



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Honderd procent veilig is een illusie: Op 8 mei jongstleden organiseerde de B.I.L. een forum met het thema 'Veiligheid en bestuurslijke verantwoordelijkheid'. Dit forum werd georganiseerd door en voor avond studenten. In onderstaand artikel vindt u een verslag van deze boeiende avond.

Straathof, W.

Citation

Straathof, W. (2001). Honderd procent veilig is een illusie: Op 8 mei jongstleden organiseerde de B.I.L. een forum met het thema 'Veiligheid en bestuurslijke verantwoordelijkheid'. Dit forum werd georganiseerd door en voor avond studenten. In onderstaand artikel vindt u een verslag van deze boeiende avond. *Bestuurskundige Berichten*, 16(2), 36-37. Retrieved from <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3234437>

Version: Publisher's Version

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3234437>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Op 8 mei jongstleden organiseerde de B.I.L. een forum met het thema 'Veiligheid en bestuurlijke verantwoordelijkheid'. Dit forum werd georganiseerd door en voor avonds studenten. In onderstaand artikel vindt u een verslag van deze boeiende avond.

Honderd procent veilig is een illusie

Wilma Straathof

Eerst was er CMI, toen Enschede, toen Volendam. Veiligheid staat de laatste jaren bijna voortdurend in de schijnwerpers. Als de brand geblust is, spits de discussie zich steeds meer toe op de bestuurlijke verantwoordelijkheid. Wat doet de overheid om de veiligheid te garanderen? Loopt de overheid niet altijd achter de feiten aan? Onder leiding van Pau Nieuwenburg, universitair docent bestuurlijke ethiek van Bestuurskunde (Rijksuniversiteit Leiden), spreken Hans Moor, locatiemanager Maa Europort Terminal, Rob Brons, voorzitter van het college brandweercommandanten Haaglanden, Mario Bakker, lid directieteam DCMR en Matthijs van Muijen, PvdA-raadslid Rotterdam hierover. De bijeenkomst vond plaats voor een publiek van studenten bestuurskunde in Leiden.

"Veiligheid is een vak van nullen en enen. Een beetje veiligheid bestaat niet", stelde Rob Brons aan het begin van de discussie. Veiligheid is dus digitaal. Of het is veilig, of niet. Hij maakt daarbij, in navolging van de Engelsen een onderscheid tussen 'safety' en 'security'. "Als brandweer gaan we over de 'safety'. Wij brengen in kaart wat er minimaal moet gebeuren om aan de veiligheidseisen te voldoen."

"Als overheid zijn we op veiligheidsgebied vooral normerend en sanctionerend", vult Mario Bakker van de DCMR hierop aan. Zijn ervaring is dat grote

bedrijven zelf verantwoordelijkheid nemen voor veiligheid. Bij onduidelijkheden wordt er met de overheid overlegd. "Met grote bedrijven is het makkelijker praten.

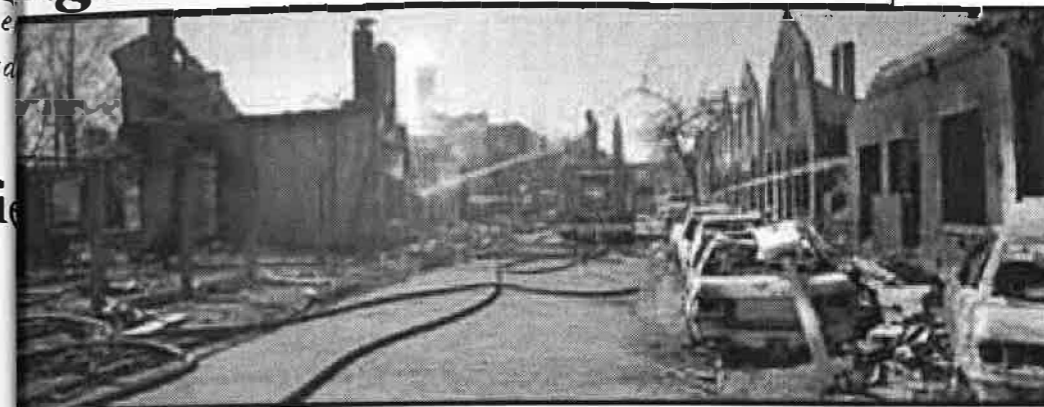
Het verschil tussen veilig zijn en veilig voelen

Deze bedrijven zijn in de regel kapitaalkrachtig en hebben kennis in huis. Het probleem is de groep die minder kennis en geld heeft, en vanuit hun perspectief ook minder

verantwoordelijkheidsbesef. Verantwoordelijkheid is voor deze groep een onderhandeling. "Daar hebben we veel last van", beaamt Brons. "Want zoals gezegd valt er niet onderhandelen over veiligheid. Een, wie maakt zich daar druk als je gaat onderhandelen, weet er nooit waar je terecht komt. Je moet nu eenmaal bepaalde informatie hebben om een incident te kunnen managen. Niet voldoende informatie of onjuiste informatie is altijd nog het meest gevaarlijk."

