



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

05

samen



De werkdag van ¹²

Maarten van Abeelen vertelt
over zijn werk op de afdeling
Industriële Veiligheid (IV)

Wat vind jij van... ¹⁴

...de energietransitie
op jouw werkplek?

De mens en zijn machine ²⁶

Jeannette Kruijthof over
duurzaamheid binnen
de VRR





BEELD MEGIN ZONDERVAN

voorwoord

Ook wij zetten een *‘groene stap’*

De tijd van vrijblijvendheid is al even voorbij. Milieubewust leven, handelen en werken is de nieuwe norm. We moeten wel als we onze planeet leefbaar willen houden voor onszelf en de generaties na ons. Niet alleen komt er steeds meer regelgeving om de noodzakelijke verduurzaming te realiseren, er wordt ook een steeds groter moreel appel gedaan op mensen en organisaties om zich in te zetten voor dit doel.

Ook bij de VRR zetten we ons in voor verduurzaming. Dat gaat van onze bedrijfsvoering en catering tot ons materieel en materiaal. We zien heel veel nieuwe mogelijkheden, technieken en toepassingen waarmee we die 'groene stap' kunnen zetten. En ja, we zien ook nieuwe en onbekende uitdagingen, gevaren en risico's ons pad kruisen. De ervaringen, afspraken en regels die golden, zijn nu niet altijd meer toereikend om ons werk te doen. En toch zetten we in op verduurzaming en werken we hard aan de energietransitie.

Net als op andere thema's, pakken we als VRR een voortrekkersrol als het gaat om milieubewustzijn in ons denken en doen. Niet voor niets hebben we in Jeannette Kruijthof een speciale aanjager in de gelederen om ons eigen milieubewust werken en handelen deel te laten uitmaken van alles wat we doen. Zowel intern in onze eigen organisatie als extern in onze opdracht van het voorkomen, beperken en bestrijden van incidenten hebben we ambitieuze plannen. Dit nummer van SAMEN staat er bol van. Hoe gaan de collega's in het veld om met nieuwe vormen van incidenten die een totaal andere aanpak vergen dan we gewend zijn? Hoe bereiden we ons voor op een compleet elektrisch wagenpark? Maar ook: hoe zorgen we voor duurzame inzetbaarheid van onze mensen? Want ook dat is onderdeel van goed werkgeverschap en van de wens een duurzame organisatie te zijn in alle facetten.

Duurzaamheid is een van de leidende thema's in ons werk en in ons beleid voor de komende jaren. Omdat het moet, maar net zo goed omdat we het willen. We willen klaar zijn voor die veranderde vormen van incidenten en crises. Wij willen er goed voorbereid staan voor onze mensen als dat nodig is. Zoals altijd: iedereen moet op ons kunnen rekenen. Voor ons is duurzaamheid en milieubewust werken en handelen nu al een gegeven.

Maurice Lenferink
Hoofd Concertaken

De werkdag van Maarten van Abeelen¹²



PTSS is als een bal onder water²⁰



‘Duurzaamheid moet onderdeel worden van ons DNA’²⁶



Inhoud

Samenwerkingspartner⁰⁸

Kees Dirks (VRR), John Belgers (Tulatech Ambulance Techniek) en Ron Herbschleb (Ambulancezorg) over de productie en ontwikkeling van de allereerste elektrische ambulance

De werkdag van¹²

Maarten van Abeelen vertelt over zijn werk op de afdeling Industriële Veiligheid (IV)

Wat vind jij van...¹⁴

... de energietransitie op jouw werkplek?

‘Vakbekwaam blijven is een uitdaging’¹⁶

Collega's Erwin Opschoor en Bart-Jan van Unen vertellen over de wijze waarop de energietransitie ons werk verandert

Nieuwe inzichten²⁰

Collega's Thérèse van Mil en Sandra van Velzen aan het woord over PTSS; een speerpunt binnen het Team Vitaliteit

Compliment²²

René ter Veer (Voor de VvE) en Martin Meijer (VRR) vertellen over een bijzonder verduurzamingsproject

Nieuw talent vs. routinier²⁴

Ronald Mulders en Koos de Frel over hoe zij hun vak zien veranderen door de energietransitie en welke uitdagingen de energietransitie met zich meebrengt

De mens en zijn machine/materiaal²⁶

Jeannette Kruijthof over duurzaamheid binnen de VRR

Een veilige energie- transitie doen we samen²⁸

Willemjan Muysson zorgt ervoor dat belangrijke thema's rond de energietransitie overal op de agenda komen te staan

Kort nieuws³²

Uitsmijter³³



V.L.N.R.: KEES DIRKS, JOHN BELGERS

‘Uiteindelijk draait alles om de patiënt, die hier absoluut geen hinder van mag ervaren’

samenwerkingspartner

Hand in hand op weg naar de eerste e-ambulance

TEKST NIENKE LANDRÉ BEELD LENNAERT RUINEN

Verduurzaming van het wagenpark staat hoog op de agenda van de VRR. Op dit moment werken we aan de ontwikkeling en productie van de allereerste elektrische ambulance, die in het eerste kwartaal van 2024 moet gaan rijden. Daar zijn meerdere partijen bij betrokken.

Kiezen we bij vervanging van kleine dienstvoertuigen al voor elektrische versies, bij operationele voertuigen zoals brandweerauto's en ambulances ligt dat wat ingewikkelder. Daar weten Kees Dirks (contractmanager Facilitair Bedrijf bij de Veiligheidsregio en kartrekker van het project Elektrische Ambulance), John Belgers (directeur Tulatech Ambulance Techniek) en Ron Herbschleb (teamleider Ambulancezorg) alles van.

VOORUITSTRE VEND

Kees kreeg in 2018 opdracht van de directie om onderzoek te doen naar elektrische brandweerauto's en ambulances. “De VRR is vooruitstrevend in duurzaamheid. De kleinere dienstvoertuigen gaan we vanaf volgend jaar bij vervanging elektrificeren. Maar de overstap van fossiel naar elektrisch met ambulances, is veel groter. Zo'n e-ambulance moet een bepaalde actieradius hebben en aan de criteria van het team

Ambulancezorg voldoen. In 2019 heb ik samen met John uitgebreid onderzoek gedaan naar het elektrificeren van ambulances. We zijn bij veel bedrijven op bezoek geweest, hebben veel gesprekken gevoerd met deskundige partijen en uiteindelijk zijn we nu zo ver, dat we de eerste stappen kunnen zetten in dit project.” In 2024 start een proef waarbij één e-ambulance gaat rijden. Deze wordt in eerste instantie ingezet voor de laag- en middencomplexe ambulancezorg.

TULATECH - MIESEN

De VRR werkt al vijftien jaar samen met Tulatech, een innovatief en ervaren bedrijf in de ambulancetechniek. Samen met de Duitse leverancier Miesen voorziet Tulatech een groot deel van de Nederlandse markt van ambulances. “In de onderzoeksfase hebben Kees en ik een verlanglijstje gemaakt met punten die we heel belangrijk vonden”, vertelt John. ‘Eén daarvan was, dat de elektrische wagen een productie-klaar model moest zijn waarin alle veiligheidssystemen actief blijven. Daarnaast moesten we een voertuigleverancier vinden die met ons zou willen samenwerken. Tulatech is namelijk geen leverancier, maar ambulancebouwer. En tot slot moesten we een klant hebben die hierin zou willen participeren.

Die vinkjes konden we in 2022 zetten, waarna we dit jaar daadwerkelijk met het project konden starten.”

BETROUWBAAR VOERTUIG

Ford levert het chassis, waarna Tulatech en Miesen de e-ambulance bouwen volgens de wensen en eisen van het team Ambulancezorg. “Voorop staat, dat je een betrouwbaar voertuig wilt met een zo hoog mogelijke actieradius”, zegt Ron. “Alle apparatuur en systemen in de e-ambulance verbruiken stroom. Denk aan aircosystemen, hartbewakingsapparatuur, navigatie en communicatie met onze meldkamer en de ziekenhuizen. Dat hebben we allemaal aan boord en al die onderdelen vergen capaciteit van de elektra.”

STROOM EN ENERGIE

John beaamt dat het grootste kritische punt in elektrische voertuigen stroom en energie is. “Daar proberen we nieuwe technologieën voor in te zetten zoals selfsupporting systemen met een eigen accucapaciteit om zo min mogelijk stroom en energie van het voertuig te gebruiken. Dat vraagt veel van zowel de leverancier als van ons bouwers, maar de Veiligheidsregio moet daar natuurlijk als afnemer ook in willen investeren. We moeten hierin hand in hand blijven optrekken.”

