) en met contacten in het veld van de transportveiligheid;
- de gerealiseerde kennisontwikkeling uit het eigen onderzoeksprogramma valideren en praktijkgericht toepassen in opleidingen en oefeningen op het terrein van de transportveiligheid aan het NIFV (in samenhang);
- de output van de kennisontwikkeling publiceren in (inter)nationale vakbladen, tijdschriften en op congressen;



lectoraatplan transportveiligheid

- overige onderzoeksresultaten op het terrein van de transportveiligheid valideren en praktijkgericht toepassen in voornoemde opleidingen en oefeningen. Speciale aandacht verdienen de resultaten uit evaluaties ('lessons learned', 'best practices') van (internationale) transportongelukken en internationale ervaringen;
- de deskundigheidsbevordering en professionalisering van (gast)docenten die bij het NIFV optreden;
- het leiding geven aan de kenniskring transportveiligheid;
- actieve wederzijdse participatie en informatie-uitwisseling met lectoraten van andere instellingen voor beroepsonderwijs en hogescholen, zowel in Nederland als in het buitenland.

3. Het lectoraat en de inbedding ervan

De medewerkers in het lectoraat transportveiligheid functioneren onder leiding van de lector. Allen zijn werkzaam bij of voor het NIFV.

3.1 Het lectoraat

- Lector

Het lectoraat bestaat in de eerste plaats uit een *lector*.

De lector geeft inhoudelijk leiding aan de onderzoeks- en kennisontwikkelingsprogramma's op het terrein van de transportveiligheid aan het NIFV, waarvan de producten worden verwerkt in het onderwijs/oefenen en ten goede komen aan de betrokken doelgroepen. De lector bewaakt en bevordert tevens de samenhang in de kennis, opleidings- en oefenfunctie binnen het instituut. De lector is inhoudelijk verantwoordelijk voor de onderzoeksresultaten die voortkomen uit voornoemde onderzoeksprogramma(s).

De lector valt binnen het NIFV beheersmatig onder lijnverantwoordelijkheid van de manager van de Academie voor Crisisbeheersing.

- Kenniskring

Daarnaast bestaat het lectoraat uit een *kenniskring* bestaande uit een binnenring van interne medewerkers van het NIFV en een buitenring van externen (zie voor meer paragraaf 8).

De binnen het NIFV en TNO interne³ interactie tussen het lectoraat (lector, kenniskring), de Academie voor Crisisbeheersing (NIFV), het lectoraat Crisisbeheersing (NIFV) en het lectoraat risicobeheersing (Saxion) is gericht op de volgende doelen:

- het inzichtelijk maken van het werkteerrein van transportveiligheid voor en bij alle betrokken doelgroepen;
- het toegankelijk maken van het werkteerrein van transportveiligheid voor alle betrokken doelgroepen;
- het bevorderen van de noodzakelijke samenwerking tussen de betrokken doelgroepen met betrekking tot de kennisontwikkeling en indien mogelijk op het terrein van het opleiden en oefenen;
- het zo veel mogelijk terugbrengen van versnipperde initiatieven tot gezamenlijke initiatieven van de betrokken doelgroepen;
- het bevorderen van afstemming tussen opleidingen aan het NIFV enerzijds en andere relevante instellingen van beroepsonderwijs anderzijds.

³ Daarnaast, zoals ook duidelijk zal zijn uit dit document streeft het lectoraat naar intensieve samenwerking met partijen buiten het NIFV en TNO. Te denken valt aan de organisaties waarmee contacten is gelegd in de oriëntatiefase met daarbij zoals leerstoelen en veldvertegenwoordigers die voorzien in de infra dan wel het vervoer van personen en goederen daadwerkelijk realiseren.

3.2 Inbedding binnen het NIFV

Het lectoraat crisisbeheersing vormt een onderdeel van het kennismanagement van het NIFV. Andere lectoraten die hiervan momenteel onderdeel uitmaken zijn Crisisbeheersing, Brandweerkunde en Brandpreventie

Het lectoraat Transportveiligheid wordt binnen het NIFV ondergebracht bij de Academie voor crisisbeheersing, waarin ook de leergang Master of Crisis and Public Order Management (MCPM) wordt verzorgd en de afdeling oefenen is ondergebracht die zich zijdelings bezighouden met transportveiligheid. De vakgroepdecaan risicobeheersing zal deel uitmaken van de kenniskring.

