



Twee jaar buisleidingtoezicht Bevb

ILT verwacht meer transparantie en volledigheid

Over het algemeen hadden exploitanten van buisleidingen hun wettelijk verplichte documenten in 2012 niet geheel op orde; het Document veiligheidsbeheerssysteem buisleidingen (VBS- of RMS-document) en de Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) die beide op de eigen branchenorm gebaseerd zijn. Alle door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangetroffen achterstanden werden na ontvangst van een voornemen last onder dwangsom door de betrokken exploitanten weggevoerd.

Het bereiken van het wettelijk veiligheidsniveau begint bij het op orde hebben van voorgeschreven documenten. Een compleet beheersdocument biedt geen volledige garantie, maar vormt de basis voor een vertrouwen dat het betrokken bedrijf van meet af aan transparant is over zijn verantwoordelijkheid. Indien een bedrijf wettelijke voorschriften naleeft of zich beter nog proactief opstelt, krijgt het een gerechtvaardigd vertrouwen van het toezicht.

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb, vanaf 1 januari 2011 van kracht) komt tegemoet aan de wens van de sector om het overheidstoezicht te laten aansluiten op de voorzieningen die zij onderling afspraken om te treffen. De branchenormen als de NTA 8000:2009 en NEN 3650 zijn leidend. Met de zogenoemde plan-do-check-act-cyclus geven bedrijven invulling aan de eis dat de organisatie bij voortdurende streeft naar (verdere) verbetering. De verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeleid ligt bij de exploitanten, die een zekere vrijheid hebben in de wijze waarop zij dat invullen. De toezichtlast is beperkt, maar daar staat tegenover dat de bedrijven transparant moeten zijn en hun interne werkwijze beschrijven en verantwoorden.

Toezicht en handhaving

Het VBS-document beschrijft in onderlinge samenhang de 12 elementen die worden genoemd in het Bevb. De RI&E beschrijft voor iedere levensfase van de buisleidingen welke risico's voor mens en milieu zijn geïdentificeerd. Deze documenten zijn relevant voor borging en verbetering van de naleving van het Bevb in alle geledingen van de organisatie en vergroten de maatschappelijke transparantie van het bedrijf.

Passief

De ILT constateert dat de exploitanten in 2012 doorgaans nog een te passieve houding aannamen. De documenten waren in veel gevallen onvolledig, of onvoldoende specifiek gericht op de buisleidingen buiten de inrichting. En men kwam pas in actie nadat de ILT hen daarop aansprak met een voornemen last onder dwangsom. In alle ge-

vallen is overigens binnen de voorgeschreven termijn de overtreding geheel beëindigd.

De geschetste situatie houdt niet automatisch in dat er geen veiligheidsbeheerssysteem is, noch dat de veiligheid in het geding is. Het betekent wel dat het bedrijf niet uit zichzelf in voldoende mate aantoonde hoe het veiligheidsstreven bij buisleidingen in de organisatie is verankerd.

Van papier naar praktijk

Het beschikken over goede documentatie is geen garantie voor veiligheid. Nu de documenten op orde zijn, kan de ILT de aandacht verleggen naar de uitvoering in de praktijk. Wordt bijvoorbeeld gewerkt overeenkomstig de beschrijving en de interne procedures? Vindt het onderhoud systematisch plaats en worden de beheersmaatregelen voor de belangrijkste risico's uitgevoerd? Ook de sanering van ruimtelijke knelpunten aan de hand van opgestelde QRA's zal meer aandacht krijgen. Kortom, de ILT zal nagaan of de praktijk met de papieren werkelijkheid in overeenstemming is.

Slot

Toezicht en handhaving zullen in 2013 en verder worden voortgezet. Met als eindbestemming dat de sector echt zelf de verantwoordelijkheid neemt voor de verdere doorwerking, verbreding en verdieping van het Bevb in de uitvoeringspraktijk van de betrokken bedrijven.

Dit is een publicatie van

Inspectie Leefomgeving en Transport

088 489 00 00

www.ilent.nl

@InspectieLenT

Maart 2013