ACTIERADIUS

De actieradius van een e-ambulance moet natuurlijk zo hoog mogelijk zijn. “Ideaal zou 300 km zijn, maar waarschijnlijk is 250 km voldoende”, zegt Ron. “We willen vanzelfsprekend ook ervaring opdoen met het voertuig en dat kan dus in een gecontroleerde setting bij het laag en middencomplex vervoer. We gaan bekijken of we het gaan redden met die 250 km: hoe verhoudt de ambulance zich als de patiënt bewaakt wordt?” Kees benadrukt dat het verzamelen van data en ervaringen heel belangrijk is, als de ambulance in het eerste kwartaal van 2024 de eerste testritten gaat maken. “We gaan alle data en ervaringen van alle betrokkenen goed in beeld brengen. Zodra dat inzichtelijk is, weten we welke eisen we na de pilot aan de volgende generatie e-ambulances moeten stellen.”

OPLADEN

Hoe lang duurt het eigenlijk voordat een e-ambulance is opgeladen? “Met een snellader lukt dat in ruim een half uur, maar hang je hem gewoon aan 230 Volt dan kan het wel tot acht uur duren”, weet John. “De chauffeur en de meldkamer krijgen hierin een essentiële rol. Als het voertuig nog 150 km kan rijden en het past binnen de overplaatsing, moet je daarna tijd maken om te laden.

Dan moet het voertuig tijdelijk uit dienst. Dat is de enige manier om het project te laten slagen. De laadtechniek gaat gelukkig heel hard: we beginnen met een accu van 75 kilowatt, maar volgend jaar komt Ford met een accu van 110 kilowatt. Het wordt tijd dat we met z’n allen de praktijk in gaan, zodat we data kunnen verzamelen om in de toekomst de juiste keuzes te maken.”

DRIE VEILIGHEIDSREGIO’S

Het project Elektrische Ambulance beperkt zich niet tot de VRR. “We zijn met drie veiligheidsregio’s gestart”, legt Kees uit. “Behalve Rotterdam-Rijnmond doen ook Zuid-Holland Zuid en Groningen mee. Ik ben coördinator tussen de drie regio’s en Tulatech – Miesen. De andere twee regio’s hebben een andere infrastructuur dan de onze. Doordat het gebied uitgestrekter en minder bebouwd is dan Rotterdam Rijnmond, kunnen we daar dus heel andere data verzamelen.”

AFSTEMMING

Op papier kun je van alles bedenken, maar de praktijk pakt vaak anders uit. “Hoe reageert de accu bijvoorbeeld op temperatuurverschillen?”, illustreert John. “Dat gaat hier van min 15 tot plus 35. Onze regio is uitgestrekt, dus maak je veel kilometers. Als je een actieradius hebt van 250 km, dan kun je geen buitenrit doen. Dan kan de meldkamer niet aangeven dat je een overplaatsing naar bijvoorbeeld Zwolle moet rijden, want hoe kom je dan weer terug? Het is niet zo van: de patiënt ligt achterin, we stoppen even bij het pompstation, gooien de ambulance vol met brandstof en we kunnen weer doorrijden. Het vergt afstemming met de meldkamer en chauffeurs.” Kees voorziet dat de invoering van de e-ambulance wel impact heeft op de omvang van het wagenpark. “Stel dat we nu honderd ambulances hebben. Als alles elektrisch rijdt, hebben we er misschien 110 of 115 nodig. Dat is de investering die we graag doen om de enorme milieubesparing te bereiken van honderd of 110 benzineauto’s minder.”

COMPLEX PROJECT

Na de testfase wil het team Ambulancezorg het voertuig natuurlijk ook inzetten voor spoedvervoer. “In 2035 neemt de EU afscheid van de brandstofauto. Ook met incidentenvoertuigen willen we onze bijdrage leveren aan de verduurzaming die deze maatregel inhoudt. Dit project is heel belangrijk voor ons. Met Tulatech – Miesen aan onze zijde heb ik er alle vertrouwen in dat we uiteindelijk een goede e-ambulance krijgen die voor ons en voor de patiënt dezelfde eigenschappen en kwaliteit heeft als de huidige voertuigen.”



De werkdag van

Maarten van Abeelen



TEKST EMMA VELDHUIS
BEELD LENNAERT RUINEN

Al sinds 2000 werkt Maarten van Abeelen op de afdeling Industriële Veiligheid (IV), die onder andere adviseert over milieuvergunningen en die aanwijzingen afgeeft van de bedrijfsbrandweer. Dat hij zijn werk nog steeds met plezier doet, heeft alles te maken met het feit dat nieuwe ontwikkelingen zich blijven aandienen. “Je hoeft je hier nooit te vervelen! En daar komt bij: ik vind de haven de mooiste industriële speeltuin van het land.”

De gemiddelde werkdag van Maarten begint met het bijwerken van zijn inbox. Deze zit vaak vol nieuwsbrieven over de energietransitie. Hij vindt het belangrijker dan ooit om op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen in de markt. “Daarin is ons werk wel veranderd. Vroeger wachtten wij tot bedrijven bij ons aanklopten voor een aanvraag. Soms zagen we ze al tijdens het vooroverleg en was wat ze deden nog relatief geheim. Tegenwoordig vernemen we ook via de media en andere kanalen wat er allemaal gaande is en geven we soms zélf het signaal af aan bedrijven dat ze contact met ons moeten opnemen.”

Daarom bestaat het werk van Maarten tegenwoordig voor een groot deel uit vooruitkijken, wat hij samen doet met collega's van andere veiligheidsregio's en het NIPV. Ook is er veel afstemming met de betrokken ministeries. “We moeten elkaar helpen, want je wil niet dat ieder voor zich het wiel moet uitvinden. Vanuit onze regio en voor het land is VRR-collega Willemjan Muysson de kartrekker. Er is een lijst met onderwerpen die met de energietransitie te maken hebben. Soms zijn dat industriële toepassingen, vaak gaat het om toepassingen voor consumenten. Voor de ontwikkelingen in onze haven en industrie en het werkveld van de afdeling IV heb ik een mindmap opgesteld. Nederland is een energiedoorvoerland. Vanuit onze haven gaat zo'n zes à zeven keer meer energie naar het achterland dan dat we zelf verbruiken. Dat is nu aardgas en aardolie, maar straks zal de energie in een andere vorm door de haven en het land gaan. Dat heeft ook weer gevolgen voor de veiligheid.”

Daarnaast ziet Maarten ook dat de haven en industrie voor veel mensen steeds dichterbij komen, nu gevaarlijke stoffen vaker in de woonomgeving van mensen te vinden zijn. De wetgeving is daar echter nog niet op ingericht. “Rond 2018 begon de energietransitie in Nederland echt op gang te komen. We kregen steeds

meer signalen vanuit het werkveld dat men met van alles bezig was, dus vond ik dat wij er ook iets mee moesten doen. Dit heb ik toen aangekaart, waarna ik er zelf mee aan de slag ben gegaan.”

Waterstofeconomie

Een andere belangrijke taak van Maarten is adviseren over vergunningen. Maarten vermoedt dat waterstof de belangrijke energiebron van de toekomst gaat worden, met ammoniak als de belangrijkste waterstofdrager. Ook waterstof in vloeibare vorm is in opkomst. “Ik verwacht bedrijven binnenkort al aan onze deur voor vergunningen. Het gaat steeds sneller en wordt steeds concreter. Nu is er wereldwijd nog maar één schip dat vloeibare waterstof kan vervoeren, maar de markt gaat zich nog ontwikkelen. Voor ammoniak hebben we al wél schepen, evenals de terminals die het kunnen importeren.”

Deze verschuiving naar een 'waterstofeconomie' vindt niet alleen plaats in de haven, maar ook al bij mensen thuis. “In Goeree-Overflakkee staat inmiddels al de eerste opslag van waterstof in een achtertuin. Dat willen wij natuurlijk graag weten, die informatie hebben we nodig om risico's te beperken en incidenten te bestrijden. Aan de andere kant, als we straks voor elke woning een Veiligheidsregio-advies moeten afgeven, hebben we veel meer personeel nodig. Onze afdeling beschikt over 30 formatieplaatsen omdat we van oudsher veel met zware industrie te maken hebben, maar met alle nieuwe ontwikkelingen is dat eigenlijk te weinig. Daarom proberen we zo slim mogelijk te werk te gaan.”

Op naar een gezamenlijke aanpak

Wanneer er grote nieuwe dingen langskomen in een aanvraag, wordt daarover op de afdeling overlegd. “Je ziet dat de energietransitie de bestaande netwerken binnen Brandweer Nederland in alle hoeken en gaten doorkruist. We proberen dan ook veel samen te werken met andere partners in de keten. Wanneer er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, kijken we samen wat we aan de voorkant kunnen doen om incidenten te voorkomen en risico's te beperken. Natuurlijk zijn incidenten nooit helemaal uit te sluiten, dus houden we in onze advisering ook rekening met repressie en brengen we in kaart over welke kennis en vaardigheden de brandweer moet beschikken. Door onze bevindingen onderling af te stemmen, komen we tot een gezamenlijke aanpak.”

Wat vind jij van...

... de energie- transitie op jouw werkplek?