Het NIFV heeft een eigen onderzoeksgroep. Deze onderzoeksgroep verricht thans deels ook onderzoek op het terrein van transportveiligheid. Zodra het lectoraat is gestart zullen onderzoekers van de onderzoeksgroep op projectbasis in het onderzoeksprogramma van het lectoraat participeren op basis van inhuur, daar waar het gaat om transportveiligheid.

De inhoudelijke programmering van de activiteiten en de kennisontwikkeling van het lectoraat wordt in overleg met de lector aangestuurd door de vakgroepdecaan risicobeheersing (NIFV).

3.3 Inbedding binnen TNO

Per 1 januari 2011 heeft TNO een matrix structuur als basis voor zijn organisatie. Zo zijn er inhoudelijke thema's (7) en expertisecentra (3). De expertisecentra leveren kennis/menskracht aan de thema's. De thema's zijn nader opgedeeld in proposities. Binnen TNO heeft het lectoraat bij 3 proposities duidelijke aanknopingspunten:

- Urbane leefomgeving (binnen thema gebouwde omgeving)
- Robuuste maatschappelijke infrastructuren (binnen thema integrale veiligheid)
- Betrouwbare verkeerssystemen (binnen thema mobiliteit)

3.4 Relatie met het Platform Transportveiligheid

In oktober 2009 is het Platform Transportveiligheid opgericht. Hierbij is een intentieverklaring tussen het Platform en het NIFV ondertekend om toe te werken naar een lectoraat Transportveiligheid. Het Platform is per 1 februari 2010 in werking getreden met de aanstelling van een Hoofd Programmabureau en een ondersteuner. Er is in de oriënterende fase van dit lectoraat intensief met het hoofd van het programmabureau van het Platform samengewerkt.

De relatie tussen het beoogde lectoraat en het Platform is als volgt:
Het Platform beoogt bestuurders bij te staan bij veiligheidsvraagstukken rondom (bovenregionale) infrastructurele projecten. Zij verbindt de vraag naar en het aanbod van transportveiligheidskennis. Daarnaast beoogt het Platform een brug te slaan tussen professionals en bestuurders. Het beoogde lectoraat ontwikkelt transportveiligheidskennis en methoden en technieken om die kennis te



ontwikkelen. Het platform Transportveiligheid denkt mee in de programmering van de kennisontwikkeling. Daarnaast kan het Platform het lectoraat opdracht geven voor een bepaald project onderzoek uit te voeren, en faciliteren bij de projectuitvoering. Het Platform vormt de schakel tussen de nationaal beleid en de veiligheidsregio's en de schakel tussen het lectoraat en bestuurders.

De lector neemt als adviserend lid zitting in het bestuur van het Platform Transportveiligheid. Het Platform geeft input voor de programmering van de kennisontwikkelingen binnen het lectoraat.

4. Indicatoren

a. *Doorwerking in aanpassing van curricula, professionalisering van docenten of verandering van opleidingsstructuren*

Het lectoraat transportveiligheid:

- stimuleert de vakontwikkeling door uitkomsten van onderzoeken en kennisontwikkeling systematisch te verspreiden dan wel via de vakgroepdecaan risicobeheersing (NIFV) in te laten voeren in onderwijs- en oefenprogramma's;
- zorgt er voor dat met betrekking tot het oefenen van functionarissen die een rol hebben in de transportincidentbestrijding zoals het NIFV deze organiseert nieuwe inzichten worden meegenomen in de verschillende vormen van oefenen (realistisch oefenen, simulaties en desktop oefenen);

Het lectoraat ondersteunt de professionalisering van docenten door:

- het organiseren van kennis- dan wel ervaringsoverdrachtdagen voor 'docenten transportveiligheid' van het NIFV;
- 'docenten en oefenpersoneel transportveiligheid' te betrekken bij het doen van onderzoek of workshops.

b. *Inhoudelijke relatie met soortgelijke verbanden van docenten bij instellingen van hoger onderwijs en onderzoek over de landsgrenzen*

Er zijn verschillende instellingen die transportveiligheid tot hun domein rekenen. Momenteel werken deze instellingen soms structureel, soms incidenteel samen met het NIFV.