Normen en beleving

Veilig zijn en veilig voelen. Dat is niet hetzelfde. De overheid controleert of bedrijven technisch aan



vorming in een eerder stadium met milieu rekening moet worden gehouden. Veiligheid is nog te veel iets van de brandweer en de politie. Verinnerlijking ziet hij als de belangrijkste opgave.

gels voldoen. Daarnaast is er ook veiligheidsbeleving. Bedrijven hebben hier ook een taak in, vindt raadslid Matthijs van Muijen. Hij neemt als voorbeeld de platforms in de Rijnmond zijn opgericht. Door regelmatig in dit platform met elkaar in gedachten te wisselen, hebben bewoners meer zicht op wat er bij bedrijven gebeurt en horen bedrijven waar bewoners waarde aan hechten.

De veiligheidsbeleving is ook iets wat Bakker opvalt in discussies over veiligheid. "Na de vuurwerkexplosie zeiden de getroffen door de camera: 'Ik wist niet dat er een vuurwerkopslag in de buurt was.' Moet ik dan als ambtenaar bij de bus moeten?"

Het probleem is ook hoe je dat doet. Communicatie over veiligheid en veiligheidsperceptie is niet makkelijk. Het is verschrikkelijk abstract. "Want zoals gezegd valt er niet onderhandelen over veiligheid. Een, wie maakt zich daar druk als je gaat onderhandelen, weet er nooit waar je terecht komt. Je moet nu eenmaal bepaalde informatie hebben om een incident te kunnen managen. Niet voldoende informatie of onjuiste informatie is altijd nog het meest gevaarlijk."

veiligheidsbeleving wel invoelen. "Vergelijk het met een vliegtuig. Dat is de veiligste manier van reizen, maar toch vind ik het altijd eng. Want als het mis gaat, gaat het echt mis. En natuurlijk geldt ook nog dat je als passagier hier geen enkele invloed op hebt."

Niet meer regels maken, maar meer met elkaar in gesprek zijn

Welk risico is acceptabel?

Als gevolg van de explosie in Enschede zijn er 22 doden gevallen. Opslag van vuurwerk nabij een woonwijk is sindsdien niet meer acceptabel. Maar jaarlijks vallen er 1.100 doden in het verkeer. De meeste mensen vinden dat acceptabel; althans zij stappen dagelijks in de auto. Bakker merkt vervolgens op dat de normen voor individuele risico's harder zijn dan voor groepsrisico's. "Dat moeten we per project bepalen. Nu is duidelijk dat bepaalde grote bouwprojecten in Rotterdam moeilijk kunnen voldoen aan het groepsrisico." Om dit te voorkomen pleit hij ervoor om in de planvorming eerder aandacht te besteden aan veiligheid. Net zoals er in de plan-

Regels

Is meer regelgeving de oplossing? Hans Moor vindt van niet. "De regelgeving die er is, is meer dan voldoende. Geef ons de vrijheid. Daar komen we met de DCMR en de gezamenlijke brandweer echt wel uit. Juist door die gezamenlijke brandweer kunnen bedrijven voldoen aan de hoge veiligheids-eisen."

Bakker blijkt ook geen voorstander van meer regels. "Regels hebben vaak een sanerend karakter. Ze verouderen snel en er komen vaak situaties voor die net niet in dat ene voorschrift passen. Door met elkaar in gesprek te gaan, kan je afspraken maken. Dat is een goede basis om een incident te kunnen behandelen."

Regels moeten gecontroleerd worden. In de Rijnmond wordt dit branchegeewijs aangepakt. Goede gecertificeerde bedrijven worden minder gecontroleerd. "Dat vinden ze soms niet prettig", weet Brons uit ervaring. "Bedrijven die het goed doen, willen dat ook graag horen." Selectie is wel nodig want alle bedrijven controleren is onmogelijk. Brons: "Dus moeten we ondernemers ervan zien te overtuigen om maatregelen te treffen." Hij noemt brandpreventie een 'éducation permanente'. Het moet tussen de oren komen van Nederland.