De VRR heeft verduurzaming en de energietransitie aangemerkt als beleidsprioriteit. Dat betekent dat de opzet, uitvoering en aard van ons werk de komende jaren verandert. Soms zijn het veranderingen die bijna vanzelf gaan, soms zal het ingrijpend zijn. Welke veranderingen zie je nu al op je eigen werkplek of verwacht je de komende tijd? En hoe kijk je daar tegenaan? We vroegen het drie collega's.



KENNETH VAN VEEN

COÖRDINATOR TEAM BRAND- EN
INCIDENTENONDERZOEK VEILIGHEIDSREGIO'S
ROTTERDAM-RIJNMOND EN ZUID-HOLLAND ZUID

"We zien regelmatig branden met recent aangelegde zonnepanelen. De oorzaak van zo'n brand zit 'm vaak in een slechte aanleg. Ben je een beetje handig, dan mag je zonnepanelen zelf installeren. Die cowboymarkt zou echt moeten veranderen, maar dat kan wel even duren.

Een ander probleem is het almaar groeiende gebruik van accu's. Elk huishouden heeft wel zo'n 200 apparaten waar een accu in zit: tablets, telefoons, laptops. En die dingen falen regelmatig. Mensen vervangen bijvoorbeeld eigenhandig een accu, of laden hun telefoon onverantwoord op met slechte opladers. Soms ontdekken ze het zelf als zo'n accu vlam vat en kunnen ze de brand zelf blussen. Maar als het echt misgaat, moeten wij langskomen.

Accu's zitten ook in elektrische deelscooters. 'Strooiscooters' noemen wij die thuis, want negen van de tien keer liggen ze ondersteboven in een wijk. Die accu's zijn heel gevoelig: als een scooter hard wordt omgegooid, kan de accu problemen krijgen en in de fik vliegen.

Ik verwacht in de toekomst nog veel vaker incidenten met accu's. Nu gaat het meestal nog om relatief kleine incidenten. Als we straks allemaal elektrisch rijden, wordt dat wel anders. Als een elektrische auto in de brand vliegt, moet daar lange tijd veel water overheen om de energie kwijt te raken. Daar kunnen wij als brandweer nu nog niet zo veel mee. We onderzoeken continu hoe we hier mee om kunnen gaan en of we er de juiste middelen en materialen voor hebben. We evalueren dus onze eigen incidenten om te zorgen dat we veiliger onze inzetten kunnen plegen."



RICHARD DE REUS

MEDEWERKER SERVICEDESK

"Bij de Servicedesk kunnen collega's storingen melden of vragen stellen en wij brengen ze vervolgens in contact met de juiste afdeling, of we lossen het zelf op. Meldingen die met de energietransitie te maken hebben, gaan nu vooral over kapotte accu's op elektrische dienstvoertuigen. Er zitten veel stroom-technische zaken op een voertuig die niet op de accu van het voertuig zelf draaien, zoals warmtebeeldcamera's. Deze krijgen stroom via een generator of een aparte accu. Meldingen hierover zetten we door naar de afdeling Logistiek, die ervoor zorgt dat de accu vervangen of omgeruild wordt. Met de elektrificatie van ons wagenpark zullen we meer van dit soort meldingen binnenkrijgen.

Ik vind duurzaamheid belangrijk, ook thuis. Ik woon in een huurhuis met energieklassering A en ik heb al energiebesparende maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van ledverlichting en de vervanging van witgoed door zuinigere apparaten. Onlangs heb ik een aanvraag voor zonnepanelen gedaan bij de woningcorporatie, want ons dak is daar heel geschikt voor.

Duurzaamheid gaat ook over gezond leven. Vlak voor de coronapandemie heb ik mijn nek uitgestoken voor de aanschaf van een elektrische dienstfiets voor mijn afdeling. Ik vind het jammer dat er weinig gebruik van wordt gemaakt. Als collega's van de ene naar de andere locatie moeten, pakken ze vaak de dienstauto of hun eigen wagen. Maar met de elektrische fiets is het ook prima te doen. En je bent nog even lekker buiten aan het bewegen ook. Een momentje van ontspanning en je trapt alle files ook nog voorbij. Mijn advies: zorg voor voldoende elektrische fietsen voor de organisatie en stimuleer dat mensen er gebruik van maken."



TATJANA REUZENAAR

BRANDWEERVROUW/HULPVERLENER

"Er komen steeds meer zonnepanelen en vervoersmiddelen op accu's. Dat betekent dat de aan accu's gerelateerde incidenten toenemen. Wij zijn daar steeds meer mee aan het oefenen om te kijken wat het doet en hoe we daarmee om kunnen gaan.

We praten elkaar op de post bij over incidenten die met de energietransitie samenhangen. De een weet veel over accu's, terwijl een ander kennis heeft van zonnepanelen. We evalueren incidenten op de post, maar bespreken ook van tevoren waar we mee te maken krijgen. Zo zijn we beter voorbereid als we naar een incident rijden.

Het heeft me van jongs af aan al getrokken om bij de brandweer te gaan. Rotterdam leek me een interessante stad om na mijn opleiding aan het werk te gaan vanwege het gevarieerde gebied: de haven, hoogbouw, noem maar op. En zo ben ik uiteindelijk op m'n 26e hier begonnen, vlak na mijn opleiding.

Of er ooit een elektrische brandweervagen komt? Er rijdt er al een in Amsterdam; het is een kwestie van tijd dat we er ook in Rotterdam een krijgen. Er komt wel het nodige bij kijken natuurlijk, want de capaciteit van de accu moet groot genoeg zijn om van en naar incidenten te rijden en om de wagen lang genoeg operationeel te houden. Denk alleen al aan de energie die nodig is voor de brandslang. Toch is het de toekomst. Ik weet zeker dat er hier op termijn een brandweervagen op elektriciteit of misschien wel op waterstof komt."

De energietransitie vindt in hoog tempo plaats. Maar de transitie zelf én de gevonden oplossingen en toepassingen kunnen ook zorgen voor nieuwe, onbekende risico's en gevaren. Twee praktijkverhalen over de wijze waarop de energietransitie ons werk verandert.



‘Vakbekwaam blijven is een uitdaging’

Op 18 november 2021 ging rond 21.00 uur de pieper af van Erwin Opschoor. Hij was op dat moment Officier van Dienst. Er was brand bij een vestiging van elektrische-deelscooterbedrijf Felyx in Capelle. Welke afwegingen maakte Erwin? Wat maakt deze brand tot een ‘bijzonder’ incident? En wat vindt Erwin van de energietransitie?

Het is inmiddels meer dan anderhalf jaar geleden, maar Erwin kan zich het incident nog goed herinneren. “Op het moment dat ik las dat het een accubrand was, ging bij mij al snel een lampje branden. Ik wist dat er niet zo lang geleden een vergelijkbare brand was geweest in de regio. Een tweede incident in zo’n korte tijd... dat zou wel eens gevoelig kunnen liggen.”

Snel opschalen

De energietransitie vraagt om nieuwe kennis en een andere handelswijze. In dit specifieke voorval betrof het lithium-ion accu's: batterijen die licht ontvlambaar en moeilijk te blussen zijn. Welke stoffen komen daarbij vrij? Hoe gevaarlijk is het precies? Wat is de beste bestrijdingsmethode? En wat te doen met de aangrenzende woonwijk naast het pand? Ter plaatse schaalde Erwin snel verder op. “Zelf kwam ik door de rook aanrijden, de vlammen sloegen al uit het dak. Aanrijdend had ik al een schuimblusvoertuig aangevraagd. Deze heeft een grote worplengte en kan met het waterkanon meteen ‘een klap geven aan de brand’ of een schuiminzet doen. NL-alert is ingezet en er is opgeschaald naar GRIP 2. Wat in het pand stond, was niet meer te redden. We hebben voorkomen dat de brand oversloeg naar naastgelegen panden.”

Uitdagingen

Duurzaamheid en de energietransitie kent vele positieve kanten, maar ook dilemma's. Vooral als het om veiligheid gaat. Bij de Felyx-brand zijn overgebleven accu's met een shovel uit het pand gehaald en in een bak met water ondergedompeld. Erwin noemt ook het voorbeeld van

elektrische auto's die vlamvatten in een overdekte ruimte: “Hoe haal je nu een brandende auto uit een parkeergarage?” En dan zijn er bijvoorbeeld ook de zonnepanelen-constructies die voor problemen kunnen zorgen. “Er zijn meerdere voorbeelden waarbij zonnepanelen door brand of weersinvloeden uit elkaar spatten of van het dak gerukt worden en waarbij glasdeeltjes door de wind zijn meegenomen. Over een afstand van zes kilometer zijn deze neergedaald. Bijvoorbeeld in akkers waar groente werd verbouwd. Het glas van zonnepanelen wordt ook wel ‘het nieuwe asbest’ genoemd.”