Het lectoraat onderhoudt contact dan wel organiseert regulier inhoudelijk overleg met verwante instellingen voor hoger (beroeps)onderwijs, waaronder ten minste:

- Saxion Hogescholen (lectoraat Risicobeheersing, bestuur en management van veiligheidstechnologie);
- Politieacademie (Lectoraat Openbare Orde en Gevaarsbeheersing)
- Vrije Universiteit Amsterdam (Leerstoel Fysieke Veiligheid en Crisisbeheersing);
- Technische Universiteit Delft (Leerstoel Veiligheid en Rampenbestrijding);
- Radboud Universiteit Nijmegen (Leerstoel Planologie en leerstoel Goederenvervoer).
- Rijkswaterstaat (Bureau Incident management)

Internationaal onderhoudt het NIFV contacten met verschillende instellingen, zoals:

- de universiteiten van Glasgow en Leicester (UK)
- The Fire Service College in Moreton in Marsh (Engeland)
- The Rescue Service Agency in Revinge (Zweden),
- International Transportation Safety Association (ITSA),
- The international Emergency Management Society (TIEMS),
- European Fire Service college Association (EFSCA) en
- World Association for Disaster and Emergency Medicine (WADEM).

Bekeken zal worden in hoeverre de contacten die het NIFV met deze instellingen heeft uitgebreid dan wel gebruikt kunnen worden binnen het domein transportveiligheid.

Het lectoraat richt zich in de eerste jaren primair op nationale en grensoverschrijdende EU-ontwikkelingen. In tweede instantie worden ook wereldwijde ontwikkelingen meegenomen.

Verder is er ook (inhoudelijk) overleg tussen de 'eigen' lectoren die een relatie hebben met transportveiligheid zoals de lectoraten Brandweerkunde en Crisisbeheersing (NIFV). Deze lectoraten hebben ook ieder hun eigen externe netwerken.

c. Inhoudelijke relatie met korpsen en instellingen

Samenwerking wordt gezocht dan wel relaties worden onderhouden (al dan niet via de geëigende kanalen binnen het NIFV waaronder in toenemende mate digitale webdiensten, zoals BrandweerKennisNet) met:

- de regionale brandweerkorpsen en GHOR-regio's, die momenteel transformeren in veiligheidsregio's;
- de regionale politiekorpsen het KLPD;
- de directoraat Veiligheid van BZK en de directie Regionale Bereikbaarheid en Veilig Transport (V&W)
- de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid van het ministerie van BZK en de inspectie Verkeer en Waterstaat van V&W, Steunpunt Tunnelveiligheid (RWS);
- het Platform Transportveiligheid
- de Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Commissie Tunnelveiligheid;
- Landelijk Informatiepunt Ongevalsebestrijding Gevaarlijke Stoffen (LIOGS) van het DCMR
- de Nederlandse Vereniging voor Brandweertzorg en Rampenbestrijding (NVBR). De lector participeert in het netwerk risicobeheersing;
- de raad van Regionaal Geneeskundig Functionarissen;
- relevante onderzoeksbureaus, zoals TNO afdeling Veiligheid in de Industriële en Gebouwde Omgeving;

d. Aantoonbare vergroting van de inspanning op het gebied van kennisoverdracht op het (georganiseerde) bedrijfsleven

Voor het NIFV geldt dat zij hun kennisoverdracht richten op de publieke zaak (zie ook paragraaf 2). Dit geldt in het bijzonder ook voor het lectoraat, zoals ook al blijkt uit vorige paragrafen.

Aanvullend kan daarover nog worden opgemerkt dat de bevindingen van het lectoraat ook gebruikt worden bij het actualiseren van de kaderstellende rijks-publicaties die ruim verspreid worden binnen het veld. Binnen de branche – en dus ook met betrekking tot deze actualisatie – wordt een unité de doctrine als een gemis ervaren en de realisatie ervan wordt steeds belangrijker.

