

Veiligheidsstrategie bij meervoudig ruimtegebruik

Zowel intensief en meervoudig ruimtegebruik als het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen de komende tijd toenemen. Willen beide economische activiteiten hun doorgang blijven vinden, dan moet er volgens **Shahid Suddle** op een slimme wijze worden omgegaan met het realiseren van nieuwbouwprojecten en de transportroutes van gevaarlijke stoffen. Buitenlandse projecten kunnen zeker als voorbeeld dienen voor veiligheidsbeleid bij toekomstige Nederlandse projecten.

Door een gebrek aan beschikbare ruimte, zijn in West-Europa projecten gerealiseerd waarbij intensief met ruimte is omgegaan. Binnen beperkte ruimte worden verschillende functies bij of boven elkaar gerealiseerd: meervoudig en intensief ruimtegebruik.

Het meervoudig gebruik van ruimte biedt een oplossing voor een belangrijk deel van het ruimteprobleem. De overheid streeft namelijk naar het realiseren van nieuwe bouwprojecten binnen de bestaande stedelijke ruimte. Deze wens stuit echter op een belangrijk knelpunt: fysieke veiligheid. De veiligheid van dergelijke gebieden wordt vooral bedreigd door het transport van vervoer van gevaarlijke stoffen door deze gebieden. Meestal leidt dit tot het niet (bijvoorbeeld Dordrecht) uitvoeren van nieuwbouwplannen op dergelijke locaties. In sommige gevallen wordt ondanks het dreigend gevaar toch gebouwd (denk aan Bos en Lommer, Amsterdam).

Maatregelen

Veiligheid is een belangrijk aspect bij bouwen naast en boven infrastructuur. De rampen bij Enschede en Volendam en de bijna-ramp bij Amersfoort hebben de publieke opinie op scherp gesteld. Dit heeft een sterke invloed gehad op de



In Londen (London Wall) zijn grote overspanningen middelen boogconstructie en overgedimensioneerde kolommen gerealiseerd. Deze wijze van bouwen reduceert sterk de kans op een aanrijding van verkeer tegen de hoofdconstructie van het gebouw.

discussie over veiligheid bij bouwen boven infrastructuur, waarbij veiligheid op zich al een belangrijk aspect is. Omdat er in een beperkte omgeving relatief veel mensen aanwezig zijn kan een klein ongeluk makkelijk leiden tot een grote ramp. Om dergelijke rampen te voorkomen, moeten er maatregelen getroffen worden om aan een bepaalde veiligheidsniveau te voldoen. Om deze maatregelen te kunnen realiseren is het van belang dat deze maatregelen tegen aanvaardbare kosten gerealiseerd kunnen worden. In het buiten-

landse zijn projecten te vinden die als voorbeelden kunnen dienen voor toekomstige Nederlandse projecten.

In de exploitatiefase wordt het risico van mensen grotendeels gedomineerd door mogelijke calamiteiten op de infrastructuur, zoals brand of aanrijding. Aangezien in Nederland ook transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt op dergelijke locaties, kunnen scenario's zoals plasbranden, explosie van een LPG tank of het vrijkomen van een giftige gas, optreden. Bij de laatste genoemde scenario's zijn de effectstanden van deze

rampen dusdanig groot dat zij grote aantallen slachtoffers kunnen veroorzaken.

Kopstations

In het buitenland gaat men op een andere manier om met het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening. Transport van gevaarlijke stoffen over sporen is toegestaan, maar die zullen nooit de binnenstad inrijden omdat de meeste stations kopstations zijn, in tegenstelling tot Nederland, waar (bijna alle) doorvoersstations zijn. Transport van gevaarlijke stoffen over wegen is in buiten-

land toegestaan, maar dan buiten de stad. Hierdoor kan met redelijke simpele en kosteneffectieve veiligheidsmaatregelen overboud worden.

Eenvoudig

Zowel in Parijs en Londen zijn grootschalige projecten met betrekking tot meervoudig ruimtegebruik gerealiseerd waarbij het transport van gevaarlijke stoffen niet door (binnen)stedelijke gebieden plaats vindt. Bovendien maken ontwerpers in het buitenland geen nieuwe bouwplannen op routes die juist bedoeld zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Op vele trajecten in Nederland speelt de problematiek van ongelukken met giftige of brandbare stoffen. Bos en Lommer is een voorbeeld van een project die gebouwd is boven 'rijdende bomen'. Bouwen boven een verkeersstroom zonder transport van gevaarlijke stoffen leidt er toe dat alleen brand of een botsing van een voertuig tegen de constructie van het gebouw mogelijk is. Het grote voordeel van het niet transporteren van gevaarlijke stoffen door of onder bebouwing (meervoudig ruimtegebruik) is dat maatregelen tegen brand en aanrijding eenvoudig te realiseren zijn.

Ook voor deze twee scenario's is men in het buitenland interessanter mee omgegaan. Een maatregel tegen brand wordt toegepast is de eerste vier verdiepingen boven de infrastructuur voldoende brandwerend te maken of de laagste verdiepingsoogte van het gebouw boven infrastructuur vrij hoger dan het profiel van vrije ruimte van de weg toe te realiseren Parijs (Rive Gauche). Maatregel tegen aanrijdingen kan een onafhankelijke krachtsafdracht van gebouw en infrastructuur zijn. Bij de kruisontverbouwing in Londen (London Wall) zijn grote overspanningen middelen boogconstructie en overgedimensioneerde kolommen gerealiseerd die een kans op een aanrijding van verkeer tegen de hoofdconstructie van het gebouw en het effect hiervan sterk reduceren. Het verbieden van het vervoer van

gevaarlijke stoffen lijkt vanuit het oogpunt van actoren die de stedelijke ontwikkeling stimuleren een voor de hand liggend oplossing. Terwijl de vervoerders streven naar het niet realiseren van nieuwbouwprojecten langs die transportroutes. Beide actoren willen doorgang voor ieders activiteit, maar communiceren langs elkaar heen. Tot ver in het verleden zijn rampen te vinden waarbij functies in elkaars buurt zijn gerealiseerd die eigenlijk niet samen gaan, bedenkt men na een ramp (zie Enschede: een vuurwerkslagplaats in een woonwijk).

Toch wordt de suggestie gewekt dat het transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening naast en boven elkaar zonder consequenties is, wellicht omdat er tot nu toe geen ramp in een dergelijk gebied is opgetreden.

Veiligheidswinst

Desalniettemin, kan men het veiligheidsprobleem bij stedelijke ontwikkeling boven infrastructuur zodanig sturen zodat zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt als de stedelijke ontwikkeling doorgang kunnen hebben: Men moet zich realiseren dat maatregelen zoals het routen van vervoer van gevaarlijke stoffen door niet stedelijke gebieden kan leiden tot een enorme veiligheidswinst voor talloze stations en toegangswegen in Nederland en hierdoor kunnen nieuwbouwplannen op en langs deze locaties makkelijker en met eenvoudige en goedkope veiligheidsmaatregelen hun doorgang vinden. Men dient wel af te spreken dat op de routes aangewezen voor gevaarlijke stoffen transport niets gebouwd mag en zal worden. Buitenlandse voorbeelden ondersteunen deze 'statement'. Men dient zeker niet te wachten op een ramp met een groot aantal slachtoffers, waarbij het voorgestelde alsnog wordt uitgevoerd.

Ir. S.I. Suddle is promovendus op het gebied van fysieke veiligheid bij meervoudig ruimtegebruik aan de TU Delft en constructeur/ontwerper bij Corsmit Raadgevend Ingenieursbureau in Rijswijk (ZH).

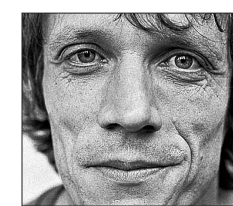
Column

Fort Rotterdam

Onlangs vroeg ik me op deze plaats af wie er, nadat de 'overlastgevers' uit het publieke domein van het Centraal Station van Rotterdam waren verwijderd, als volgende aan de beurt zou komen. Het was een retorische vraag waarop ik eerlijk gezegd geen snel antwoord had verwacht. Maar ik had buiten het 'leefbare' college van Rotterdam gerekend. Als de deze week gepresenteerde plannen doorgaan, dan zullen gezinnen met een inkomen lager dan 120 procent van het minimumloon binnenkort geen woning meer aangeboden krijgen binnen de stadsgrenzen van Rotterdam.

ten, zonder recht op sociale zekerheid en woningbouw, maar mét premieplicht. Na drie jaar is onder voorwaarden een permanente status mogelijk. Let vooral op dat 'mogelijk', wel je inburgeringscursus met goed gevolg afgerond hebben natuurlijk.

Als het niet zo gruwelijk reëel was geweest, zou je er smakelijk om moeten lachen, een karikatuur van de 'leefbaarheidspolitiek' die zelfs de meest botte cabaretier niet had kunnen bedenken. Wat een cynisch paniekvoetbal, en het gaat nog niet werken ook natuurlijk. Want stél dat het allemaal wel door zou gaan, dan schoffert dit college een groot deel van haar huidige bewoners. Rotterdam is immers een stad met erg veel inwoners die van een inkomen op minimumniveau moeten rondkomen (en die voor een groot deel het huidige college in het zadel hebben geholpen). Je voelt je dan al snel een tweedehands Rotterdammer, ook al mag je dan voorlopig in je woning blijven als je netjes gedraagt en ook al krijg je dan zo'n leuke rijke buurman met een BMW.



VOLLAARD

De contouren van Fort Rotterdam worden langzamerhand duidelijk; na de junks, de prostituees en de hangjongeren, gooien we de armen eruit. Onder de vlag van het actieprogramma 'Rotterdam zet door, op weg naar een stad in balans' gaat het college op deze manier 'de sociale problemen in de stad oplossen'. Het is maar wat je oplossen noemt. Aanleiding was het rapport over de toekomstige bevolkingssamenstelling van Rotterdam dat voorspelde dat in 2017 tweederde van de stadsbevolking allochtoon zou zijn. Dat heeft het college flink aan het schrikken gebracht, en een speciaal team aan het probleem gezet, bestaande uit burgemeester Opstelten en de wethouders Pastors (Leefbaar Rotterdam, fysieke infrastructuur) en Van der tak (CDA, sociale integratie i.s.c.)

De voorgestelde maatregelen zijn draconisch: geen werklozen meer toelaten in de stad, panden waar illegaal wonen worden onteigend, scherpe eisen aan gezinshereniging van allochtone bewoners, uitsluiting van mensen met een laag inkomen in 'probleemwijken' (wijken met goedkope huurwoningen, dus de facto uitsluiting van armen in de stad als geheel) en dwang voor corporaties in de minder problematische wijken om verdere veranderingen te voorkomen op te vangen. Als klap op de vuurpijl stelt men voor om voor de mensen die als gevolg van deze maatregelen dakloos worden grootschalige opvang te realiseren. Daarbij valt te denken aan de immigranten opvangcentra die dankzij het al even flinke overheidsbeleid van de laatste tijd al aardig leeg raken, maar er kunnen natuurlijk ook speciale kampen gebouwd worden, niets lijkt dit college te dol. Het meest vergaand is het plan om een systeem van tijdelijke verblijfsvergunningen op te zet-

ten. Rotterdam is immers een stad met erg veel inwoners die van een inkomen op minimumniveau moeten rondkomen (en die voor een groot deel het huidige college in het zadel hebben geholpen). Je voelt je dan al snel een tweedehands Rotterdammer, ook al mag je dan voorlopig in je woning blijven als je netjes gedraagt en ook al krijg je dan zo'n leuke rijke buurman met een BMW.

De hoog opgeleide en geïntegreerde allochtonen hebben dat al meegemaakt. Zij verlaten volgens een rapport van Steunpunt Wonen de stad. 'Ze voelen zich niet meer gewenst in de stad. Ze ervaren het als beledigend dat ze over één kan worden geschoren en dat er alleen maar over hen wordt gepraat als probleemgroep. In zo'n sfeer willen ze hun kinderen niet opvoeden.' Gelijk hebben ze, en de kans is groot dat niet de armen, maar juist de middengroepen de goed opgeleide allochtonen nog meer dan ze nu toch al doen naar de randgemeenten zullen volgen.

Wat een cynische politieke luiheid. In plaats van kansen te creëren voor de 'kansarmen', door een daadkrachtig werkgelegenheidsbeleid te voeren bijvoorbeeld door kleinschalige bedrijvigheid te stimuleren, kiest Rotterdam – ook al denkt men misschien juist flink en daadkrachtig te zijn – voor de gemakkelijke weg. Ik schreef het eerder: het wordt kil in de stad.

Piet Vollaard

Terzijde

Kopersbescherming

Precies twintig dagen duurde de gehele procedure om de kopers van onze woning hun wettelijke drie dagen kopersbescherming te geven. Voor ons, de verkopers, waren het drie weken van onzekerheid. Tot op de laatste dag was niet echt duidelijk, of het koopcontract door de tegenpartij daadwerkelijk was ondertekend. Dat kan de wetgever toch niet hebben bedoeld? Kopersbescherming is een goede zaak en drie dagen bedenktijd lang genoeg. Vaak weten de kopers al na de eerste nacht dat ze een verkeerde beslissing hebben genomen. U kent dat wel, badend in het zweet word je dan meerdere keren per nacht wakker met een hoofd vol twijfels. Dan is het prettig om te weten dat de aankoopbeslissing nog gemakkelijk is terug te draaien. Tot 1 september 2003 was het woord van de koper en verkoper wet. Een mondelinge afspraak, gevolgd door een 'voorlopig' koopcontract, volstond om enke-

le weken later bij de notaris te belanden. Ontbindende voorwaarden werden mondesmaat toegepast en het ging dan meestal om het verkrijgen van woonvergunning en hypotheek. De makelaar was meestal wel zo verstandig om vooraf mee te kijken naar de haalbaarheid daarvan. Kortom, wie eenmaal ja had gezegd zat definitief aan de koop vast. Voor sommige kopers ging dat soms wat erg snel, vandaar dat op aandringen van de Vereniging Eigen Huis door de overheid is besloten een vorm van kopersbescherming op de woningmarkt in te voeren, min of meer in aansluiting op de algemene kopersbescherming bij consumentenproducten. Het is 1 september 2003 geweest en de voormalige koper wordt nu de verkoper van diezelfde woning. De kinderen zijn groot geworden en de woonwensen zijn sterk veranderd. Verhuizen dus en dat betekent verkoop van de vertrouwde woning. Plakkaten

op de ramen, een makelaarsbord in de tuin en foto's met beschrijving op internet. De eerste gegadigden melden zich en met één van hen wordt de zaak in korte tijd afgekaart, met de beide makelaar als intermediairs, maar ook als getuigen. Je zou verwachten, dat vanaf dat cruciale beslissingsmoment de drie dagen kopersbescherming in werking treedt. Maar nee, een ambtelijke procedure treedt in werking. Alleen al het simpele opstellen van het officiële koopcontract nam een week in beslag, want de makelaar moet er allerlei gegevens voor verzamelen. Aansluitend begint een zeer tijdrovende traject: het opgestelde koopcontract gaat per gewone post van onze makelaar naar ons om te worden ondertekend. Daarna gaat het weer retour naar onze makelaar, die stuurt het naar de makelaar van de tegenpartij en die stuurt het naar zijn klant, de koper. Pas op dat moment treedt de wettelijke kopersbescherming van drie da-

gen in werking. We zijn inmiddels bijna twee weken verder en de koper mag nu zonder opgaaf van reden van de 'deal' afzien. Leuk voor ons verkopers. Gelukkig, er wordt wel getekend. Alleen weten wij dat nog niet, want de postroute treedt nu in omgekeerde richting in werking. Uiteindelijk, op de twintigste dag, ligt de enveloppe met het door beide partijen gekende koopcontract bij ons in de bus voor een laatste paraafje. Hoera, we hebben zekerheid. Dat dan precies op de dag, die we eerder met onze notaris hadden afgesproken om het koopcontract van onze eigen nieuwe woning te ondertekenen. Gelukkig kun je ook als verkoper lid zijn van de Vereniging Eigen Huis. Toch maar eens bellen of ze voor ons ook een beschermingsconstructie willen gaan bepleiten.

Pieter de Mos
Redacteur Cobouw

Bouw-stellingen

In de nieuwe Nota ruimtelijke ordening moet water leidend zijn. We moeten voorkomen dat ergens gebouwd of ontwikkeld gaat worden waar dit met water het slechtste uitkomt."

Melanie Schultz van Haegen, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in H₂O, tijdschrift voor watervoorziening en waterbeheer

Geen kerstboom meer in kerk is toch te gek

Het is toch te gek dat de gemeente verbiedt dat mensen naar een kerkdienst gaan? Door een afwijkende opvatting over brandpreventieve normen, moeten kerkbesturen in Amsterdam, Amersfoort en Den Ham tegen hun leden zeggen dat er geen plaats meer is voor hen in de kerk. Het is toch te gek dat er geen kerstboom meer in de kerk mag staan? Nog gekker zijn de nieuwe impregnerings-eisen waardoor kerstbomen na januari afgevoerd moeten worden als chemisch vuil, terwijl uit een rapport van TNO uit 2002 blijkt dat impregneren weinig tot geen verschil maakt. Het is toch te gek dat bij de Matheus-passion in Naarden wel de ministers en burgemeester en wethouders in de kerk zitten, terwijl de gemeente burgers weigert omdat de brandweer tot de ontdekking is gekomen dat de kerkdeuren naar binnen in plaats van naar buiten open gaan. Verbouwen van een dergelijk monument mag niet. En een mannetje bij de deur om bij brand de deuren open te doen, telt niet: de man zou wel eens weg kunnen lopen. Het is toch te gek, begint een stopwoord te worden van de nieuwe kamerleden die zich verbazen

over het woud van regels en het gebrek aan gezond verstand bij toepassing van regels.

Gebruiksvergunning

Het negatieve effect van verschrikkelijke rampen zoals in Enschede en Volendam, is dat regelgeving rechtlijnig worden uitgevoerd zonder na te denken met gezond verstand wat de beste oplossing is. Maar mensen niet meer bij een kerkdienst binnen laten terwijl er sinds de Noormannen geen branden meer tijdens kerkdiensten zijn geweest, is inderdaad te gek. Natuurlijk waren er wel branden bij kerken. Zij werden veroorzaakt door dakdekkers bij verbouwingen, kachels of kortsluiting. Maar dat was per definitie nooit tijdens een dienst. Laten we nu eens niet als een politicus gelijk gaan roepen, maar eens kijken wat het probleem is. Gebouwen waar meer dan 50 mensen aanwezig zijn, hebben een gebruiksvergunning nodig. De gebruiksvergunning wordt afgegeven op basis van het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit is een op basis van de Woningwet in 1992 tot stand gekomen en in 2003 aangepaste landelijke regeling van het Ministerie

van VROM. Het Bouwbesluit voorkomt dat elke gemeente afwijkende eisen stelt. Een gemeente kan dus niet om iemand te plezieren lagere eisen stellen. Maar ook het stellen van zwaardere eisen mag niet. Bij het opstellen van het Bouwbesluit heeft een evenwichtige belangenafweging plaatsgevonden tussen sociaal-maatschappelijke en economische belangen, met inachtneming van verworven rechten. Probleem is echter dat het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (NIBRA) het niet eens is met het Bouwbesluit.

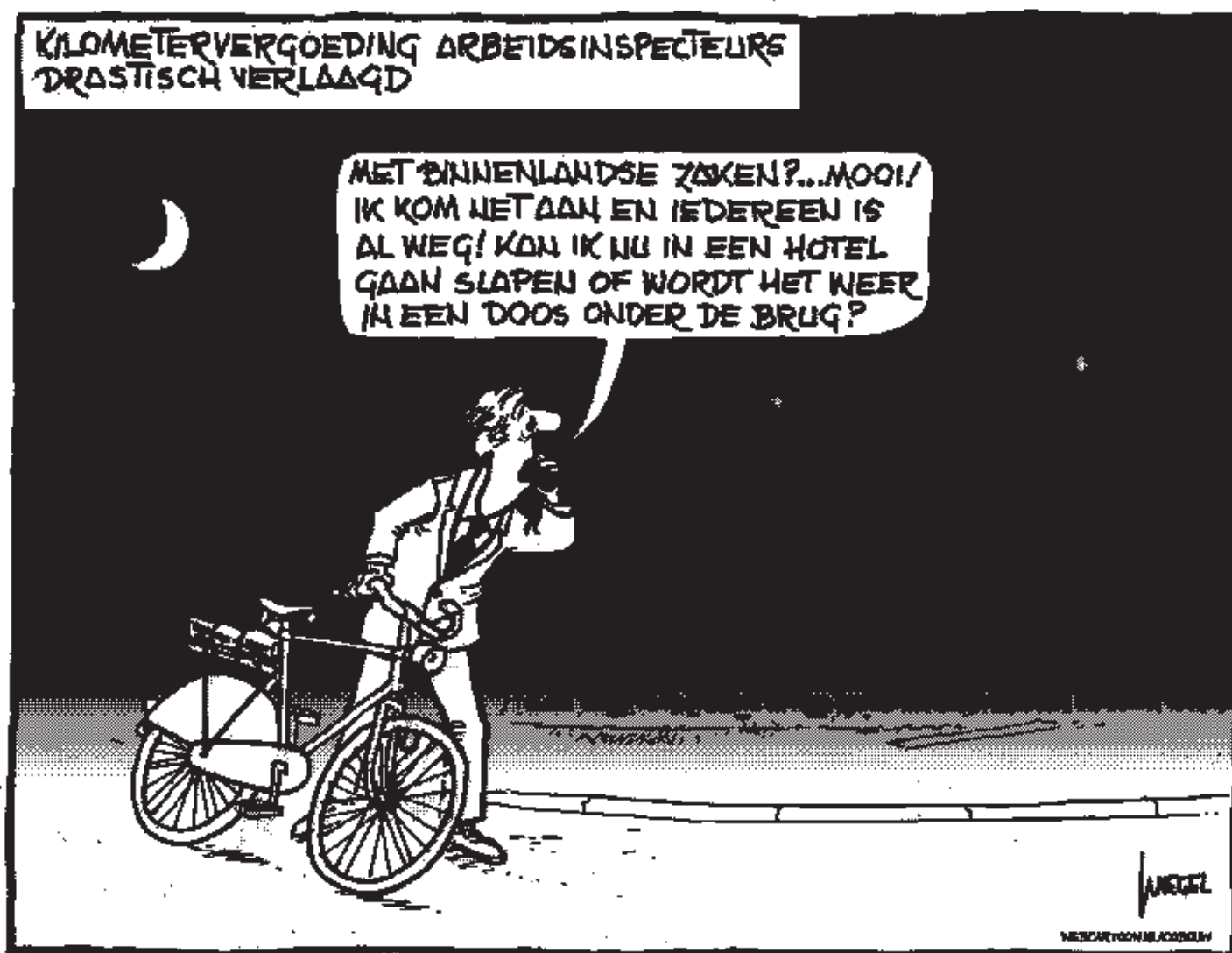
Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft in februari 2002 – dus lang na de van krachtwording van het Bouwbesluit – het door het NIBRA ontwikkelde 'brandpreventiebeleid bestaande bouw' aangekocht en als handreiking aan alle gemeenten in Nederland ter beschikking gesteld.

Stammenrijd

Deze handreiking kan nog steeds gedownload worden van de website van het Ministerie van BZK. Diverse gemeenten beroepen zich nu op de handreiking en introdu-

ceren op deze manier strengere voorschriften dan toegestaan volgens het Bouwbesluit. De Brandweerkring Noord-Friesland schreef kerkbesturen, beheerders van verenigingsgebouwen en openbaar toegankelijk gebouwen aan en verwees daarbij conform de handreiking naar regelgeving van de rijksoverheid uit 1991. Het gehele Bouwbesluit werd genegeerd. Dit was voor mijn collega Asma en mij aanleiding om schriftelijke vragen aan de minister te stellen. Maar of het er nu eindelijk een overleg komt met betrokkenen waarbij gekeken wordt wat nodig is en praktisch uitvoerbaar is, is de vraag. Laat staan dat de stammenrijd tussen de verschillende ministeries en andere overheidsorganen beslist wordt en erkend wordt dat slechts het Bouwbesluit geldt. Voor de komende Kerst hoop ik op het gezonde verstand van de betreffende wethouders en burgemeesters. Bij Prinsjesdag wordt tenslotte ook een uitzondering gemaakt voor de bijeenkomst in de Ridderzaal.

Dr. ir. C. Antoinette Vietsch is architect en lid van de Tweede Kamer, CDA-fractie.



De Gulf Oil dagprijis voor 9 december 2003
Gasolie winterkwaliteit voor € 40,51
"voldoet aan de eisen van motorenfabrikanten World-Wide Fuel Charter"
Deze prijzen zijn per 100 liter, excl. BTW, gelden voor storting boven 4000 liter en voor de dag van levering.
"Ook voor kleine stortingen"
Maak nu kennis met Gulf smeermiddelen en probeer onze vetpatronen
Gulfcrown EP 2 24x 0,4 kg voor € 39,00
BEL 0900 GULFNEED 4853633 TEL: 0223- 634567

Uw mening

Marcel van Duijn, coördinator/redacteur opinie, stelt uw reacties en bijdragen zeer op prijs. U kunt bellen: (070) 3045829, faxen: (070) 3045804, emailen: cobouw@wkth.nl of schrijven naar Postbus 49, 2501 CA Den Haag. Ook op internet kunt u reageren. De rubriek Opinie is te vinden op: www.cobouw.nl. Artikelen op deze Opiniepagina moeten gelezen worden als de mening van de auteur zelf. Alleen commentaren geven de opvatting van de krant weer. De redactie behoudt zich het recht voor artikelen te weigeren dan wel te redigeren of in te korten en via internet of op andere wijze openbaar te maken.