Vooruitdenken

Het zijn vraagstukken waarbij de VRR voortdurend op de hoede moet zijn en moet omdenken. “Bij de brandweer hanteren we de drie H's: handjes, hulpmiddelen, hersenen. We hoeven niet alles zelf te weten. Als we iets nodig hebben, moeten we weten waar dit te halen is. Soms zijn er specialisten nodig, die alles weten van de werking van (gevaarlijke) stoffen. En soms hebben we ander materieel nodig, zoals bij de accubrand. ”

Ook buiten het piket zit Erwin dicht op het vuur. In zijn dagelijkse werk is hij coördinator Vakbekwaamheid van de expertgroep Operationeel Leidinggevend. “We blijven op vlieghoogte door onder andere in oefeningen moderne scenario's in te bouwen. Bijvoorbeeld een elektrische auto in een carport die in brand vliegt of een incident met een touringcar op waterstof.”

Vakbekwaamheid

Ondanks de risico's en uitdagingen voor hulpverleners ziet Erwin ook de positieve kanten van de energietransitie. “Ik heb zelf ook zonnepanelen op mijn dak. Maar met bijkomende gevaren en zaken als deelscooters die in de sloot gegooid worden en voor vervuiling zorgen: hoe gezond is het nu en op lange termijn? Het wordt in ieder geval niet makkelijker voor de brandweer om op te treden. Het blijft een uitdaging om vakbekwaam te blijven.”

Stad aan 't Haringvliet gaat van aardgas naar waterstof: hoe zit het met de *veiligheid*?

De energietransitie 'in eigen huis' is goed te merken op Goeree-Overflakkee. De gemeente heeft de ambitie om de groenste gemeente van Nederland worden. Eén van de doelen daarbij is dat woonhuizen van het aardgas afgaan. Met Stad Aardgasvrij wil de gemeente haar dorp Stad aan 't Haringvliet in één keer overzetten op waterstof. Daarvoor moeten ongeveer 625 huishoudens 'om'. Wat doet dat met de veiligheid?

Bart-Jan van Unen is betrokken bij dit initiatief vanuit de afdeling Veilige Leefomgeving van directie Risico & Crisisbeheersing. Hij werkt, praat en denkt mee in de ontwikkeling van het initiatief. Om te zorgen dat veiligheid bij het traject is ingebouwd 'aan de voorkant'. Maar ook dat, als het ooit fout gaat, de calamiteit goed te beperken en te bestrijden is. "Het gaat om fysieke veiligheid, maar ook om continuïteit van de samenleving. In hoeverre kan de samenleving bij een calamiteit doorgaan op de manier die het gewend is? Dat zijn afwegingen die we maken."

Pionieren

In Stad aan 't Haringvliet zijn de meeste woningen op leeftijd. Dat maakt ze niet rendabel om te verduurzamen door alleen isolatie. Stad Aardgasvrij is het passende alternatief. Hierbij wordt lokaal opgewekte zonne- en windenergie omgezet naar waterstof om woningen te kunnen verwarmen. Omdat regelgeving rondom waterstof op deze schaalgrootte ontbreekt en tegelijkertijd de ambities hoog zijn, is Bart-Jan in samenwerking met de andere betrokken partijen veel aan het pionieren. "Waterstof heeft iets andere eigenschappen dan aardgas en gedraagt zich anders", legt hij uit. "Bij onbedoelde uitstroom, lekkage, kan er gevaar voor de omgeving zijn. De explosiegrenzen van waterstof zijn breder dan die van aardgas en er is minder energie nodig om het te laten ontbranden. Toch is dit voor bewoners in veel gevallen vergelijkbaar met de huidige aardgassituatie. "Waar de grootste zorgen zitten? Bijvoorbeeld als mensen een schilderijtje willen ophangen en zonder nadenken in de muren gaan boren. Of in de tuin een tuinhokje willen

plaatsen en met een schop een leiding raken." In het Inspiratiehuis, een modelwoning, kunnen bewoners terecht voor alle ins en outs met betrekking tot onder andere de waterstof-ketel en veiligheid daarvan.

Veilig of niet

Het motto is: veilig of anders niet. De distributie van waterstof vraagt dan ook speciale aandacht. Bart-Jan: "Als het misgaat met een leiding, wil je eigenlijk niet dat mensen te lang verstoken zijn van energie. Natuurlijk denken we ook na hoe we de leveringszekerheid van waterstof optimaal kunnen borgen. Maar of waterstofdistributie met vrachtwagens door de wijk een goede oplossing is? Dat lijkt onverantwoord. Vanuit ons team, bestaande uit onder andere projectpartners zoals de gemeente, het ACM en de brandweer, willen we zeker weten dat iets kan en veilig is, want als we het doen is er geen weg meer terug."

Samenwerken en samen beslissen

Met dit team maakt Bart-Jan strategische keuzes over dit soort dilemma's. De VRR is een van de vele schakels in het geheel. "Incidentbestrijding, maar ook preventie vraagt bij de energietransitie om een net andere invalshoek dan we gewend waren. Een aantal van onze adviseurs die zijn gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen wordt ook betrokken. We hebben ook een afdeling Brand- en Incidentonderzoek om te leren van wat er misgaat bij incidenten. Zo kunnen we leermomenten op regionaal niveau, maar ook landelijk niveau, doorvertalen naar nieuw beleid."

Groen licht

Stad aan 't Haringvliet gaat een spannende tijd tegemoet. Steeds meer neuzen staan de goede kant op. Er zijn woninginspecties uitgevoerd, er komt inzicht in de baten en lasten en ook het veiligheidsbeleid krijgt steeds meer vorm. In juni 2023 volgt een onderzoek onder de bewoners hoeveel draagvlak er is voor de invoering van waterstof als alternatief voor aardgas. Als minimaal 70 procent van de bewoners groen licht geeft, gaat het duurzame initiatief de volgende fase in.



nieuwe inzichten

PTSS is als een bal onder water



V.L.N.R.: THÉRÈSE VAN MIL, SANDRA VAN VELZEN

TEKST NIENKE LANDRÉ
BEELD LENNAERT RUINEN

Bedrijfspsycholoog Thérèse van Mil werkt bij het Team Vitaliteit, dat zich richt op fysiek en mentaal gezonde en fitte medewerkers. Beleidsadviseur vitaliteit Sandra van Velzen is coördinator van het team. Een van de dingen waar zij zich samen hard voor maken is een goede aanpak van PTSS (posttraumatische stressstoornis).

HOE ERG IS PTSS?

Thérèse: “PTSS kun je ontwikkelen als je iets schokkends of ingrijpends meemaakt en dat niet goed verwerkt. De traumatische gebeurtenis blijft je dan achtervolgen in nachtmerries, maar ook overdag in flashbacks. Wat ik ook zie gebeuren, is dat mensen het stilstaan bij die traumatische gebeurtenis juist krampachtig gaan vermijden. In beide gevallen kun je je zo slecht gaan voelen, dat je belemmerd wordt in alles wat je doet. Ik vergelijk het met een bal die je uit alle macht onder water probeert te houden. Die bal glipt onherroepelijk een keer uit je handen, breekt door het wateroppervlak en springt dan in alle hevigheid omhoog.”

IS PTSS VOORAL IETS VOOR OPERATIONELE FUNCTIES?

Thérèse: “PTSS kan iedereen krijgen die iets heftigs meemaakt. Onze hulpverleners hebben wel een vergrote kans omdat zij soms heftige dingen meemaken. Als je zo’n ingrijpende gebeurtenis niet goed verwerkt, kruipt dat onder je huid. Er zijn wel signalen waaruit je kunt afleiden dat je een traumatische ervaring niet goed verwerkt hebt. Veel voorkomende signalen zijn dat je lichtgeraakt bent, spanning en onrust voelt, slecht slaapt en niet naar plekken toe wil die je herinneren aan die traumatische ervaring. Voor onze hulpverleners komt daar nog bij: je sluit je af voor bepaalde meldingen. Het kan overigens gaan om ervaringen die je kort geleden hebt gehad, of juist lang geleden. En het kan ook nog om een opeenstapeling van meerdere incidenten gaan. Dat maakt het soms lastig de vinger op de zere

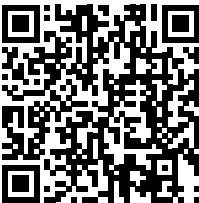
plek te leggen. Natuurlijk trainen we onze collega’s op het voorkomen en signaleren van PTSS, maar óók de organisatie draagt de verantwoordelijkheid voor goede begeleiding van collega’s die vanwege hun werk mentale klachten krijgen.”

HOE PAKT DE VRR DIE VERANTWOORDELIJKHEID OP?

Sandra: “De VRR heeft in 2020 een bedrijfspsycholoog aangesteld, mede om die verantwoordelijkheid goed op te pakken. En in januari 2023 heeft de afdeling HR het Team Vitaliteit opgericht. Daar maken Thérèse en ik deel vanuit, samen met de verzuimanalist, externe bedrijfsartsen en de bedrijfsmaatschappelijk werker. We gaan trainingen organiseren voor operationeel leidinggevend en nieuwe operationele medewerkers, zodat zij de signalen van mentale overbelasting kunnen herkennen. Natuurlijk stellen zij niet zelf de diagnose, maar zij kunnen wel afwijkend gedrag signaleren.