Hoewel het lectoraat zich primair richt op de publieke zaak zullen ook – hetzij in de zijlijn – vitale sectoren binnen het bedrijfsleven op enigerlei wijze aan bod komen en daarmee wellicht bediend worden denk bijvoorbeeld aan infraproviders zoals buisleiding- en

spoorwegexploitanten, ontwerpers, eigenaren en beheerders van infrastructurele kunstwerken en knooppunten.

e. Substantiële stijging van de inkomsten uit contractactiviteiten en toegepast onderzoek in de periode 2011 tot 2015

Het NIFV heeft ervaring met contractonderwijs en contractonderzoek voor derden. Het ligt in de lijn der verwachting dat het lectoraat Transportveiligheid indirect positief uitwerkt op het contractonderwijs en het contractonderzoek. De doelstelling is om in het eerste jaar 50.000 euro aan inkomsten uit contractactiviteiten te verkrijgen, zodat een inkomenssituatie wordt gecreëerd die het mogelijk maakt extra uitgaven te doen voor onderzoek en kennisontwikkeling binnen het lectoraat zonder dat daarvoor een sponsorende opdrachtgever is gevonden.

5. Startsituatie

De groepring van actoren tot 5 clusters (beleid, infraproviders, vervoerders, incidentbestrijding, kennisinstanties) in figuur 1 biedt dan wel overzicht, maar ondervangt niet de veelheid aan vraagstukken die zich op het gebied van de transportveiligheid voordoen.

Deze uitdaging voor de hulpdiensten, en dan met name de brandweer, worden des te groter wanneer men zich bedankt dat de commissie Mans heeft aangegeven dat er per saldo 85 miljoen euro op jaarbasis minder aan brandweeractiviteiten besteed moet worden. Daarbij komt dat de invoering van de veiligheidsregio's aanstaande is. Per 1 oktober 2010 zullen de veiligheidsregio's hun rol op het gebied van veiligheidsadviseur verder waar moeten gaan maken, het basisnetvervoer gevaarlijke stoffen staat voor de deur net als nieuwe regelgeving omtrent vervoer door buisleidingen. De vervoersintensiteiten op de Hogesnelheidslijn en Betuwelijn komen op gang en tal van infra- en tunnelprojecten en OpenbaarVervoerTerminals liggen op de ontwerptafel.

Net als op het domein van de transportveiligheid is er binnen het NIFV zelf op tal van fronten aandacht voor transportveiligheid. Zo worden lessen transportveiligheid aangeboden in de specialist risico en veiligheid, is transportveiligheid een geregeld terugkerend object van de afdeling onderzoek en vinden al dan niet virtueel oefeningen en trainingen in transportincident management en -bestrijding plaats.

Een eerste stap voor het lectoraat is dan ook binnen het NIFV en in overleg met het platform transportveiligheid de koers binnen het lectoraat nader te bepalen. Het gaat hierbij om koersbepaling op systeemniveau in plaats van één afzonderlijke modaliteit, één schakel van de veiligheidsketen of één onderdeel van het infrastructurele netwerk.

Deze eerste globale stap wordt samen met de vervolgstappen en overige samenhangende kennisontwikkelingsthema's vastgelegd in een vierjarig werkplan (zie paragraaf 7).

6. Competentieprofiel, omvang en aanstelling van de lector

Competentieprofiel

De lector is wetenschappelijk geschoold, is gepromoveerd of kan bogen op een met promotie vergelijkbare hooggekwalificeerde werkervaring en beschikt over conceptuele en ervaringskennis op het kennisdomein transportveiligheid. Ook wordt ervan uitgegaan dat de lector vertrouwd is met relevante internationale ontwikkelingen en publicaties.

Samenvattend wordt van de lector verwacht dat hij/zij:

- een opleiding heeft op academisch niveau;
- gezaghebbend gepubliceerd en geopereerd heeft op het gebied van transportveiligheid;
- ervaring heeft met leidinggeven, onderzoek en advisering;
- ervaring heeft met het onderwijs;
- ervaring heeft met bestuurlijke, politieke en infrastructurele ontwerpprocessen;
- beschikt over een uitgebreid netwerk in zowel de hulpdiensten als de transportbranche.

Voor deze functie gelden de volgende competenties:

- het kunnen opzetten en begeleiden van kennisontwikkelingsprojecten en het uitvoeren van toegepast onderzoek;
- het scherp kunnen analyseren;
- het hebben van didactische vaardigheden;
- het beschikken over een hoge mate van integriteit;
- de bereidheid en geschiktheid om in teamverband te werken (zowel met collega's als projectleden in de kenniskring);
- het hebben van een bindend vermogen om betrokkenheid bij de kenniskringpartners te genereren;
- het beheersen van de Nederlandse taalvaardigheid; naast het Nederlands wordt verwacht dat de lector ook tenminste de Engelse taal in woord en geschrift beheerst.

Omvang en aanstelling van de lector

De beoogd lector wordt voor ca 0,5 fte aangesteld bij het NIFV. De aanstelling is tijdelijk voor de duur van vier jaren.

7. Het werkplan van het lectoraat

Het lectoraat Transportveiligheid kent gezien de hiervoor geschetste problematiek één hoofdthema: veiligheid op systeemniveau. Kortweg houdt dat in dat de (onderzoeks)activiteiten van het lectoraat tot doel hebben om de effectiviteit van professionals binnen de hulpdiensten te vergroten, zowel in de advisering omtrent infrastructurele projecten (preventie en risicobeheersing) als in incidentbestrijdingsoperaties.

Gezien het hoofdthema en de geformuleerde aanvullende doelstelling (zie paragraaf 2) zal het lectoraat voor een belangrijk deel moeten investeren in netwerken. De multidisciplinaire samenstelling van met name de buitenring van de kenniskring is daartoe van essentieel belang en verdient daarmee ruime aandacht.

De volgende jaarlijks terugkerende onderdelen maken onderdeel uit van het vierjarige werkplan. Het lectoraat:

- levert per jaar minimaal twee onderzoeksrapporten op;
- publiceert enkele malen per jaar in (inter)nationale vakbladen;
- levert minimaal twee maal per jaar een bijdrage aan congressen en/of workshops;
- koppelt regelmatig resultaten van kennisontwikkeling terug naar de academies binnen het NIFV;
- organiseert jaarlijks een kennis- dan wel ervaringsoverdrachtbijeenkomst voor docenten/oefenpersoneel aan het NIFV;
- levert periodiek content ten behoeve van de kennisbanken van de digitale kennisdiensten (Brandweer Kennis Net, TLN, ..);
- evalueert jaarlijks het functioneren van het lectoraat.

Hieronder is het programma 2011 – 2015 opgenomen dat de basis zal vormen voor het te formuleren onderzoeksprogramma van het lectoraat.

Jaar 1	<ul style="list-style-type: none"> • Formeren van een kenniskring; • Het lectoraat zichtbaar maken richting het veld en eventuele partners; • Inventariseren van de activiteiten c.q. initiatieven (op het terrein van transportveiligheid) die momenteel plaatsvinden binnen de EU en op nationaal- en regionaal niveau; • Inventariseren en evalueren van de huidige opleidingen en de wijze van oefenen (op het gebied van de transportveiligheid) binnen het NIFV en in de branche; • Inventariseren van knelpunten in de transportveiligheid binnen in eerste instantie de (veiligheids)regio's en op nationaal niveau en in tweede instantie in EU-verband (primair in relatie tot de multidisciplinaire samenwerking); • Formuleren van een vierjarig onderzoeksprogramma; • Opstarten c.q. uitvoeren van verschillende onderzoeken
---------------	---



Jaar 2	(Verder) uitvoeren van (een deel van) het onderzoeksprogramma, waaronder: <ul style="list-style-type: none">- het evalueren van de invoering van het basis net vervoer gevaarlijke stoffen: welke knelpunten worden ondervonden?- het opstellen van een modaliteitoverstijgend analysekader voor transportveiligheid- het evalueren van enkele infrastructurele ontwerptrajecten en transportongevallen in Nederland;- het beschrijven van de consequenties van de invoering van de veiligheidsregio's op transportveiligheid.
Jaar 3	(verder) Uitvoeren van (een deel van) het onderzoeksprogramma.
Jaar 4	(verder) Uitvoeren en afronden van het onderzoeksprogramma.