Samen met Team Collegiale Ondersteuning organiseren we ook partneravonden. Mensen die dichtbij een persoon met PTSS staan, zijn er ook bij gebaat de symptomen te herkennen en tijdig aan de bel te trekken. En dan willen we ook heel graag periodiek mental check-up-gesprekken gaan voeren met alle operationele medewerkers om de vinger aan de pols te houden. Liefst één keer per twee jaar. De VRR neemt PTSS niet alleen serieus, we handelen er ook naar. Dat maakt het echt waardevol.”

Kijk voor meer informatie op ons intranet (let op: enkel toegankelijk voor medewerkers van de VRR).



‘Ook de organisatie draagt verantwoordelijkheid voor goede begeleiding’

compliment

Safety by design



V.L.N.R.: RENÉ TER VEER, MARTIN MEIJER

TEKST EMMA VELDHUIS
BEELD LENNAERT RUINEN

In het kader van een verduurzamingstraject werden drie jaar geleden driehonderd zonnepanelen en een energieopslagsysteem (EOS) geplaatst op een pand in Maassluis. Het was het begin van een mooie samenwerking tussen René ter Veer, algemeen directeur van bedrijf Voor de VvE, en Martin Meijer, chemisch adviseur en senior-beleidsmedewerker gevaarlijke stoffen bij de VRR. Tijdens dit project werden namelijk de handreikingen voor een veilige plaatsing van zonnepanelen en voor EOS voor het eerst in de praktijk gebruikt. Daarmee was dit het eerste verduurzamingsproject dat volledig werd afgestemd met de VRR en voldoet aan de strengste veiligheidseisen. René en Martin ontmoeten onlangs elkaar weer bij het gebouw in Maassluis waar het project op het dak is gerealiseerd.

HET EERSTE PROJECT

De samenwerking ging van start toen Martin in gesprek raakte met het Instituut Fysieke Veiligheid, de voorloper van het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid. Dat gesprek ging onder andere over energieopslagsystemen op daken in Apeldoorn. “Toen hoorde ik dat er bij ons in Maassluis ook zo’n systeem zou komen, maar daar wisten we bij de VRR niets van. Na dat gesprek ging ik rondbellen en kwam ik bij René uit, waardoor het balletje is gaan rollen.”

Met verschillende partijen is toen gekeken naar wat nodig was en wat uitvoerbaar was. Dat kwam snel bij elkaar. EOS'en met lithium-ion accu's kunnen een probleem vormen als er brand ontstaat in het systeem. Als die accu's eenmaal branden, dan is blussen alleen mogelijk door ze onder water te zetten. De installaties van René maken gebruik van intelligente monitoring. Zodra een van de accu's niet doet hij moet doen, krijgt René een seintje. Vanaf een bepaalde temperatuur gaat het systeem vanzelf al meer koelen. Wanneer dat geen resultaat geeft, gaat het systeem steeds een stapje verder om de veiligheid te blijven waarborgen. Vanaf 70 graden wordt de batterij onder water gezet om een thermal runaway van de accu('s) te voorkomen. Deze aanpak maakt werken met accu's stukken veiliger.

SAFETY BY DESIGN

“Als iedereen het op deze manier zou doen, zouden we geen Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) nodig hebben,” vertelt Martin. “Dit is een schoolvoorbeeld van safety by design. In plaats van moeilijke constructies met blusleidingen kozen we hier voor het eerdergenoemde intelligente systeem, waardoor wij als brandweer alleen hoeven te controleren of het systeem zijn werk goed heeft gedaan. Bij wijze van spreken kunnen we koffie

gaan drinken en hoeven we alleen René even te bellen om te vragen of alles goed ging. Wat wil je nog meer?”

Eén van de belangrijkste inzichten die René uit het hele traject haalde, is dat de energietransitie ertoe leidt dat er strengere eisen zullen gelden in de woonomgeving. “We willen de energietransitie zeker niet tegenhouden, maar we moeten wel samen blijven kijken hoe we zo veilig mogelijk te werk kunnen gaan. Door alle ontwikkelingen zijn we de industrie de woning in aan het trekken, of dat nou een warmtepomp met koelmiddel of een accu is, waterstof of ammoniak. De industriestandards vinden we heel streng, maar het gaat hier wel om onze woningen. Soms gaat dit ten koste van het businessmodel, maar dat is dan niet anders. Geld mag nooit belangrijker zijn dan veiligheid.”

SAMEN LEREN EN KENNIS DELEN

Martin benadrukt het belang van een goede samenwerking. “Durf te vragen, durf te leren, durf te doen. En durf informatie die je hebt te delen. Anders duurt het heel lang. Daarom zijn we samen naar de gemeente Maassluis gestapt. Daar vroegen we of er een loket kon komen waar alle grotere projecten met enige relatie tot de energietransitie aangemeld kunnen worden. Waterstofopslag in tuinen, EOS op daken, als dat gemeld wordt, dan kunnen de gemeente, milieudienst, VRR en degene die het project wil uitvoeren samen om tafel gaan. Maassluis heeft dat gedaan. Met deze aanpak zit je vooraan in de discussie en kun je meepraten.”

VEILIGHEID VERANKEREN IN DE WET

De samenwerking tussen René en Martin heeft van alles in gang gezet. Na het opstellen van de handreikingen werd een presentatie gegeven bij de commissie van het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN). Ook vormden de handreikingen – samen met de ontwikkelingen in de markt en de wildgroei die hieruit ontstond – de basis waarmee het ministerie een circulaire heeft opgesteld. Op basis daarvan is vervolgens de PGS37 tot stand gekomen: de richtlijn voor werken met lithium-houdende opslagsystemen.

De Handreiking maakte het voor René makkelijker om in contact te komen met verzekeraars. “Zij hebben de Handreiking nu redelijk omarmd en stellen een veilige installatie van zonnepanelen nu verplicht als voorwaarde voor VvE's om een pand te kunnen verzekeren.”

Martin werkt ondertussen ook met het NIPV en andere specialisten aan een Scenarioboek Energietransitie. Door kennis op die manier te delen, zorgen we dat mensen minder vaak voor verrassingen komen te staan. “Er is nog veel te winnen en dat kan alleen wanneer je goed met elkaar kunt sparren. Het voorbeeld daarvan zit naast me.”

De nieuwe ontwikkelingen die de energietransitie met zich meebrengt zorgen ook voor nieuwe soorten incidenten. Aan hulpverleners de taak hun aanpak, middelen en samenwerkingen daarop aan te passen. Ronald Mulders zit al 26 jaar in het vak, Koos de Frel heeft zijn opleidingen tot manschap en duiker net afgerond. Hoe zien zij hun vak veranderen en hoe gaan ze om met de uitdagingen die de energietransitie met zich meebrengt?



ROUTINIER RONALD MULDER (49), WACHTCOMMANDANT

‘Uiteindelijk gaat elke brand uit’

Ronald begon in 1997 als beroepsbrandweer, eerst in Capelle, later in Schiedam. Inmiddels zit hij een jaar op de kazerne in Vlaardingen als wachtcommandant. Ook is hij vrijwilliger op de kazerne in Hellevoetsluis. De spanning, veelzijdigheid en afwisseling maken dat hij het vak nog steeds erg leuk vindt.

In zijn jaren bij de brandweer heeft Ronald veel zien veranderen. Een deel van de veranderingen is te relateren aan de energietransitie. “Vroeger ging je met één tankautospuut naar een voertuigbrand op de snelweg en had je misschien 300 liter water nodig om de klus te klaren. Tegenwoordig hebben we te maken met elektrische auto’s en gaan we standaard met twee tankautosputten naar snelwegbranden. Bij vermoedens van een accubrand sturen we vaak al een schuimblusvoertuig mee. Die accu’s blijven maar reageren, dus je hebt ontzettend veel water nodig om ze te koelen. Meestal is onderdompelen in een grote bak water de enige oplossing. Dat is een heel andere manier van blussen dan vroeger.”

VAAK ONNODIG

Tegenwoordig is niet altijd duidelijk wat je bij een incident kan verwachten. “Vroeger betekende een scooter te water vaak dat de bestuurder ook in het water lag.

Sinds de opkomst van de leenscooter is dat een ander verhaal: die worden vaak zomaar het water in geduwd. Nog steeds sturen we een waterongevallenvoertuig mee, maar we weten vooraf al dat dit vaak onnodig is. Maar we maken ook mee dat incidenten veel ernstiger zijn dan verwacht. Zo reden we een keer naar een voertuigbrand, niets bijzonders. Bleek het ter plaatse om veertig brandende elektrische scooters te gaan, waarvan de batterijen vol chemische stoffen ons letterlijk om de oren vlogen. Ondertussen staan voertuigen met zulke batterijen rustig bij mensen thuis of in hun fietsenschuurtje te laden.”

LASTIG BIJ TE HOUDEN

Het is veel werk om op de hoogte te blijven van alle nieuwe ontwikkelingen. Daar komt bij dat al het ‘gewone’ werk er ook nog is. “Voor de vrijwillige brandweer lijkt het me lastig alle ontwikkelingen bij te houden. Dat is voor mij als vrijwilliger én beroepsbrandweer al een uitdaging. Toch zie ik de toekomst absoluut niet somber in. De brandweer zou de brandweer niet zijn als we geen oplossing vinden. Ik heb nog nooit een incident meegemaakt waarbij ik niet kon helpen. We doen wat we kunnen in de voorbereiding en op het moment zelf vinden we altijd een oplossing. Uiteindelijk gaat elke brand uit.”

NIEUW TALENT KOOS DE FREL (34), MANSCHAP MET DUKERSPECIALISATIE

‘Mensen moeten niet alleen kijken of iets werkt, maar ook of het veilig is’

Voordat Koos in oktober begon aan de brandweeropleiding, werkte hij als elektricien. Dat steeds meer voertuigen, apparaten en machines op elektriciteit draaien, was voor hem daarom al duidelijk. Tot nu toe heeft hij nog geen incidenten met nieuwe technieken meegemaakt, maar dat gaat zeker nog komen.

“Ik heb mijn specialisatie tot duiker een paar weken geleden afgerond en leer nu specifiek over mijn deel van de regio, Capelle Slotlaan. Daarna ga ik volledig meedraaien en zal ik ook meer incidenten meemaken. Ik merk wel al dat het aan de koffietafel op de kazerne regelmatig gaat over alle ontwikkelingen en wat dat in de toekomst voor ons betekent. We beseffen heel goed dat de energietransitie invloed gaat hebben op ons werk.”

CONTAINER ONDER WATER

“Helaas wordt de brandweer lang niet altijd betrokken bij nieuwe ontwikkelingen, dat komt pas als het misgaat. Denk aan incidenten met elektrische voertuigen. Vooral in garages is dat een probleem, want vaak kunnen die voertuigen alleen geblust worden door ze in een container onder water te zetten. In werkgroepen proberen we passende oplossingen te zoeken voor dit soort problemen. Zo zag ik op intranet een robot

voorbijkomen die brandende voertuigen uit garages kan slepen, waarna wij ze in de container kunnen plaatsen. We richten ons vooral op de voorbereiding, want veel anders kunnen we niet doen.”

TWAALF GROEPEN

Koos haalt veel voordeel uit zijn voorkennis. “Ik denk dat er veel meer elektriciteitsbranden gaan komen. In mijn tijd als elektricien zag ik een enorme toename van elektrische apparaten. Vroeger had het gemiddelde huishouden een meterkast met drie groepen, inmiddels is twaalf heel normaal. Die stroom moet ergens vandaan komen en steeds meer mensen kiezen voor zonnepanelen. Die worden lang niet altijd professioneel geïnstalleerd en nu de salderingsregeling verdwijnt, wordt het aantrekkelijker overtollige zonne-energie op te slaan in thuisbatterijen. Maar moeten we dat eigenlijk wel willen? Mensen moeten niet alleen kijken of iets werkt, maar ook of het veilig is. Ik heb niet het idee dat we door alle nieuwe ontwikkelingen onder extra druk staan. Het is onderdeel van het vak en er is tijdens de dienst genoeg tijd om je kennis op peil te houden. Dat vind ik ook leuk aan de brandweer. Alles is voor mij nog nieuw en leren is leuk. Als ik kijk waar ik een jaar geleden stond qua kennis en kunnen, dan is daarin ontzettend veel gebeurd.”





De mens en zijn machine/materiaal

‘Duurzaamheid moet onderdeel worden van ons DNA’

TEKST HAROLD JOËLS
BEELD LENNAERT RUINEN

Klimaatadaptatie is uiteraard belangrijk in ons werk op straat en in onze advisering. Maar ook in onze eigen organisatie moeten we ons gedrag verduurzamen. Dat betekent andere middelen, andere werkwijzen, andere materialen en andere voertuigen. Jeannette Kruijthof, senior-beleidsmedewerker Facilitair, is dé aanjager van milieubewustzijn in de organisatie.

De inspiratiepraatplaat van het duurzaamheidsprogramma toont onze stip op de horizon in één oogopslag: in 2040 zijn we inclusief, circulair en klimaatneutraal. De stappen die de komende jaren nodig zijn om daar te komen, vinden we in het actieplan Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI). Om dat plan uit te voeren, wil Jeannette een toegewijd team dat de organisatie vooruithelpt én die de geboekte resultaten in beeld brengt.

LEERPROCES

“In alles wat we doen, kunnen we besparen”, vindt Jeanette. “Om ons werk goed te doen, hebben we van alles nodig. Denk aan onze gebouwen, kantoorartikelen, materieel en materiaal. Verder verbruiken we veel energie, produceren we afval en leggen we reiskilometers af. Verduurzaming zit in ons gedrag en in wat we inkopen. Vanuit inkoop wordt duurzaamheid dan ook steeds belangrijker in onze aanbestedingen. Van opdrachtgever tot projectleider, van projectteam tot inkoopadviseur; we moeten met elkaar kennis opdoen om steeds meer impact te maken.”

BEWUSTWORDING

Om het belang van duurzaamheid goed te laten landen, moet Jeannette haar collega’s meenemen in de plannen. Dat is een weg van de lange adem. Zo organiseerde ze vorig jaar een roadshow om het programma toe te lichten en te laten zien wat medewerkers zelf kunnen doen om stappen te maken. Tijdens deze roadshows werd duidelijk dat 95 procent van de collega’s duurzaamheid belangrijk vindt. Maar ook dat 96 procent vindt dat de VRR nog belangrijke stappen te maken heeft. Werk aan de winkel dus.

Ook heeft Jeannette een speciale themapagina ingericht op intranet, te vinden onder het serviceplein. Ze regelt dat er artikelen worden gepubliceerd en duikt binnenkort de studio in met algemeen directeur Arjen Littooij voor een ‘groen gesprek’. “Het moet onderdeel

worden van ons DNA, het moet in al ons handelen terug te vinden zijn. De directie en leidinggevendenden hebben hier een voorbeeldrol in.”

IMPACT NU ÉN IN DE TOEKOMST

De impact op de organisatie zal alleen maar toenemen. Zo heeft de directie onlangs besloten om bij vervanging van dienst- en piketvoertuigen het uitgangspunt ‘elektrisch, tenzij’ te hanteren. Elektrisch dus, tenzij dit technisch echt niet mogelijk is. “Een mooi resultaat dat grote impact heeft op de CO2-reductie van de organisatie. Maar ook met kleine veranderingen maken we nú al verschil. Het geven van een bos bloemen als bedankje kan bijvoorbeeld anders. Het transporteren en produceren van bloemen is niet erg duurzaam. En de attentiewaarde is hoog, maar de levensduur erg kort. Plant in plaats van die bos bloemen eens een boom en laat dit op een originele manier aan de ontvanger weten.”

Zo schetst ze nog veel meer direct toepasbare klimaatvriendelijkere oplossingen: het OV gebruiken in plaats van de auto, afval goed scheiden, online overleg in plaats van fysiek. “En natuurlijk is er ook winst te behalen bij leveranciers: onze nieuwe partners voor afvalverwerking sluiten de kringloop van papier. Ze halen ons papieren afval op en leveren ons vervolgens gerecycled printpapier dat gemaakt is van dat afval. En ze kijken welk ander afval binnen de organisatie, buiten afvalinzamelpunten om, hoogwaardig hergebruikt kan worden. Zo zien zij bijvoorbeeld mogelijkheden bij een van hun partners voor hergebruik van onze ‘AdBlue Jerrycans’.”

DUURZAMER WERKEN? DRINK EEN KOP KOFFIE MET JEANNETTE

Wat kun je zelf doen om minder afval te produceren of minder reisdreigingen te maken? Waar kun je in jouw werk energie besparen? Jeannette helpt graag. Ook is ze benieuwd naar goede, duurzame ideeën. Bel of mail haar dus eens voor een kop koffie via jeannette.kruijthof@vr-rr.nl of 06 1204 2668.

Kijk voor meer informatie over ‘Duurzaamheid binnen de VRR’ op ons intranet (let op: enkel toegankelijk voor medewerkers van de VRR).





FAST
CHARGING



Een veilige energietransitie doen we samen

TEKST MEGIN ZONDERVAN
BEELD EMMA VELDHUIS

Willemjan Muysson is Programmamanager Veilige Energietransitie bij Brandweer Nederland en de VRR. Sinds 2020 zorgt hij ervoor dat belangrijke thema's rond de energietransitie overal op de agenda komen te staan. De ontwikkelingen op dat gebied gaan razendsnel en gaan gepaard met nieuwe soorten incidenten. Aan de hulpdiensten de uitdaging daar passende oplossingen voor te vinden.