8. Invulling van de kenniskring en hun kwaliteiten

De *binnenring* bestaat ten minste uit:

- enkele onderzoekers van de onderzoeksgroep van het NIFV;
- docenten en oefenpersoneel van de Academie voor Crisisbeheersing (NIFV);
- de vakgroepdecaan risicobeheersing;
- medewerker van het documentenbeheer van het NIFV;

De *buitenring* bestaat ten minste uit:

- externe kerndocenten van het NIFV;
- externe deskundigen, waaronder praktijkmensen uit de publieke sector en het bedrijfsleven;
- lector Risicobeheersing Saxion;
- hoofd programmabureau van het Platform Transportveiligheid
- hoogleraar Veiligheid en Rampenbestrijding TUD of Crisisbeheersing van de VU

Van de projectleden van de kenniskring worden de volgende kwaliteiten verwacht:

- academische denk- en werkniveau en ervaring met kennisontwikkeling;
- onderzoeksvaardigheden;
- het hebben van een netwerk binnen het werkterrein van crisisbeheersing;
- het schrijf- en taalvaardig zijn;
- vertrouwd zijn met de brandweerpraktijk, politiepraktijk of geneeskundige praktijk aangaande transportveiligheid;
- het vermogen hebben om casuïstiek om te zetten in kennisproducten of onderwijsproducten;
- oog hebben voor interdisciplinaire samenwerking;
- alert zijn op de vraag: wat kunnen actoren in de transportveiligheid met de kennisontwikkeling doen en zijn er lessen te trekken die voor andere modaliteiten/toepassingen van belang zijn.

Bij het daadwerkelijk inrichten van de kenniskring zal de manager van de Academie van Crisisbeheersing letten op voorwaarden als de aantallen, de diversiteit in samenstelling, de functionele bewegingsruimte en de exploitatie van de brandweer, GHOR- en politiepraktijk op kennisgebied. In principe wordt uitgegaan van een inzet van de projectleden van ten minste 0,2 fte.

9. Begroting van het lectoraat

In onderstaand schema worden de uitgaven (in euro) per jaar gegeven.
Het NIFV neemt de kosten voor zijn rekening.



Bijlage 1: Gesproken personen

Wie	organisatie	Wanneer in 2010
Prof.dr.ir Rob vd Heijden	Universiteit van Nijmegen	18 februari
Wim Papperse, Sylvia Meulenstein, Harry Bovens, Jos Post	NIFV	1 maart, ..
Hans Spobeck	Platform Transport Veiligheid	3 maart, ..
Peter Torbijn en Sebe Buitenkamp	Ministerie van VROM	12 maart
Prof.dr. Ben Ale	TU Delft	17 maart
Frans Jorna	VCNL	18 maart
Prof.dr. Lorike Hagdorn	TNO en VU	23 maart
Ron van Elden	Nifv	25 maart
Jos Post	Nifv	26 maart
Prof.dr. Ira Helsloot	Vu	26 maart
Dick Sweitser en Menso Molag	Saxion Hoge School/TNO	6 april
Hubert Jan Albert	Ministerie van BZK	9 april
Jan van Belzen	Platform Transport Veiligheid	9 april
Henk Langenberg	Ministerie van V&W	19 april
Alexander Sackers	TLN	21 april
Evert Wijdeveld	Deltalinqs	7 mei
Peter de Bruin	Nose Innovations	7 mei
Prof.dr.ir. Lori Tavasszy	TNO en TUD	17 mei
Jelle Boonstra	TLN	14 juni
Prof.dr. Ben Immers	TRAIL	14 juni
Pehr Teulings	EVO	16 juni
Ype Schat	GHOR-NL	18 juni
Saskia Tooten	ProRail	23 juni
Rob Brons	HHS	25 juni
Dick vd Brand	Gasunie	30 juni
Auke Oosten	KLPD	6 juli
Anneke Bovens en Iep Visser	OvV	7 juli
Herman Schreurs en Mariska Achtereekte	VNOG	21 juli
Jos de Laat	GHOR Midden en West Brabant	22 juli
Jack Kusters	Provectus	26 juli
Jolanda v Deurzen en Gert-Jan Meijer	TNO	2 augustus
Tineke Wiersma	Dienst Infrastructuur, V&W	18 augustus
Wim Kooiman en Dick Amesz	DCMR	22 september