Je Teamsvergadering een beetje opleuken met een andere achtergrond. Wie heeft het tijdens de covid-pandemie niet gedaan? Willemjan koos voor elke vergadering een andere achtergrond. Elke keer passend bij het onderwerp van het overleg. Tijdens dit interview is achter hem een foto te zien van een olie-opslagtank. Graafmachines zijn in de tank aan het werk. Willemjan: "Dit symboliseert de energietransitie voor mij. Voorheen zat er olie in deze tank. Nu zijn ze hem aan het repareren, maar het zou ook kunnen dat ze hem ombouwen zodat er een andere brandstof in kan. Ammoniak bijvoorbeeld."

AANHAKEN BIJ DE VOORBEREIDING

Willemjan heeft ook achtergronden die missers verbeelden, zoals een plattegrond van een wijk die ontworpen is voordat de VRR werd aangehaakt. "Dat is een belangrijk aandachtspunt. Het liefst worden we zo vroeg mogelijk betrokken, ruim voor de vergunningsfase. In de planfase praten we graag mee over onder andere de bereikbaarheid voor hulpdiensten, de aanwezigheid van bluswater en de gevolgen voor de omgeving als het fout gaat. Dan hoeven we in de vergunningsfase ook geen adviezen te geven over zaken die vooraf opgelost konden worden."

Voor een wijk bij Stad aan 't Haringvliet werd een energiehub bedacht. De huizen die op deze hub worden

aangesloten, krijgen warmte en stroom met behulp van waterstof. De hoeveelheid energie die batterijen kunnen opslaan is beperkt, waterstof biedt daarin meer mogelijkheden. Maar voor de incidentenbestrijding was de locatie van die hub echter helemaal niet handig.

"Het idee was de hub in een hoek achteraf te plaatsen, een plek waar incidentenbestrijding moeilijk bij kan. Naast de hub zou ook een oplaadplaats voor deelauto's komen, maar wanneer een elektrische auto in brand staat, willen we dat liever niet in de buurt van een waterstofinstallatie hebben. Verder was de waterwinning voor de brandweer ook naast de hub gepland. Wij hebben dat liever honderd meter verderop. De locatie van de waterwinning en oplaadplaatsen hebben we achteraf gelukkig kunnen aanpassen. Dit zijn een paar voorbeelden die laten zien hoe belangrijk het is om vroeg in het proces aan te sluiten, zeker omdat er in wet- en regelgeving nog weinig is geregeld."

MEEGAAN MET DE TIJD

Dat wetgeving nieuwe ontwikkelingen qua snelheid niet kan bijhouden, is niets nieuws. "In 1976 kocht ik mijn eerste auto, een eend, zonder gordels. De gordelplicht was in 1974 ingevoerd, maar gold destijds nog niet voor oude auto's, dat kwam pas tien jaar later. In die tijd vielen er jaarlijks zo'n 3500 verkeersdoden. Zes keer meer dan nu, terwijl er slechts een kwart van het huidige aantal auto's op de weg was.

Zo zie je dat wetgeving bijna altijd achterloopt. Er reden al een halve eeuw auto's rond voordat er wetgeving kwam. Zoveel tijd hebben we nu niet, en daarbij komt dat de uitsterftijd van ongewenste situaties nu langer is. Zonnepanelen moeten decennialang meegaan. Wordt dat slecht geregeld qua veiligheid

‘De locatie van de waterwinning en oplaadplaatsen hebben we achteraf gelukkig kunnen bijsturen’

“De energie- transitie draagt bepaalde risico’s met zich mee, bijvoorbeeld wanneer chemische stoffen en technieken uit de industriële wereld naar het bewoonde domein worden gehaald”

en incidentbestrijdbaarheid, dan hebben we daar decennialang last van. Vanuit mijn rol vraag ik daar aandacht voor bij alle organisaties waar ik mee aan tafel zit, in de hoop dat ze veiligheidsregio's vaker in het begin al aanhaken.”

INDUSTRIE IN DE WOONOMGEVING

De energietransitie draagt bepaalde risico's met zich mee, bijvoorbeeld wanneer chemische stoffen en technieken uit de industrie naar onze woonomgeving worden gehaald. Maar waar de regelgeving en certificering voor industrieel gebruik goed op orde zijn, is daar voor consumentengebruik zeker nog geen sprake van.

“Zonnepanelen, bijvoorbeeld. Die zijn nog niet opgenomen in bouwregelgeving. Maar wanneer je het dak van een rijtje eengezinswoningen vol legt met zonnepanelen, wat doet een brand in één woning dan met de brandwerendheid van het gehele blok? Advisering

over gebouwen ligt in principe bij de afdeling Preventie, maar zij adviseren niet over dit soort woningbouw. Dat was namelijk altijd goed geregeld in bouwregelgeving. Onder andere de toepassing van zonnepanelen valt daar echter buiten. Daar moeten we iets mee.”

Aan de andere kant zien we ook schaalvergroting door de energietransitie. “Waterstof zou wel eens de belangrijkste brandstof kunnen gaan worden. Dat levert voor ons nieuwe uitdagingen op. Zo zit er in waterstof minder energie dan in aardolieproducten en het is moeilijker te transporteren. Om het makkelijker te kunnen transporteren, wordt waterstof omgezet in ammoniak. Die stoffen brengen hun eigen risico's met zich mee, waar wij goed op voorbereid moeten zijn.”

VAKBEKWAAMHEID EN VERANTWOORDELIJKHEID

Al dit soort ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de vakbekwaamheid van ons personeel. De energietransitie is, zoals de term duidelijk maakt, een overgangsfase. Dat betekent dat we moeten leren omgaan met nieuwe risico's en incidenten, terwijl alle bekende risico's en incidenten ook nog steeds voorkomen. “De oefenprogramma's van brandweerpersoneel zitten overvol en dit komt er dan nog bij. Kunnen we hen blijven vragen om al deze onderwerpen in hun bijscholing en oefeningen op te nemen? Voor adviseurs is er nog geen structurele bijscholing. Sommige afdelingen kiezen er zelf voor om het een en ander op te zetten, aan een landelijk bijscholingsprogramma voor incidentbestrijding wordt momenteel gewerkt.”

Een ander vraagstuk dat nu speelt, gaat over verantwoordelijkheid. Wanneer zit ons werk na een incident erop en dragen we de verantwoordelijkheid weer over aan de eigenaar of een andere partij? “Na het blussen van een elektrische auto stopt ons werk zodra de berger de auto heeft afgevoerd. Maar uitgebrande zonnepanelen kunnen opnieuw gaan branden wanneer er licht op valt. De nazorg en overdracht van een incident worden daarmee stukken complexer. De Officier van Dienst is er ten slotte verantwoordelijk voor om situaties pas over te dragen wanneer ze veilig zijn. Deze overdrachtsproblematiek wordt landelijk onderkend, maar een oplossing is nog niet gevonden.”

KERNGROEP VEILIGE ENERGIETRANSITIE

De energietransitie vereist dus op veel punten aandacht vanuit de veiligheidsregio's. Vanuit zijn rol probeert Willemjan de onderwerpen 'veiligheid' en 'bestrijdbaarheid' overal op de agenda te krijgen. “In 2020 ben ik eerst gaan kijken in welk landelijk speelveld ik terecht kwam. Ik maakte een soort mindmap om alle betrokken partijen in kaart te brengen. Daarbij kwam ik



vaak dezelfde namen tegen. Er zijn landelijk zo'n vijftig mensen vanuit alle veiligheidsregio's waar het steeds op neer komt. Toen voor mij duidelijk was bij wie ik waarvoor moest zijn, kon ik aan de slag gaan. Ik schreef een programma met een logische indeling: waar moeten wij nu onze energie in stoppen en wat kunnen we even terzijde leggen? Zonnepanelen, batterijen, elektrificatie, multifuel tankstations en waterstof hadden toen de hoogste prioriteit. Andere thema's, zoals geothermie, LNG en CNG, hebben we even geparkeerd.”

Inmiddels is er een kerngroep Veilige Energietransitie VRR, waarin alle betrokken afdelingen vertegenwoordigd zijn.

Repressie via Operationele Informatie, Vakbekwaamheid, Veilige Leefomgeving, GHOR, Evenementen, Brandveiligheid, Industriële Veiligheid en ook de Gezamenlijke Brandweer, ze schuiven allemaal aan. “Het is de taak aan ons, en ook aan andere veiligheidsregio's, om samen na te denken over wat we nodig hebben om goed te reageren op alle nieuwe ontwikkelingen. Daarom werken we samen via het districtenstelsel van Brandweer Nederland. Op deze wijze kunnen we kennis bundelen en samen producten maken, in nauwe samenwerking met het lectoraat Energie- en transportveiligheid van het NIPV. Zo wordt ieders expertise optimaal benut en voorkomen we dat elke veiligheidsregio alles zelf moet bedenken.”

DE PARELS VAN ONS WERK

We doen het goed bij de VRR en we maken mooie stappen in ons werk én de ontwikkeling van onze organisatie! Dit keer in Kort Nieuws enkele voorbeelden van parels in ons werk.

EEN ZEER GESLAAGD KONINKLIJK BEZOEK

Koningsdag is altijd een drukke dag voor de mensen van de VRR. Maar dit jaar was het natuurlijk nog een tandje drukker dan normaal. Het bezoek van het Koninklijk Huis aan Rotterdam betekende dat er nog veel meer voorbereidingen getroffen moesten worden dan normaal gesproken. Maar wat komt er nou precies allemaal voor extra werk bij zo'n bezoek kijken? In de voorbereiding zat de VRR om tafel met vaste samenwerkingspartners, maar ook met bijvoorbeeld de Dienst Koninklijk Huis, organisaties waar de VRR volgens Maikel Lenssen zelden mee samenwerkt. Ook team evenementen had aardig wat extra werk te verrichten. Marjolein Westerdijk: "Wij adviseren de gemeente aan de voorkant en voeren veiligheidsschouwen uit, maar ook veiligheidscontroles tijdens de uitvoering van het evenement." Tijdens het evenement had de ARR vier ambulances 'dedicated' meerijden met de koninklijke stoet en er waren zelfs meer medewerkers in de meldkamer omdat de extra drukte door het koninklijke bezoek ook leidt tot meer telefoontjes met 112.

Wil je alles weten over deze bijzondere Koningsdag? Kijk naar een impressie van de dag en de voorbereidingen daarop door onderstaande QR-code te scannen.



FIETSENDE REDDERS IN NOOD

Een bezoek van het Koninklijk Huis aan de stad vergt natuurlijk een hoop voorbereiding. En soms ook een beetje inventief met je middelen omgaan. Zo kwam de VRR voor het koninklijk bezoek met een speciaal bikersteam van brandweer en ambulance. Officier van Dienst Peter Schuurmans is een van de mensen achter

de brandweerbikers. Het gebied dat het koninklijk paar bezocht is door de strenge veiligheidsmaatregelen lastig te bereiken voor reguliere brandweervoertuigen. Daarom waren er twee collega's op de mountainbike op de noordoever en twee op de zuidoever die snel ter plaatse konden zijn als er assistentie nodig was. Peter maakte een leuke vlog over zijn rol als fietsende redder in nood.



WEET WANNEER JE BELT

Hoe zorg je ervoor dat mensen alléén 112 bellen als ze écht in een levensbedreigende situatie zitten? Bijna de helft van de huidige meldingen is achteraf gezien onterecht. Onze collega's van Ambulance Rotterdam-Rijnmond rukken dus veel te vaak onnodig uit. Daarom is de ARR een publiekscampagne gestart om mensen te laten weten wanneer ze wél kunnen bellen en wanneer juist niet.

Die campagne is nodig, stelt Arie Wijten, directeur ARR. "In bijna de helft van de meldingen heeft de beller geen ambulance nodig, maar andere zorg. Dat vind ik verontrustend, want het betekent dat er voor mensen die wél in levensgevaar verkeren mogelijk géén ambulance beschikbaar is." Onderzoek wijst uit dat het voor veel mensen onduidelijk is wie ze moeten bellen met een acute zorgvraag. De publiekscampagne helpt bij het kiezen voor de juiste hulp. De boodschap is helder: bij levensgevaar bel je 112. Maar heb je acute gezondheidsklachten, maar niet direct zorg nodig? Bel overdag dan gewoon je huisarts en buiten kantooruren bel je even met de huisartsenpost. Wie ongerust is of twijfelt, checkt eerst thuisarts.nl.

De publiekscampagne vindt online plaats via sociale media. We vragen ook regionale zorgverleners, hogescholen, sportverenigingen en gemeenten om de informatie zo veel mogelijk online en offline te delen. Voor meer informatie over de campagne, kijk op www.rijnmondveilig.nl.

uitsmijter

Duurzaam in gebouwen, materiaal én inzetbaarheid

Duurzaamheid lijkt soms een beetje een modeterm, maar voor een organisatie als de onze is het een veelzijdig thema waar we elke dag op heel veel manieren mee te maken hebben. Natuurlijk: wij zijn er altijd. Dat is niet voor niets ons motto. Wij staan 24 uur per dag, 365 dagen per jaar paraat om hulp te verlenen en crises te bestrijden. Dat werk willen we zo duurzaam mogelijk aanpakken. Dan hebben we het erover dat we in duurzame gebouwen gehuisvest willen zijn, dat ons materiaal en onze voertuigen duurzaam zijn. Het betekent meegaan in de doelen van de energietransitie en van duurzaamheid een vanzelfsprekende keuze maken in alles wat we doen en elke beslissing die we nemen.

Maar voor mij gaat duurzaamheid veel verder dan dit. Het is meer dan alleen zo goed mogelijk zorgen voor het milieu. Ook in de omgang met mensen willen we duurzame relaties aangaan. Of het nou om de mensen op straat bij een incident gaat, om onze interactie met dienstverleners en leveranciers of om de samenwerking met onze operationele samenwerkingspartners. Een goede relatie betekent adequaat hulp kunnen verlenen en efficiënt kunnen samenwerken.

En dan, last maar zeker not least, gaat het bij ons ook om duurzame inzetbaarheid. Het welzijn van onze eigen mensen; de mensen die het verschil maken. Soms letterlijk het verschil tussen leven en dood. Ons werk vergt heel veel van ons. Dat is alleen vol te houden als we goed voor elkaar zorgen. En daar ligt een taak voor mij als algemeen directeur en voor alle leidinggevendenden, overal in onze organisatie.

Ik ontmoet elke dag mensen uit onze organisatie. Ik hoor hun verhalen, zie en voel soms hun verdriet en de pijn die dit werk soms veroorzaakt. Bij die gesprekken realiseer ik me elke keer weer wat ons werk met onze mensen kan doen. En hoe dat onder de huid kan gaan zitten en dan niet meer vanzelf weggaat.

Fysieke en geestelijke klachten, soms leidend tot PTSS, zijn zeer reële gevaren in ons vak. Daarom beschouwen wij PTSS als een beroepsziekte. Een aanname waar we ook naar handelen. Het is niet voor niets dat wij een bedrijfspsycholoog in dienst hebben. Dat is onderdeel van een goed beleid ter voorkoming en behandeling van PTSS. Thérèse van Mil en Sandra van Velzen weten alles over de gezondheidsgevaaren die samenhangen met ons operationele werk en zij maken zich dagelijks hard voor medewerkers die klachten hebben.

Een goed beleid is natuurlijk een voorwaarde om PTSS te voorkomen en behandelen, maar er is nog iets heel belangrijks. Herkenning en erkenning. Herken je bij jezelf of een collega signalen die wijzen op PTSS? Heb je klachten? Of vraag je je gewoon af wat er aan de hand kan zijn? Meld het. Je bent nooit te vroeg. De organisatie is er voor je. Niemand hoeft er alleen voor te staan. We weten immers allemaal hoe zwaar ons werk op je schouders kan drukken. Samen zorgen we ervoor dat niemand onder die druk bezwijkt.

Arjen Littooi
Algemeen directeur



Contact

-  /veiligheidsregiorr
-  @Vr_RR
-  /veiligheidsregiorr
-  088 877 9000
-  vr-rr.nl
-  rijmondveilig.nl
-  ambulance-rr.nl
-  brandweer.nl/rotterdam-rijmond

Colofon

SAMEN is een uitgave van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Concept & initiatief

Veenman+, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Hoofdredactie

Maurice Lenferink

Redactiechef

Johan Breukers, Olaf van Dijk, Astrid Mulder

Redactiesecretariaat

Joanna Mersel

Redactieleden VRR

Kiki Capello, Inge Kippers, Mirjam Lisseveld, Robert du Pree, Esther Versteeg, Remco van Werkhoven

Redactie

Sander Grip, Harold Joëls, Nienke Landré, Emma Veldhuis

Eindredactie

Sander Grip

Beeld cover

Megin Zondervan, v.l.n.r.: vlnr Marco van den Berg, Bart-Jan van Unen, Willemjan Muysson, Maarten van Abeelen, Erik Oudwater

Fotografie

Eric Fecken, Joey Heijstek (MediaTV), Lennaert Ruinen, Megin Zondervan

Coördinatie

Naomi Brandwijk

Ontwerp

carezza*

Productie

Veenman+

Meer informatie/vragen

www.vr-rr.nl

communicatie@vr-rr.nl

© 2023 Artikelen uit SAMEN mogen alleen met schriftelijke toestemming van de initiatiefnemers worden overgenomen. Het ongevraagd opsturen van tekst en/of foto's (ook digitaal) geschiedt op eigen risico.

BEELD MEGIN ZONDERVAN



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond