

# UITVOERINGSPROGRAMMA EXTERNE VEILIGHEID

2006-2010

# INHOUDSOPGAVE

## INLEIDING

Aanleiding	5
Doel en afbakening van het uitvoeringsprogramma	5
Opbouw van het uitvoeringsprogramma	6
Gevolgde werkwijze	6

## DEEL 1

### BELEIDSMATIGE EN BESTUURLIJKE CONTEXT

1.1	De uitdaging van het externe veiligheidsbeleid	9
1.2	Provinciale beleidsontwikkeling tot nu toe	10
1.3	Impuls vanuit de rijksoverheid	10
1.4	Provinciale visie op de inhoud van het beleidsveld externe veiligheid: Streefbeelden 2010	12
1.4.1	Thema A Het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren	13
1.4.2	Thema B Het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten	14
1.4.3	Thema C Het saneren van bestaande knelpunten	16
1.4.4	Thema D Het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren	16
2	1.4.5 Thema E Het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties	17

## DEEL 2

### PROVINCIALE ACTIVITEITEN

2.1	Inleiding	19
2.2	Het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren	20
2.2.1	De risico's blijvend goed in beeld	20
2.2.2	Risico's zorgvuldig communiceren	23
2.3	Het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten	25
2.3.1	Probleemschets en sturingsmogelijkheden	25
2.3.2	Vroegtijdige beïnvloeding planontwikkeling en vroegtijdige besluitvorming	26
2.3.3	Beïnvloeding transportstromen met gevaarlijke stoffen	31
2.4	Het saneren van bestaande knelpunten	35
2.5	Het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren	38
2.6	Het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties	42
2.6.1	Ondersteuning regionale activiteiten	44
2.6.2	Provinciaal programma	46
2.7	Interprovinciale projecten	47

### DEEL 3

#### REGIONALE ACTIVITEITEN

3.1	Inleiding: Het belang van regionale samenwerking	49
3.1.1	Gewenst schaalniveau voor regionale samenwerking	50
3.1.2	Ontwikkeling van veiligheidsregio's	51
3.1.3	Perspectief van veiligheidsregio voor EV-gerelateerde taakvelden	53
3.1.4	Samenspel tussen provincie en regionale samenwerkingsverbanden	54
3.2	Uitvoeringsplannen externe veiligheid in de regio's	55
3.2.1	Veiligheidsregio Haaglanden	55
3.2.1.1	De huidige situatie	55
3.2.1.2	De uitdagingen voor deze programmaperiode	56
3.2.2	Veiligheidsregio Hollands-Midden	57
3.2.2.1	De huidige situatie	57
3.2.2.2	De uitdagingen voor deze programmaperiode	58
3.2.3	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	59
3.2.4a	Rotterdamse Regio	59
3.2.4a.1	De huidige situatie	59
3.2.4a.2	De uitdagingen voor deze programmaperiode	59
3.2.4b	Goeree-Overflakkee	61
3.2.4b.1	De huidige situatie	61
3.2.4b.2	De voorliggende opgave	61
3.2.5	De veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid	62
3.2.5.1	De huidige situatie	62
3.2.5.2	De uitdagingen voor deze programmaperiode	63

### DEEL 4

4.1	Begroting uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010	67
4.2	Activiteitenplan Externe Veiligheid 2006-2010, provinciaal deel	68
	Colofon	72



# INLEIDING

## AANLEIDING

De provincie Zuid-Holland heeft een hoog risicoprofiel als gevolg van productie, bewerking, gebruik, opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Vooral de mainport Rotterdam en het netwerk van achterlandverbindingen brengen risico's met zich mee. Daarbij is de provincie ook nog eens zeer dichtbevolkt. Alle functies bevinden zich dicht bij elkaar. Die functies stellen elk vanuit hun eigen invalshoek eisen aan het ruimtegebruik. Ook het externe veiligheidsbeleid (EV-beleid) stelt, om mensen te beschermen, eisen die in veel gevallen beperkingen met zich meebrengen. Om stagnatie te voorkomen moeten die noodzakelijke beperkingen op een evenwichtige manier gekoppeld worden aan gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

In haar EV-beleid streeft de provincie ernaar om veiligheidsrisico's zoveel mogelijk terug te dringen. Door het ontstaan van nieuwe knelpunten voor zover mogelijk te voorkomen en door bestaande knelpunten te saneren. Daarvoor is beleid en regelgeving nodig. Maar ook een goed overzicht voor het hele grondgebied van de provincie van risicovolle situaties als gevolg van gevaarlijke stoffen. Dat overzicht is nodig om te kunnen bepalen waar de accenten van beleidsuitvoering gelegd moeten worden. Het al eerder ingezette traject van risico-inventarisatie is onder invloed van de Kwaliteitsimpuls Externe Veiligheid 2004-2005 sterk geïntensiveerd. Hierdoor bestaat er eind 2005 inzicht in de externe veiligheidsrisico's binnen de provincie. En daarmee een basis voor het nu voorliggende Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010. Dit programma moet de randvoorwaarden creëren voor een effectieve en efficiënte uitvoering om de gestelde doelen te kunnen realiseren.

Alle partners zullen de komende vijf jaren benutten om waar nodig aanvullend beleid te formuleren en achterstanden bij de uitvoering van EV-taken weg te werken, en om de uitvoering van hun EV-taken adequaat binnen de eigen organisatie in te passen. Deze activiteiten worden gefinancierd vanuit de 'Subsidieregeling programmafinanciering EV-beleid voor andere overheden 2006-2010' van het ministerie van VROM. In het kader van deze regeling is € 6.145.000 per jaar beschikbaar voor Zuid-Holland voor 'het stimuleren van de structurele, adequate uitvoering van het externe veiligheidsbeleid en het daartoe bevorderen van de samenwerking tussen gemeenten, provincies en regionale samenwerkingsverbanden'.

## DOEL EN AFBAKENING VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA

Het uitvoeringsprogramma beschrijft voor de periode 2006-2010 de activiteiten van de provincie en die van regionale samenwerkingsverbanden van gemeenten, brandweer en hulpverleningsorganisaties. Het door de provincie gewenste eindresultaat per 2010 is vastgelegd in streefbeelden. Daarin zijn voor het totale grondgebied de contouren van de provinciale beleidsambities op EV-gebied aangegeven. En wordt de noodzaak benadrukt tot doorwerking in andere beleidsvelden (zoals ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie en rampenbestrijding).

De doelen en activiteiten die in dit uitvoeringsprogramma worden beschreven, hebben betrekking op twee van de vijf schakels die in de veiligheidsketen worden onderscheiden: pro-actie en preventie. Activiteiten die samenhangen met preparatie, respons en nazorg vallen dus buiten dit programma. Op rijksniveau is een duidelijke scheiding van financieringsstromen overeengekomen. Dit heeft tot gevolg dat alleen activiteiten in het kader van

het Besluit risico zware ongevallen (BRZO) voortkomend uit de Wet milieubeheer (Wm) onder deze subsidieregeling vallen.

Binnen het totaal aan activiteiten zijn vijf thema's gekozen:

- het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren;
- het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten;
- het saneren van bestaande knelpunten;
- het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren;
- het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties.

## OPBOUW VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA

Dit uitvoeringsprogramma bestaat uit vier delen:

Deel 1: geeft de beleidsmatige en bestuurlijke context aan waarbinnen het uitvoeringsprogramma tot stand is gekomen;

Deel 2: beschrijft de activiteiten van de provincie;

Deel 3: geeft een samenvatting van de activiteiten van de regionale samenwerkingsverbanden per veiligheidsregio (de achterliggende regionale uitvoeringsprogramma's zijn als bijlage toegevoegd);

Deel 4: geeft een overzicht van de budgetten die nodig zijn voor de provinciale en regionale activiteiten.

## 6

## GEVOLGDE WERKWIJZE

Bij het opzetten van het *Uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2006-2010* zijn twee lijnen gevolgd. De afdelingen milieu, vergunningverlening, handhaving en kabinet hebben in nauwe samenwerking de **provinciale** activiteiten geformuleerd. Daarbij zijn ook vijf inhoudelijke en drie organisatorische activiteiten benoemd. Die zullen bovenregionaal onder regie van de provincie worden uitgewerkt tot implementatieplannen (bij voorkeur op het niveau van de veiligheidsregio). De regionale samenwerkingsverbanden hebben hiermee bij de invulling van hun programma rekening gehouden.

Daarnaast hebben de **regionale** samenwerkingsverbanden onder regie van de provincie regionale uitvoeringsprogramma's opgesteld. De provincie heeft de regio's daarbij gefaciliteerd door:

- de provinciale streefbeelden 2010 aan te dragen als handvat voor de regio's bij het opstellen van hun uitvoeringsvoorstellen;
- duidelijk aan te geven welke onderwerpen in eerste instantie bovenregionaal onder regie van de provincie worden uitgewerkt;
- een format op te stellen voor het programma dat tevens kon dienen als aanvraagformulier in het kader van de provinciale subsidieregeling. Deze formats zijn ook gebruikt om de onderlinge uitwisseling van ideeën binnen en tussen de regio's te stimuleren;
- (externe) menskracht en kennis ter beschikking te stellen bij het opstellen van de programma's.

Door de intensieve inhoudelijke en procesmatige begeleiding kwamen bij de toetsing aan de provinciale en rijkscriteria uiteindelijk alle regionale programma's in aanmerking voor opname in het uitvoeringsprogramma en daarmee ook voor subsidiëring vanuit de rijksmiddelen. Deze werkwijze heeft bovendien geresulteerd in een goede mix van acties die zijn gericht op directe veiligheidswinst en acties die zijn gericht op kwaliteitsborging voor de lange termijn. En heeft er ook voor gezorgd dat er een evenwichtige territoriale en inhoudelijke spreiding is.



# DEEL 1



# BELEIDSMATIGE EN BESTUURLIJKE CONTEXT

## 1.1 DE UITDAGING VAN HET EXTERNE VEILIGHEIDSBELEID

Externe veiligheid (EV) is voor de provincie Zuid-Holland een speerpunt van beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering. Dit vanwege haar ligging en haar demografische en economische structuur. Productie, gebruik, opslag en transport van gevaarlijke stoffen zijn nodig voor behoud en versterking van economische potenties. Maar er dient wel op een verantwoorde manier te worden omgegaan met de risico's die aan die gevaarlijke stoffen zijn verbonden. Zuid-Holland heeft een hoog risicoprofiel. Hierdoor vergt het zoeken naar een evenwichtige balans tussen welvaart en veiligheid in deze provincie meer bestuurlijke en ambtelijke inspanning dan in andere delen van Nederland. De mainport Rotterdam en het netwerk van achterlandverbindingen spelen een belangrijke rol. Daarnaast heeft de provincie te maken met een hoge concentratie van agribusiness en de nabijheid van de mainport Schiphol. Daarbij komt dat Zuid-Holland zeer dichtbevolkt is. Dit levert voortdurend spanning op tussen ruimteclaims voor wonen, werken, recreëren en natuur. Woningbouwlocaties, locaties voor bedrijfsvestiging, tracés voor infrastructuur en groengebieden concurreren met elkaar op een klein grondgebied. Vanuit de optiek van externe veiligheid levert dat nu al een aantal forse knelpunten op rond bedrijven en langs transportassen (zowel via buisleidingen, als over water, rail of weg). Zonder een goede risico-inschatting en een daarop afgestemde ruimtelijke planning zouden nieuwe knelpunten ontstaan.

Het ontwikkelen en uitvoeren van EV-beleid is erop gericht bestaande knelpunten te saneren, maar juist ook het ontstaan van nieuwe knelpunten te voorkomen. EV-beleid moet een oplossing vinden voor de bestuurlijke opgave om maatschappelijk breed gedragen ruimtelijke en economische ontwikkelingen te realiseren en tegelijkertijd het gewenste veiligheidsniveau te halen. Recente discussies over effecten van milieubeleid die als stagnerend ervaren worden, maken duidelijk hoe zorgvuldig dergelijke afwegingen gemaakt moeten worden. Het tijdsverloop tussen 'nooit meer een ramp als in Enschede' en de krampachtige reactie van 'Nederland mag niet op slot' laat zien hoe kwetsbaar milieubeleid in het algemeen en EV-beleid in het bijzonder nog steeds is in de politiek-bestuurlijke praktijk.

Bij dit alles moet hoe dan ook altijd worden bedacht dat een risicoloze maatschappij niet bestaat. Ook EV-risico's kunnen niet totaal worden uitgebannen. Ze kunnen wel tot een niveau worden teruggedrongen dat maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Dat vereist kennis en openheid en een krachtige opstelling van de verschillende overheden en hun maatschappelijke partners. De provincie vervult daarbij vanuit haar eigen takenpakket en haar brede maatschappelijke verantwoordelijkheid een cruciale scharnierfunctie tussen normstellend rijksbeleid en lokale en regionale beleidsuitvoering.

## 1.2 PROVINCIALE BELEIDSONTWIKKELING TOT NU TOE

Het EV-beleid heeft een lange voorgeschiedenis in Zuid-Holland. Het begon met een meer integrale aanpak van veiligheidsvraagstukken door alle beleidsvelden heen. Dit gaf eind jaren negentig een sterke impuls aan een meer systematische benadering van EV-problemen binnen het kader van de veiligheidsketen (pro-actie/preventie/preparatie/respons/nazorg). En daarmee ook aan een bredere rolopvatting. Het *Sectordocument Externe Veiligheid* uit 1998 is hiervan een duidelijk voorbeeld: het koppelt niet alleen nadrukkelijk EV met andere beleidsvelden, maar is ook een handreiking aan de gemeenten als de belangrijkste uitvoerders van EV-beleid. Kernpunt van de provinciale inzet is steeds gebleven de combinatie van het ontwikkelen van eigen beleid aan de ene kant en het faciliteren van bestuurlijke en maatschappelijke partners aan de andere kant.

De nota *Integrale Veiligheid* (augustus 2001) zet de rol van de provinciale overheid ten aanzien van externe veiligheid in het perspectief van de grondwettelijke zorg voor bescherming en verbetering van het leefmilieu: 'De overheid is verantwoordelijk voor de inrichting, het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte. Bij deze verantwoordelijkheid hoort ook de zorg voor een veilige leefomgeving, waarin burgers zich vrij en onbedreigd kunnen bewegen. Toch kan de overheid niet alléén garant staan voor de veiligheid. Ook burgers, maatschappelijke instanties en bedrijven moeten hieraan bijdragen'. Vanuit deze stelling heeft het provinciale EV-beleid zich vooral gericht op de relatie tussen veiligheid en ruimtelijke ordening. In rijksregelgeving bleven de verankering van de ruimtelijke aspecten van het EV-beleid en vooral de wijze van omgaan met groepsrisico lang achterwege. Om die lacunes op te vullen, heeft de provincie zelf interim-beleid geformuleerd. Een goed voorbeeld is het afwegingskader voor groepsrisico via de CHAMP-benadering, dat inmiddels landelijk navolging heeft gekregen: Communicatieplicht ten behoeve van maatschappelijke aanvaardbaarheid van risicovolle activiteiten + Horizonplicht om toekomstige ontwikkelingen te verkennen + Anticipatieplicht om effecten van incidenten en rampen te beperken + Motiveringsplicht voor de noodzaak tot overschrijding van veiligheidsnorm + Preparatieplicht om voorbereid te zijn op calamiteiten. Een ander voorbeeld is het territoriaal maatwerk dat voor een aantal bestaande knelpunten is ontwikkeld: Tijdelijk Toetsingskader Rotterdam Airport, Beleidskader Veiligheidszoning Nieuwe Waterweg/Nieuwe Maas, en Toetsingskader Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht.

10

Tegelijkertijd is een proces van kwaliteitsverbetering en professionalisering van vergunningverlening en handhaving in gang gezet en is een begin gemaakt met een provinciebrede inventarisatie van risicovolle situaties.

## 1.3 IMPULS VANUIT DE RIJKSOVERHEID

In het *Strategisch Akkoord 2002* heeft het Kabinet voor de jaren 2004 en 2005 een bedrag van 20 miljoen euro gereserveerd voor het versterken van uitvoering en handhaving van externe veiligheid. Dit bedrag is via de regeling '*Kwaliteitsimpuls Externe Veiligheid 2004-2005*' ter beschikking gesteld van de lagere overheden. De provincie Zuid-Holland heeft hiervan 6,1 miljoen euro ontvangen. Dit vanwege de concentratie van EV-problemen in deze provincie en de voortrekkersrol die zij vervult. Het geld is over de provincies verdeeld op basis van een tijdelijke subsidieregeling van het ministerie van VROM die bedoeld was als voorloper van een structurele financiering vanaf 2006. De primaire VROM-doelstelling is een kwaliteitsimpuls zodat er een blijvende verbetering is van beleid en uitvoering. Afgeleide doelstellingen zijn (a) het verhogen van effectiviteit en efficiency door samenwerking tussen de relevante beleidsvelden binnen provincie en regio's en tussen provincie en lokale en regionale partners en (b) het opbouwen van kennis en ervaring.

De zogenoemde Programmafinanciering EV is uitgewerkt aan de hand van een 'menukaart' die VROM heeft ontwikkeld. De provincie heeft een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van milieu, openbare orde en veiligheid, en rampenbestrijding en de Zuid-Hollandse gemeenten. Het programma diende tegelijkertijd als subsidieaanvraag naar VROM. Door de regionale opbouw is een evenwichtige en breed gedragen mix ontstaan: aan de ene kant zijn er uitvoeringsprojecten die gericht zijn op concrete EV-knelpunten en die een directe veiligheidswinst opleveren. Aan de andere kant zijn er activiteiten die voorwaarden scheppen voor een structurele kwaliteitsborging voor de lange termijn. Er is bovendien een billijke spreiding van projecten en middelen over het gehele provinciale grondgebied. In dit uitvoeringsprogramma wordt de provinciale visie op externe veiligheid uitgewerkt voor de periode tot 2010. Die visie heeft tevens gediend als leidraad bij de beoordeling van de ingediende projectvoorstellen van de samenwerkingsverbanden. Centraal staat dat Zuid-Holland bij het vormgeven en vooral ook daadwerkelijk uitvoeren van EV-beleid nadrukkelijk uitgaat van horizontale en verticale integratie. Horizontaal: vanuit het EV-beleid relaties versterken met aanpalende beleidsvelden, bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Verticaal: alle betrokken partners bijeen brengen en toerusten met goede informatie en adequaat instrumentarium.

In afwijking van het oorspronkelijke voornemen om in 2006 een structurele financieringsregeling in te voeren, heeft het Rijk gekozen voor verlenging van de tijdelijke regeling (per 15-6-2005). Op grond van de toegepaste verdeelsleutel kan de provincie Zuid-Holland in aanmerking komen voor een subsidie van ruim 6,1 miljoen euro per jaar over de looptijd van de regeling.

VROM gaat ervan uit dat in deze periode het accent zal verschuiven naar structurele uitvoering van het EV-beleid. Nadrukkelijk wordt een ontwikkeling beoogd 'van nieuwe activiteit naar routine': van incidentele projecten naar structurele activiteiten en verankering in organisaties.

11

VROM zal de rijkssubsidie verstrekken op basis van een provinciaal uitvoeringsprogramma waarin de kosten van projecten én activiteiten zijn opgenomen (conform de procedure 2004-2005). Gekozen is voor een meerjarig programma met een voortschrijdend karakter: het plan beslaat weliswaar de volledige periode 2006 t/m 2010, maar in de aanvraag wordt alleen het jaar 2006 concreet uitgewerkt. Voor de jaren 2007-2010 wordt in eerste instantie een meer globale doorkijk gegeven (die vervolgens jaarlijks verder wordt uitgewerkt). De inhoud van het uitvoeringsprogramma moet zijn gebaseerd op een (op basis van de ervaringen uit Kwaliteitsimpuls 2004-2005 aangepaste) *menukaart* van VROM.

Het uitvoeringsprogramma moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. de invulling draagt er zichtbaar aan bij dat provincie, gemeenten en hun uitvoerende diensten eigen personeel aannemen dat de EV-taken structureel kan uitvoeren;
2. de invulling draagt zichtbaar bij aan structurele efficiënte en effectieve samenwerking tussen provincie en gemeenten, en tussen gemeenten onderling;
3. uitvoering van het programma levert een aantoonbare en blijvende kwaliteitsimpuls aan EV;
4. taakuitvoering die wettelijk verplicht is, wordt door het programma versterkt;
5. het programma streeft een evenwichtige keuze van projecten en activiteiten na, alsmede een gemotiveerde verdeling over de betrokken organisaties.

VROM gaat ervan uit dat in 2006 minimaal 25% van de EV-taken wordt uitgevoerd door eigen personeel van provincie, gemeenten en hun uitvoerende diensten. Dit loopt op tot minimaal 50% in 2008 en 75% in 2010.

## 1.4 PROVINCIALE VISIE OP DE INHOUD VAN HET BELEIDSVELD EXTERNE VEILIGHEID: STREEFBEELDEN 2010

Binnen de inhoudelijke veiligheidsketen is een verschuiving op gang gekomen van crisis-reparatie en crisismanagement naar pro-actie en preventie. Dit gebeurt onder meer vanuit het groeiende besef dat aan de voorkant van de keten de grootste winst (tegen de minste kosten) te behalen is. En juist aan die voorkant zijn de relaties met vooral ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer zeer relevant voor het bereiken van het gewenste veiligheidsniveau. In de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening vindt een nadrukkelijke accentverschuiving plaats van toelatingsplanologie (toetsing achteraf) naar ontwikkelingsplanologie (planbeïnvloeding vooraf). Dit brengt met zich mee dat het lokale en provinciale EV-instrumentarium pro-actief (dus aan het begin van ruimtelijke planningsprocessen) ingezet moet worden. Hierdoor kan bovendien een duidelijke win-win situatie ontstaan: veiligheidsrisico's voorkómen én stagnatie in ruimtelijke ontwikkelingen vermijden. Het accent op preventie versterkt de inzet op vergunningverlening en handhaving. Hierbij past ook dat bedrijven aangesproken worden op hun eigen verantwoordelijkheid. En dat zij dus risico's bij de bron reduceren en kiezen voor de meest veilige modaliteit voor transport van gevaarlijke stoffen (in nauwe samenhang met het streven naar duurzame productiewijzen en duurzame inrichting van bedrijfsterreinen).

Gedurende de totale looptijd van het uitvoeringsprogramma ligt de zwaarste nadruk op het vermijden van nieuwe knelpunten, vooral door een pro-actieve houding bij ruimtelijke planningsprocessen. Dat vereist een volledig beeld van risicovolle situaties en een zorgvuldige risicocommunicatie. Op regionale schaal wordt gestreefd naar bundeling van risicovolle bedrijven en transportstromen op voldoende afstand van kwetsbare bestemmingen.

Zoneringsbeleid gaat uit van drie zones:

- rode zones waar ruimte wordt geboden aan een risicobron (incl. mogelijke groei) en dus geen bebouwing mogelijk is;
- oranje zones waar kwetsbare bestemmingen in principe ongewenst zijn en dus een specifieke afweging noodzakelijk is;
- groene zones waarvoor geen beperkingen gelden.

Bij alle varianten worden altijd de mogelijkheden voor effectieve hulpverlening bij calamiteiten in de afweging meegenomen.

Vooruitlopend op een totaalvisie op externe veiligheid zijn de provinciale ambities voor de middellange termijn vastgelegd in streefbeelden. Hierin is voor een aantal belangrijke aspecten van het EV-beleid het gewenste niveau per 2010 aangegeven. Die aspecten zijn mede gebaseerd op de menukaart uit de VROM-subsidieregeling. Hierboven is al aangegeven dat het hoofdaccent ligt op structurele efficiënte en effectieve uitvoering en samenwerking tussen provincie en (samenwerkende) gemeenten. Deze invalshoek past goed bij het moderne denken over overheidsoptreden én bij het centrale thema van de sturingsfilosofie van het Collegewerkprogramma. Daarin wordt de nadruk gelegd op resultaatgerichte uitvoering van beleid en op versterking van de lokale bestuurskracht en regionaal handlingsvermogen.

De provincie Zuid-Holland richt haar prioriteiten voor de periode 2006-2010 op de volgende vijf thema's:

- het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren;
- het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten;
- het saneren van bestaande knelpunten;
- het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren; en
- het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties.

Bij elk van deze thema's is de link naar de VROM-menukaart gelegd (zie onderstaand schema) en zijn de provinciale streefbeelden weergegeven.

Thema	Menukaart onderdeel
A. Het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren	a. Risico-inventarisatie van risicovolle situaties
	h. Risicocommunicatie t.b.v. burgers
B. Het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten	d. Formulering van structuurvisie externe veiligheid
	e. Ruimtelijke ordening: toepassen van en rekening houden met grens-, richt-, en oriëntatiewaarden op EV-gebied in bestemmingsplannen
	f. Uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van het groepsrisico ingevolge art. 12 en 13 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)
	c. Transport van gevaarlijke stoffen (routing)
C. Het saneren van bestaande knelpunten	g. Sanering: voorbereiding ingevolge art. 17 en 18 BEVI en formulering saneringsprogramma ingevolge art. 19 BEVI
D. Het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren	b. Externe veiligheid bij vergunningverlening en handhaving
E. Het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties	i. Organisatorische versterking en professionalisering: structureel voorzien in personeelsformatie t.b.v. structurele uitvoering EV-taken; verbetering en verankering van de samenwerking tussen de betrokken organisaties op EV-gebied; versterking van de kennis op EV-gebied bij gemeenten en provincies

### 1.4.1 Thema A. Het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren

13

Het is nodig een compleet en actueel overzicht te hebben van risicosituaties. Zowel voor de verdere beleidsontwikkeling als voor een goede uitvoeringspraktijk. Het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen, de digitale risicokaart en informatiesystemen voor de professionele gebruiker zullen dit inzicht onder andere verschaffen. Een wettelijke regeling met maatregelen om registratie verplicht te stellen, is in voorbereiding.

De Wet rampen en zware ongevallen en de Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding stellen dat communicatie met burgers over risico's en veiligheid een taak is van gemeenten. Betrouwbare risico-informatie speelt daarbij een belangrijke rol. Openheid, inzichtelijkheid, juistheid en vertrouwen vormen de randvoorwaarden voor actieve betrokkenheid van burgers. Wanneer aan deze randvoorwaarden wordt voldaan, zullen burgers eerder hun eigen verantwoordelijkheid nemen en situaties accepteren. De informatie over risicosituaties zal beschikbaar worden gesteld aan ruimtelijke planvormers en zal als basis dienen voor de uitvoering van het EV-beleid.

*Streefbeeld 2010 voor risico-inventarisatie van risicovolle situaties (VROM-menukaart a)*

- Gebruik, beheer en uitwisseling van uniforme data tussen relevante actoren in Zuid-Holland is georganiseerd en ingebed in de werkprocessen van de gemeenten, regionale samenwerkingsverbanden (inclusief brandweer) en de provincie.
- Externe veiligheidsinformatie is geïntegreerd in overige milieu-informatie en op kaart zichtbaar gemaakt; via GIS-technieken kunnen deze gegevens worden gekoppeld aan bestemmingsplaninformatie.
- Beleidsmedewerkers ruimtelijke ordening en deskundigen op het gebied van externe veiligheid (binnen de genoemde organen) hebben direct toegang tot GIS-kaarten. Op deze kaarten zijn de actuele invloedsgebieden van groepsrisico (GR) en de risicocontouren

van het plaatsgebonden risico (PR) aangegeven rond gemeentelijke en provinciale inrichtingen en langs alle transportroutes in Zuid-Holland.

- Het beheer, de uitwisseling en de borging van deze informatie is zo georganiseerd dat de informatie actueel is en direct toepasbaar voor besluitvorming.

*Streefbeeld 2010 voor risicocommunicatie (VROM-menukaart h)*

- In samenhang met de ontwikkeling van het EV-beleid is een consistent beeld opgebouwd van risicocommunicatie.
- Samenwerkingsinitiatieven van provincies, gemeenten en regio's hebben aanzienlijk bijgedragen aan een adequate risicocommunicatie.

## 1.4.2

### Thema B.

#### Het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten

Effectief EV-beleid richt zich op het voorkómen van nieuwe knelpunten. De provincie legt prioriteit bij brongerichte maatregelen vóór effectgerichte maatregelen in de veiligheidsketen (pro-actie / preventie / preparatie / respons / nazorg). Zodoende geeft zij in afnemende voorkeursvolgorde prioriteit aan reductie van risico's, clusteren van risicovolle activiteiten, scheiden van kwetsbare en niet-kwetsbare bestemmingen en maatregelen bij de ontvanger(s) om risico's te reduceren.

Om dit beleid te realiseren zet de provincie in op:

- a. het realiseren van een structuurvisie EV-beleid waarmee de gewenste ontwikkeling voor de hele provincie wordt vastgelegd;
- b. het verleggen van de beleidsinspanning van toetsing achteraf naar beïnvloeding vooraf. De provincie wil hiermee een vroegtijdige beïnvloeding van planontwikkeling bereiken, zodat ongewenste risico's al vroeg in beeld zijn en tijdig over alternatieven kan worden nagedacht;
- c. het vergroten van de transparantie van de bestuurlijke besluitvorming waar het gaat om het afwegen van groepsrisico's (uniforme methodiek binnen de gehele provincie);
- d. het vroegtijdig kennen van risico's van toenemende transportstromen teneinde ze te kunnen voorkómen of beheersen.

#### a. Structuurvisie externe veiligheidsbeleid

De structuurvisie geeft op uitvoerend niveau invulling aan de samenbindende visie zoals die in 2006 door Gedeputeerde Staten wordt vastgesteld. De visie legt vast wat de gewenste richting is waarin het beleidsveld EV zich ontwikkelt. Dit als op zichzelf staand onderwerp, maar ook als onderdeel van het beleidsveld milieu en in relatie met andere beleidsvelden (ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, en economie). Uit de visie wordt duidelijk welke risico's onder welke voorwaarden acceptabel zijn en welke niet.

*Streefbeeld 2010 voor de structuurvisie externe veiligheidsbeleid (VROM-menukaart d)*

- Op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau is er een gezamenlijk gedragen visie als kader van handelen en integrale bestuurlijke besluitvorming.
- De provinciale visie uit 2006 geeft de beleidsoverweging die als basis dient voor streek-/structuurplannen en bestemmingsplannen. De visie uit 2006 zal in 2010 volledig zijn opgenomen in het ruimtelijk kader. Omdat in 2007 een nieuw College van Gedeputeerde Staten aantreedt, wordt de visie zonodig aangepast in verband met nieuwe politiek-bestuurlijke ambities.

#### b. Ruimtelijke ordening

De provincie zorgt in haar eigen RO-plannen (streekplannen, structuurvisies etc.) voor een goede inbreng van externe veiligheid en helpt andere overheden om externe veiligheid op een goede manier te integreren in de planvorming.

Bij het uitvoeren van ruimtelijke plannen mogen de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico niet worden overschreden. Daar worden plannen van gemeenten op getoetst.

Bij groepsrisico is sprake van een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag is verplicht zich in te spannen om het groepsrisico te verminderen en moet een expliciete bestuurlijke afweging maken over de aanvaardbaarheid en eventuele toename van het groepsrisico. Hiervoor wordt de CHAMP -methodiek toegepast. Naast het al bestaande territoriale maatwerk zal een gebiedsgerichte aanpak voor het Rotterdamse havengebied worden ontwikkeld. Omdat de provincie bevoegd gezag wordt voor luchthaventerreinen zal het toetsingskader voor Rotterdam Airport opnieuw worden bezien.

*Streefbeeld 2010 voor externe veiligheid en ruimtelijke ordening (VROM-menukaart e)*

- De samenbindende visie externe veiligheid is vertaald naar de structuurvisie externe veiligheid en opgenomen in provinciale ruimtelijke structuurplannen. Daarmee wordt de visie ook richtinggevend voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen.
- De gemeentelijke en provinciale planologen hebben voldoende kennis over en vaardigheid met EV. Hierdoor is gewaarborgd dat EV (samen met andere milieuvraagstukken) vanzelfsprekend vroegtijdig, helder en transparant wordt meegenomen in het ambtelijke en bestuurlijke afwegingsproces.
- Het denken in rode zones (waar een risicobron de ruimte krijgt, ook voor noodzakelijke groei) oranje zones (waar specifieke afweging plaats moet vinden) en groene zones (waar geen milieu-/ EV-belemmeringen aan de orde zijn) is verder ontwikkeld in de ruimtelijke ordening.
- Vanuit de praktijk is ervaring opgedaan met veiligheidsomgevingsconvenanten (op basis van de structuurvisie externe veiligheid).

**c. Uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van groepsrisico (art 12 en 13 BEVI)**

Dit onderdeel heeft een nauwe relatie met de structuurvisie EV in het algemeen en de doorwerking daarvan in de ruimtelijke ordening in het bijzonder. Centraal staan de milieukwaliteitseisen uit het BEVI: in artikel 5 is een nieuwe taak voor het bevoegd gezag neergelegd met betrekking tot plaatsgebonden risico én groepsrisico. Hiermee wordt de kwaliteit van de externe veiligheid in de omgeving van een potentiële gevarenbron gewaarborgd. Ook heeft de brandweer een wettelijke adviestaak gekregen ten aanzien van groepsrisico. Dit maakt een vroegtijdige betrokkenheid nodig bij vergunningverlening en ruimtelijke plannen.

15

*Streefbeeld 2010 voor uitvoering van groepsrisicobeleid en verantwoording van groepsrisico (VROM-menukaart f)*

- De verantwoordelijkheden zoals neergelegd in het BEVI zijn structureel ingebed in de formaties en de werkwijze van de betrokken organen en samenwerking tussen de organen is verankerd.
- Er zijn methoden vastgesteld om GR-invloedsgebieden vast te stellen, te borgen en grafisch (middels het GIS-systeem) weer te geven.

**d. Transport van gevaarlijke stoffen**

Het realiseren van de streefbeelden voor 2010 is in hoge mate afhankelijk van besluitvorming (inhoudelijk en financieel) op rijksniveau. De activiteiten zijn vooral gericht op het verkrijgen van inzicht, het bepalen van een visie en op het uitvoeren van maatregelen (zonering en routing). De provincie zal zich daarnaast richten op het verkrijgen van draagvlak bij gemeenten en regio's zodat zij besluitvorming op rijksniveau gezamenlijk kunnen beïnvloeden

**Streefbeeld 2010 voor transport gevaarlijke stoffen (VROM-menukaart c)**

- Op gemeentelijk en regionaal niveau heeft routing en de handhaving daarvan in Zuid-Holland vorm gekregen.
- Transportstromen van gevaarlijke stoffen zijn zoveel mogelijk beperkt door productie en gebruik van stoffen bij elkaar te brengen.
- Met het vervolgtraject van de Ketenstudies is een verschuiving van transport via de meest veilige modaliteiten op gang gebracht.
- Er is op landelijk niveau een basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld

met bijbehorende zones en verantwoordelijkheidsverdeling. Benodigde infrastructurele ingrepen zijn ingepland. Benodigde openstelling van tunnels is gerealiseerd.

- Borging van zones is gerealiseerd door rijksafspraken met vervoerders.
- Provinciale bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening worden benut om zeker te stellen dat de transportrisico's worden meegenomen bij het opstellen van bestemmingsplannen.
- Met rijksregelgeving en door provinciaal beleid kan gestuurd worden op de vestiging van inrichtingen die ongewenst transport veroorzaken (via het instrument van de verruimde reikwijdte).

### 1.4.3 Thema C. Het saneren van bestaande knelpunten

Er bestaan situaties waarbij de veiligheidsrisico's ongewenst hoog zijn. Naar verwachting is in een aantal gevallen sanering van veiligheidsknelpunten bij bedrijven noodzakelijk. Ook transportknelpunten nopen de komende jaren wellicht tot saneringsmaatregelen. De situatie rondom transport via buisleidingen is nog onduidelijk. Dit omdat a) de effect-afstanden van de buisleidingen nog onderwerp van studie zijn en b) de fysieke inventarisatie nog niet is afgerond.

In het BEVI is een gefaseerde saneringsverplichting opgenomen. Het bevoegd gezag dient aan te geven hoe en op welke termijn saneringen worden uitgevoerd. De verdeling van verantwoordelijkheden tussen de overheidslagen en tussen overheid en bedrijfsleven en de kostenverdeling tussen partijen is nog niet volledig uitgewerkt.

*Streefbeeld 2010 voor sanering (VROM-menukaart g)*

- De verantwoordelijkheidsverdeling is uitgekristalliseerd en het is bekend wie welk deel van de sanering moet financieren.
- Bij gemeentegrensoverstijgende saneringsvraagstukken heeft de provincie het voortouw genomen om partijen bij elkaar te brengen.
- De saneringsopgave is gerealiseerd. Er komen geen nieuwe saneringsituaties bij.

16

### 1.4.4 Thema D. Het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren

Het bereiken van een veilige situatie binnen en rond een inrichting is primair de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf. De provincie ziet als bevoegd gezag voor vergunningverlening en handhaving toe op een adequate naleving van de wet, maar stimuleert bedrijven ook: dat levert immers de beste bijdrage aan verinnerlijking van de milieudoelstellingen.

Incidenten hebben vaak menselijk falen als oorzaak. Toezicht op het juist functioneren van veiligheidsbeheerssystemen wordt dan ook steeds belangrijker. De provincie zal dit intensiveren en beoordelen of bedrijven de best beschikbare technieken hebben gebruikt, gewerkt hebben aan inherent veilige systemen en een adequaat veiligheidszorgsysteem hebben opgezet. Certificering bij het bedrijfsleven en branchegerichte samenwerking is daarbij wenselijk.

De provincie wil de toezichttaken van brandweer, arbeidsinspectie en bevoegd gezag zoveel mogelijk integreren. Bij de beoordeling van een vergunningaanvraag zal de provincie ook letten op aanwezigheid van kwetsbare functies in het effectgebied en mogelijke 'domino-effecten' bij calamiteiten.

Bij vergunningverlening en handhaving heeft de provincie een wettelijke verplichting. De provincie wil bestaande achterstanden inlopen en de kwaliteit van vergunningverlening en handhaving verhogen en vervolgens vasthouden.

*Streefbeeld 2010 voor externe veiligheid bij vergunningverlening en handhaving (VROM-menukaart b)*

- EV wordt op uniforme wijze meegenomen in het vergunningverleningsproces (al dan niet via het nieuwe instrument van de integrale VROM-vergunning). Vergunningverleners hebben hiertoe voldoende kennis en documentatie ter beschikking.
- Het BEVI schrijft voor dat in 2007 alle situaties met kwetsbare objecten binnen de 10-5 contour van een risicovolle inrichting moeten zijn gesaneerd. Actualisatie van vergunningen van bedrijven waarvoor dit geldt, of waar sprake kan zijn van grote onacceptabele risico's, krijgt in de inhaalslag prioriteit. Voor 2010 moeten ook de situaties binnen de 10-6 contour gesaneerd zijn. Hiervoor geldt een gelijksoortige prioritering.
- Actualisatie van vergunningen is vanaf 2010 een reguliere activiteit.
- Handhavers hebben in beeld bij welke bedrijven externe veiligheid een rol speelt hoe zij dit onderwerp moeten meenemen bij handhavingsacties.
- De provincie onderzoekt of en waar het zinvol is niet-juridische instrumenten in te zetten om bedrijven te stimuleren EV in hun bedrijfsbeleid te integreren. Zodat bijvoorbeeld menselijk falen als oorzaak voor calamiteiten teruggedrongen kan worden

**1.4.5 Thema E.  
Het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties**

Een professionele en goed samenwerkende uitvoeringsorganisatie op EV-gebied is essentiële voor effectief en efficiënt beleid. Vooral op dat punt zet de provincie haar coördinerende en regisserende rol in. Alle activiteiten in het kader van het Provinciaal Programma zijn uiteindelijk gericht op het tot stand brengen van een structurele uitvoering van het EV-beleid door provincie, gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van milieu, brandweer en hulpverlening. Deze aanpak moet bij alle partners leiden tot vaste personeelsformaties die kwantitatief en kwalitatief zijn toegespitst op het EV-takenpakket, waarbij sprake is van hechte onderlinge samenwerking én gecoördineerde inzet van het overheidsinstrumentarium. Uitgangspunt daarbij is dat de samenwerking is georganiseerd en geborgd op het niveau van de vier veiligheidsregio's.

17

*Streefbeeld 2010 voor organisatorische versterking en professionalisering (VROM-menukaart i)*

- Er is zowel binnen de provincie als binnen de regionale samenwerkingsverbanden een organisatie met voldoende kritische massa, deskundigheid en professionaliteit om de taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid in samenhang te kunnen uitvoeren. Dit geldt voor de provincie ook voor haar rol bij beleidsontwikkeling en regie.
- De EV-activiteiten zijn logisch georganiseerd tussen de betrokken organen. De regionale samenwerking tussen gemeenten, hulpverleningsdiensten en provincie op het gebied van externe veiligheid is structureel geborgd op het gebiedsniveau van de 4 veiligheidsregio's (incl. de inbreng van de brandweer op gemeentelijk en regionaal niveau).
- Er is een structureel budget en een organisatieoverstijgend afsprakenkader ten aanzien van werkprocessen veiliggesteld.
- De exploratiefase met de uitvoering van diverse projecten is afgerond en er resteren voornamelijk reguliere beleids-, uitvoerings- en beheertaken.

# DEEL 2



# PROVINCIALE ACTIVITEITEN

## 2.1 INLEIDING

Dit deel van het provinciaal uitvoeringsprogramma beschrijft de operationele doelen en voorgenomen activiteiten van de provincie zelf rond externe veiligheid voor de komende programmaperiode. Het beschrijft daarbij zowel:

- huidige activiteiten en wettelijke taken die in deze periode worden voortgezet;
- nieuwe activiteiten die uit de provinciale streefbeelden 2010 voortvloeien.

De hoofdstukindeling is gemaakt op basis van de gekozen thema's:

- A. het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren;
- B. het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten;
- C. het saneren van bestaande knelpunten;
- D. het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren; en
- E. het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties.

Per thema wordt steeds eerst de context beschreven (wat is de legitimatie van de provinciale activiteiten?) en een korte analyse van de huidige situatie gegeven. Daarna zijn de operationele doelen voor 2006-2010 opgenomen die in het verlengde liggen van de streefbeelden. Tot slot zijn de bijbehorende activiteiten beschreven. Deze activiteiten zijn genummerd in de volgorde van het overzicht van alle activiteiten die zijn ingedeeld volgens de menukaartstructuur van VROM (zie activiteitenoverzicht). Aangezien in de tekst van het programma is gekozen voor de indeling in de vijf thema's – waar de menukaartonderdelen direct onder hangen – is de volgorde van de activiteiten in de komende hoofdstukken soms verschillend ten opzichte van die van de overzichtstabel. De nummering is identiek.

De provinciale activiteiten zijn in nauwe samenwerking tussen de afdelingen milieu, vergunningverlening, handhaving en kabinet geformuleerd. Ze zullen in de periode 2006-2010 het kader bieden voor de uitwerking in de verschillende afdelingsplannen. Voor elke activiteit zal de provincie – op het moment van daadwerkelijke aanvang – een plan van aanpak opstellen om de werkzaamheden concreet te maken.

Ook is een aantal inhoudelijke en organisatorische activiteiten benoemd die bovenregionaal onder regie van de provincie zullen worden uitgewerkt tot implementatieplannen (bij voorkeur op het niveau van de veiligheidsregio). De regionale samenwerkingsverbanden hebben hiermee bij de invulling van hun programma rekening gehouden.

## 2.2 HET STEEDS GOED IN BEELD HOUDEN VAN DE RISICOVOLLE SITUATIES EN HIEROVER ZORGVULDIG COMMUNICEREN

### 2.2.1 De risico's blijvend goed in beeld

#### Context

De VROM-subsidieregeling heeft mede tot doel de verankering van 'structurele samenwerking op een effectief en efficiënt schaalniveau' te stimuleren. Adequate uitwisseling en beheer van digitale informatie over risicovolle activiteiten en de mogelijke effecten daarvan op de omgeving vindt de provincie hierbij essentieel. Deze uitwisseling vindt plaats tussen de verschillende professionele gebruikers en met burgers. Het primaire doel van het verzamelen en beheren van digitale informatie door de provincie is dat de professionele gebruikers met deze informatie worden ondersteund bij het uitvoeren van EV-taken. Het gaat bijvoorbeeld om toetsers van bestemmingsplannen (heeft de opsteller wel rekening heeft gehouden met de aanwezige EV-activiteiten?) en vergunningverleners die moeten kunnen nagaan welke andere EV-relevante bedrijven er in de buurt zijn. Ook voor een rampenbestrijder kan de informatie nuttig zijn om zich te kunnen voorbereiden op een incident of ramp. Daarnaast kunnen provincies en gemeenten hun beleid formuleren op basis van een digitaal toegankelijk actueel beeld van de situatie.

Uit het oogpunt van effectiviteit wil de provincie de komende programmaperiode in overleg met de betrokken bevoegde gezagen een gezamenlijke werkwijze formuleren en implementeren voor het beheer en uitwisselen van informatie.

In een ministeriële regeling op basis van de Wet rampen en zware ongevallen (WRZO) en het Registratiebesluit is vastgelegd welke informatie gemeenten en provincie aan burgers moeten kunnen voorleggen over risico's in hun leefomgeving. Met dit doel worden gegevens over bedrijfsactiviteiten in het Risico Register Gevaarlijke Stoffen (RRGS) opgeslagen en beheert de provincie de digitale risicokaart. Deze kaart geeft de ligging van de EV-relevante activiteiten weer.

#### Analyse van de huidige situatie

De gemeenten binnen de provincie beschikken over het algemeen over een informatiesysteem waarin gegevens over bedrijven met een milieuvergunning en ruimtelijke informatie zijn opgenomen. Deze systemen zijn meestal nog onvoldoende ingericht voor het vastleggen van informatie over externe veiligheid. Deze informatie wordt in de meeste gevallen nu nog in aparte databases geregistreerd en van daaruit overgebracht naar het RRGs, zodat de provincie haar risicokaart kan actualiseren. De professionele gebruikers zijn echter gebaat bij digitale verwerking van informatie over de risicovolle activiteiten.

De risico's ten gevolge van transportactiviteiten zijn nog niet (uniform en actueel) provinciedekkend in kaart gebracht en digitaal ontsloten (zie ook hoofdstuk 3). Daarnaast wordt op dit moment (management)informatie over de voortgang en uitkomsten van het vergunning-, handhavings- en saneringstraject nog niet digitaal opgeslagen en gedeeld.

Op dit moment ontbreekt dus een door de gemeenten en de provincie gedeelde visie over:

- welke informatie voor welke gebruiker digitaal moet worden opgeslagen om bij de reguliere werkzaamheden steeds een actueel beeld over de risico's te hebben;
- de kwaliteitseisen die daaraan worden gesteld en hoe wordt gegarandeerd dat de opgeslagen informatie hieraan voldoet;
- de wijze waarop (een deel van) deze informatie wordt ontsloten voor burgers en professionele gebruikers;
- de onderlinge taakverdeling bij uitwisseling, gebruik en beheer van deze informatie.

Pas als deze visie is geformuleerd kan de komende programmaperiode worden gewerkt aan de implementatie van het hiervoor benodigde systeem van informatiebeheer.

### Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010

1. De professionele gebruikers hebben een dataset met risico-informatie gedefinieerd die periodiek wordt geactualiseerd door gemeenten en provincie en Rijk;
2. Gebruik, beheer en uitwisseling van deze data tussen relevante actoren in Zuid-Holland is georganiseerd en ingebed in de werkprocessen van alle gemeenten, regionale samenwerkingsverbanden (inclusief brandweer), de provincie en overige databeheerders (Rijk en particuliere eigenaren van EV-data, zoals de Gasunie);
3. Externe veiligheidsinformatie is bij voorkeur samengevoegd met andere milieu-informatie en op kaart zichtbaar gemaakt. Via GIS-technieken kunnen deze gegevens worden gekoppeld aan bestemmingsplaninformatie;
4. Beleidsmedewerkers ruimtelijke ordening en deskundigen op het gebied van externe veiligheid (binnen de genoemde organen) hebben direct toegang tot GIS-kaarten waarin de actuele invloedsgebieden van groepsrisico (GR) en de risicocontouren van het plaatsgebonden risico (PR) zijn aangegeven rond gemeentelijke en provinciale inrichtingen en langs alle transportroutes in Zuid-Holland.

Randvoorwaarden daarbij zijn dat:

- beheer, uitwisseling en borging van deze informatie zo is georganiseerd dat de informatie actueel is en direct toepasbaar voor besluitvorming;
- het verzamelen en uitwisselen van de gewenste informatie eenvoudig en niet tijdrovend is.

Activiteiten 2006-2010			
A Risico-informatie			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
1	Formuleren van beleid over interne informatieontsluiting en beschikbaarstelling van die informatie aan professionals	probleemdefinitie; informatie-behoefte- en -aanbodpeiling; beleidsnotitie informatie-ontsluiting en beheer	informatiebehoefte en -aanbod integraal intern afgestemd
2	Formuleren van beleid over en ontwikkelen van data-infrastructuur voor externe informatieontsluiting, uitwisseling van informatie en beschikbaarstelling van die informatie aan professionals	probleemdefinitie; informatie-behoefte- en -aanbodpeiling; beleidsnotitie informatie-ontsluiting en beheer; uitwisseling en implementatieafspraken met regio's en gemeenten	gebruik beheer en uitwisseling EV-relevante data tussen relevante actoren in ZH gerealiseerd
3	Ontwikkelen van een informatiesysteem dat het werkproces van Zuid-Holland ondersteunt	functioneel ontwerp; informatiesysteem externe veiligheid ZH (in GIS zichtbaar), import in- en extern beschikbare data	actueel overzicht risicosituaties in werkprocessen intern, voorziet in informatiebehoefte
4	Beheer van het informatie-systeem ZH (zie ook beheer SMI)	actuele dataset EV-informatie	kwaliteit en actualiteit benodigde databestanden en informatiesystemen geborgd, structurele aanlevering informatie aan doelgroep waaronder register en risico-kaart
5	Uitvoeren van aanvullende data-inventarisaties (op gerealiseerde risico-inventarisatie) inrichtingen	aanvullend benodigde EV-data inrichtingen	verzamelen aanvullende informatie afhankelijk van informatiebehoefte
6	Unificatie van rekenmodellen; implementatie RBM2 in Zuid-Holland; borging van rekensystematieken	uniforme rekenmethodieken externe veiligheidssituatie inrichtingen	uniforme rekenmethodieken externe veiligheid

*Toelichting op de activiteiten*

## Ad 1 en 2:

Deze activiteiten worden min of meer parallel binnen de provincie (activiteit 1) en alle regio's (activiteit 2) uitgevoerd. Daarbij worden de volgende stappen doorlopen:

- probleemdefinitie: vaststellen van de interne (provincie) en externe (regionale uitvoeringsorganisaties) informatiebehoefte en van de wensen over de wijze waarop de informatie wordt ontsloten (2006-medio 2007). Dit beeld wordt gegenereerd door:
  - a. het peilen van de informatiebehoefte en de gewenste kwaliteit via een analyse van de huidige werkprocessen, onder andere via interviews;
  - b. het uitvoeren van een inventarisatie van het huidige en toekomstige (digitale) informatieaanbod;
  - c. het toetsen van de bestaande datasets aan de informatiebehoefte en de gestelde kwaliteitseisen;
  - d. het beschrijven van de geconstateerde lacunes en oplossingen met hun consequenties.
- het resultaat wordt beschreven in een onderzoeksrapportage. Vaststellen beleidslijn informatiebeheer: op basis van de voorstellen uit stap 1 spreken de relevante actoren af wie wat beheert en wie wanneer de benodigde gegevens in de overeengekomen vorm aanlevert.

## Ad 3 en 4:

Nadat de beleidslijn is vastgesteld, volgt in een volgende fase de daadwerkelijke implementatie hiervan (2007-2010). Daarbij vinden – deels parallel – de volgende activiteiten bij de provincie en de gemeenten plaats:

- er wordt een functioneel ontwerp gemaakt en de eventueel benodigde wijzigingen in de infrastructuur (database, GIS-applicatie) en werkwijze worden gerealiseerd;
- de nieuwe systemen/werkwijze worden getest op uitvoerbaarheid en resultaat;
- de afspraken over uitwisseling en beheer worden in werkvoorschriften en protocollen vastgelegd;
- de gewenste informatie wordt beheerd en uitgewisseld.

22

Parallel aan deze activiteiten verzamelen gemeenten, provincie en het Rijk ontbrekende gegevens. Dit wordt aangestuurd vanuit de inhoudelijke themagroepen die binnen het provinciale programma worden onderscheiden. De resultaten worden op het afgesproken moment in de overeengekomen vorm voor verwerking in de systemen aangeboden.

**Samenspel provincie en regio's**

Om een totaalbeeld van informatie te verkrijgen, moet de informatie van provincie en gemeenten samengevoegd worden. Hiervoor is een data-uitwisselingsstructuur tussen alle partijen nodig. De provincie stelt een bovenregionale themagroep in met vertegenwoordigers uit de vier veiligheidsregio's. Deze themagroep bepaalt de gezamenlijke ambities, vertaalt deze door naar eisen aan regionale en gemeentelijke informatiesystemen en maakt afspraken over uitwisselingsformats. Aan de basis van dit proces ligt een rapport met de huidige informatiebehoefte en -aanbod op provinciaal niveau dat eind 2005 gereed is. De provincie geeft daarnaast aan welke informatie de provincie wel en niet beheert en voor wie deze informatie beschikbaar is.

**Relatie met andere ontwikkelingen**

Bij de ontsluiting van de risicokaart via internet zal in de nabije toekomst rekening moeten worden gehouden met de eisen die het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2005 hierover zal formuleren.

## 2.2.2 Risico's zorgvuldig communiceren

### Context

In de afgelopen jaren is veel tijd en geld geïnventariseerd in het (laten) uitvoeren van gemeentelijke risico-inventarisaties. Gemeenten hebben op basis van de WRZO de taak gekregen burgers over risico's en veiligheid te informeren. Daarnaast verplicht het Registratiebesluit het bevoegd gezag Wet milieubeheer risicovolle situaties te registreren met het doel de burger te informeren over mogelijke risico's in de leefomgeving. Bij risicocommunicatie informeert de overheid burgers over risico's in hun omgeving. Deze communicatie kan er mede op gericht zijn de burger te wijzen op zijn eigen verantwoordelijkheid en hem er van te overtuigen dat de overheid niet alle risico's kan wegnemen.

De provincie is niet van plan deze verantwoordelijkheid over te nemen. Wel constateert ze dat de risicocommunicatie bij veel gemeenten nog in een prematuur stadium verkeert. De provincie wil in deze programmaperiode haar gemeenten stimuleren om risicocommunicatie daadwerkelijk op te pakken.

### Analyse van de huidige situatie

De gemeenten staan voor de taak een visie op risicocommunicatie te ontwikkelen. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de onbekendheid met het onderwerp, het feit dat tot voor kort geen goede instrumenten voorhanden waren om de risico's te bepalen en wellicht ook angst voor de reactie van de burger.

De risico's zijn nu echter goeddeels inzichtelijk. De provinciale risicokaart is één van de instrumenten om risico's in beeld te brengen. Daarnaast wordt binnen het IPO-project 'risicocommunicatie in balans' een landelijke handleiding ontwikkeld die als hulpmiddel kan dienen voor gemeenten die met risicocommunicatie willen beginnen. Deze handleiding geeft een conceptueel kader voor de verschillende communicatievormen waarmee de resultaten van de risico-inventarisaties aan de burger kunnen worden overgedragen.

Naast een korte toelichting op hoe om te gaan met risicocommunicatie ('de Wegwijzer') bevat de handleiding een vragenlijst die gemeenten aan burgers kunnen voorleggen.

Met deze enquête kunnen zij vaststellen hoe de betrokken burgers het beste kunnen worden benaderd. Deze ontvangergerichte benadering heeft als voordeel dat er daarna heel gericht over risico's gecommuniceerd kan worden. Daarnaast beschrijft de handleiding ook hoe de informatie die via de enquête is verzameld, kan worden geïnterpreteerd. De handleiding is eind 2005 gereed.

De wegwijzer geeft niet aan hoe gemeenten risicocommunicatie efficiënt in hun reguliere taken kunnen inbedden. De provincie wil haar gemeenten de komende jaren hierbij ondersteunen. De C van de CHAMP-methode (Communicatieplicht ten behoeve van maatschappelijke aanvaardbaarheid van risicovolle activiteiten) is kaderstellend voor een eenduidige communicatie naar de burger over groepsrisicoafwegingen.

### Streefbeeld en operationele doelen 2006-2010

1. De gemeenten hebben uiterlijk vanaf 2010 een eigen beleid rond risicocommunicatie ontwikkeld. Dit in samenhang met de ontwikkeling van het EV-beleid. Het communicatiebeleid is geïmplementeerd om de burgers te informeren over de aanwezige risico's en het gemeentelijk beleid daarbij. Het gevoerde communicatiebeleid moet door burgers als voldoende worden ervaren.
2. Dit eigen beleid van gemeenten leidt tot een adequate en eenduidige risicocommunicatie (binnen de gehele provincie) waar de samenwerkingsinitiatieven van provincies, gemeenten en regio's aanzienlijk aan hebben bijgedragen.

Randvoorwaarde voor een adequate risicocommunicatie is dat de gemeente een juist en actueel beeld heeft van de risico's en over voldoende inhoudelijke kennis beschikt om de gewenste boodschap goed te kunnen overbrengen.

Activiteiten 2006-2010			
H Risicocommunicatie			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
31	Implementatie van de landelijke handreiking risicocommunicatie, begeleiding regionale implementatieprojecten, kader voor communicatieplicht groepsrisico	Introductie landelijke leidraad risicocommunicatie; organisatie themabijeenkomsten en workshops; ondersteuning pilotprojecten; kader voor communicatieplicht groepsrisico	Risicocommunicatie is adequaat en leidt tot een consistent beeld van risicocommunicatie op diverse niveaus

#### *Toelichting op de activiteiten*

Om de structurele inbedding van de risicocommunicatie te bevorderen, onderneemt de provincie de volgende activiteiten:

- introductie van de landelijke leidraad over risicocommunicatie en het kader voor de communicatieplicht groepsrisico via presentaties in regionale overleggen;
- organisatie van themabijeenkomsten en workshops om:
  - a. bestuurlijk draagvlak voor risicocommunicatie te creëren (dit gebeurt al in 2005);
  - b. ervaringen over risicocommunicatie uit te wisselen tussen de regionale (risico)communicatiedeskundigen en/of inhoudelijk deskundigen.
- ondersteuning van pilotprojecten bij 2 à 3 gemeenten om ervaring op te doen met het gebruik van de landelijke richtlijn en de implementatie van het communicatiebeleid. De ervaringen worden via bijeenkomsten en/of de verspreiding van evaluatierapporten van de pilots verder gedeeld.

Periodiek zal worden gepeild of de regio's behoefte hebben aan ondersteuning. Verwacht wordt dat deze ondersteuning vooral in 2006 en 2007 gewenst is.

24

#### **Samenspel provincie en regio's**

Binnen de provincie Zuid-Holland is een eenduidige boodschap naar buiten toe van belang. Om die reden stemt de provincie hierover zoveel mogelijk af met de gemeenten en stelt zij hiervoor een bovenregionale themagroep in met vertegenwoordigers vanuit de vier veiligheidsregio's. Eind 2005 komt een landelijke wegwijzer met betrekking tot risicocommunicatie beschikbaar. De provincie begeleidt de implementatie van risicocommunicatie door de gemeenten. Zonodig werkt de provincie daarnaast aanvullende kaders uit voor de communicatieplicht in CHAMP.

In de verdere taakverdeling tussen de provincie en regio heeft de provincie de taak de website met de provinciale risicokaart te beheren en de bijbehorende helpdesk te bemensen. Voor informatie over gemeentelijke inrichtingen verwijst de provincie door naar de gemeentelijke contactpersoon.

## 2.3 HET ZOVEEL MOGELIJK TEGENGAAN VAN HET ONTSTAAN VAN NIEUWE KNELPUNTEN

### 2.3.1 Probleemschets en sturingsmogelijkheden

#### Probleemschets

In de provincie vindt veel transport van gevaarlijke stoffen plaats, met name van en naar de mainport Rotterdam. Vanwege de grote economische betekenis zijn goede achterlandverbindingen voor het transport gewenst. Tegelijkertijd zijn grote delen van de provincie dichtbevolkt: meer dan 3 miljoen mensen wonen, werken en recreëren in de provincie. Zowel rond bedrijven als rond transportassen is sprake van veiligheidsknelpunten. De spanning tussen ruimte voor gewenste ontwikkeling van het stedelijk gebied enerzijds en ruimte voor gewenste economische activiteiten anderzijds, neemt steeds verder toe. Nieuwe knelpunten kunnen ontstaan door vestiging van nieuwe bedrijven, toenemende transportstromen en door woningbouw in de nabijheid van bedrijven of transportassen. Het is een bestuurlijke wens om de steden te verdichten en groengebieden als het Groene Hart te sparen, maar tegelijk kan dit leiden tot veiligheidsproblemen. Dit is de kern van het bestuurlijk dilemma in het externe veiligheidsbeleid. Veiligheid is in dit licht vaak geen direct oplosbaar operationeel vraagstuk, maar moet worden gezien als een maatschappelijk vraagstuk dat geregistreerd moet worden.

Beleid en regelgeving op het gebied van externe veiligheid zijn volop in ontwikkeling en bestaande veiligheidsrisico's worden geïnventariseerd. Dit zal de komende jaren leiden tot een compleet beeld. In het veiligheidsbeleid is tegelijkertijd behoefte aan innovatieve oplossingen. Uitgaande van de gegevens die nu bekend zijn, zijn er in Zuid-Holland met name knelpunten rond belangrijke spoorverbindingen en autowegen (met name in de regio's Rotterdam en Drechtsteden), langs de Nieuwe Waterweg en rondom enkele bedrijvenlocaties.

In de beleidsontwikkeling ligt een belangrijke relatie met de problematiek rond lucht en geluid en met ruimtelijke ordening in het transitieproces naar ontwikkelingsplanologie. Ook de relatie met integrale veiligheid (vanuit concernperspectief) en duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen is van belang. En dat alles tegen de achtergrond van actieve interactieprocessen tussen provincie en andere overheden (op Europees, rijks-, regionaal en gemeentelijke niveau) en met maatschappelijke partners. Vrijwel al deze onderwerpen raken de kern van de speerpunten van het Collegewerkprogramma.

#### Sturingsmogelijkheden

Binnen de veiligheidsketen gaat de voorkeur uit naar brongerichte maatregelen boven effectgerichte maatregelen: dus eerst streven naar reductie van risico's, vervolgens naar het clusteren van risicovolle activiteiten, dan naar het scheiden van kwetsbare en niet-kwetsbare bestemmingen, en pas dan naar maatregelen bij de ontvanger(s) om risico's te verminderen.

De provincie zoekt naar effectieve maatregelen om het ontstaan van nieuwe knelpunten tegen te gaan. Om dit te realiseren zet de provincie in op:

- een vroegtijdige beïnvloeding van planontwikkeling, zodat ongewenste risico's al vroeg in beeld zijn en tijdig over alternatieven wordt nagedacht;
- een transparant bestuurlijk besluit voor het afwegen van belangen en daarmee een grens tussen acceptabele en niet-acceptabele risico's. Bij de verantwoording van het groepsrisico (GR) wordt binnen de provincie een en dezelfde methodiek gehanteerd;
- het beïnvloeden van de transportstromen met gevaarlijke stoffen. In het kader van de *nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen* (NVGS) definieert het Rijk op dit moment een 'basisnet'. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg gebeurt dit in combinatie met de routeringsregeling in het kader van de WVG (Wet vervoer gevaarlijke stoffen).

Langs het basisnet geldt een bebouwingsvrije zone en een zone met beperkingen waarover afweging plaatsvindt. De provincie vult de komende jaren, samen met haar partners, het basisnet in voor vervoer over de weg, over het water, per spoor en via buisleidingen in Zuid-Holland.

Concreet heeft de provincie de volgende sturingsmogelijkheden om ongewenste, onveilige situaties binnen de provincie te voorkomen:

Ongewenste, onveilige situaties	Sturingsmogelijkheden
1. Knelpunten door vestiging van nieuwe bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vergunningverlening (zie paragraaf 5.1): geen nieuwe vergunningen of uitbreiding van vergunningen voor risicovolle activiteiten in bepaalde gebieden;</li> <li>■ Bestemmingsplannen, streekplannen, gebiedsvisies en omgevingsconvenanten: gebieden aanwijzen waar juist wel of geen nieuwe risicovolle bronnen mogen worden gevestigd.</li> </ul>
2. Toenemende transportstromen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Routing vaststellen, basisnet: combinatie van beperken van transport van gevaarlijke stoffen op bepaalde wegen en aanwijzen van een basisnet waar het vervoer wel mag plaatsvinden (langs deze route zijn RO-beperkingen)</li> </ul>
3. Komst van kwetsbare bestemmingen in de nabijheid van bedrijven en transportassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bestemmingsplannen, streekplannen, gebiedsvisies en omgevingsconvenanten: vastleggen van veiligheidszones in ruimtelijke plannen. Instellen van rode, oranje en groene zones waar al dan niet ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.</li> </ul>

In deze paragraaf wordt ingegaan op bovengenoemde sturingsmogelijkheden, gericht op planontwikkeling en transport. Sturing door middel van vergunningverlening is beschreven in paragraaf 5.1.

### 2.3.2 Vroegtijdige beïnvloeding planontwikkeling en vroegtijdige besluitvorming

#### Context

Volgens het BEVI zijn de bevoegde gezagen Wm en Wro (de provincies en gemeenten) verplicht om te zorgen voor voldoende afstand tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven (PR) en moeten zij het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf beperken (GR). Bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen en bij het verlenen van milieuvergunningen moeten gemeenten en provincies de normen uit het besluit naleven.

Naast het uitvoeren van haar wettelijke taak, neemt de provincie een coördinerende rol op zich om ervoor te zorgen dat alle gemeenten binnen de provincie een eenduidig afwegingskader voor het beoordelen van de risico's hanteren.

Voor de provincie is de invloed op ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot risicovolle bronnen één van de belangrijkste manieren om de provincie veiliger te maken. Vroegtijdige beïnvloeding in het planvormingsproces werkt het meest effectief. Hiervoor gebruikt de provincie in de eerste plaats het instrument structuur- of streekplan. De provincie stelt in overleg met gemeenten en regio's een structuurvisie externe veiligheid op als kader voor integrale bestuurlijke besluitvorming. Deze structuurvisie wordt vertaald in provinciale ruimtelijke structuurplannen en is richtinggevend voor bestemmingsplannen.

Voor knelpunten op het gebied van ruimtelijke ordening die het gemeentelijke niveau overstijgen, is de provincie de aangewezen partij om het voortouw te nemen om afstemming te zoeken met de diverse betrokken partijen en hier afspraken over vast te leggen.

De activiteiten die in deze paragraaf worden beschreven, vallen onder de menukaartonderdelen d) opstellen structuurvisie, e) ruimtelijke ordening en f) uitvoering van het groepsrisicobeleid.

### Situatieanalyse

'Hoe maken we Zuid-Holland veiliger' is de centrale vraag. In het document over de provinciale EV-visie, dat eind 2005 beschikbaar komt, is dit op hoofdlijnen aangegeven. De kern van het beleid is dat risico's van ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig in beeld worden gebracht en worden meegewogen in de besluitvorming. Zo kunnen externe veiligheidsknelpunten waar mogelijk voorkómen worden. De daarvoor benodigde veiligheidsinformatie wordt nu digitaal ontsloten en op kaart gezet. De provincie gaat daarbij werken met rode zones waar geen bebouwing mogelijk is, oranje zones waar kwetsbare bestemmingen in principe niet zijn gewenst en groene zones zonder beperkingen.

De volgende stap is het concreet maken van deze visie in de regio. Een belangrijk hulpmiddel bij het afwegen van wel en niet toelaatbare risico's is de bepaling van het groepsrisico. De provincie heeft hiervoor een eenduidige methode ontwikkeld (CHAMP: Communicatieplicht ten behoeve van maatschappelijke aanvaardbaarheid van risicovolle activiteiten + Horizonplicht om toekomstige ontwikkelingen te verkennen + Anticipatieplicht om effecten van incidenten en rampen te beperken + Motiveringsplicht voor de noodzaak tot overschrijding van veiligheidsnorm + Preparatieplicht om voorbereid te zijn op calamiteiten). Deze werkwijze beschrijft de provincie in het handboek EV-RO, dat begin 2006 voor de gemeenten beschikbaar komt.

Wat op dit moment nog ontbreekt, is een goed systeem en een methode om het groepsrisico ook zichtbaar te maken op de kaart, zodat het gemakkelijker wordt om in één oogopslag te zien waar de knelpunten liggen.

Om de planvorming uiteindelijk echt vroegtijdig te kunnen beïnvloeden zal de naar de regio doorvertaalde visie moeten worden verankerd in de structuurvisie/streekplan, bestemmingsplannen. Dit is een cyclisch proces. Als er nieuwe informatie beschikbaar komt over knelpunten die ontstaan, of er ontstaan andere politieke inzichten, dan kan de visie worden aangepast. Die wordt vervolgens waar nodig opnieuw vertaald naar de ruimtelijke plannen. Tot slot wordt op dit moment al gestart met het inzetten van het instrument 'gebiedsvisie' om in specifieke gebieden afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen te maken. Bij voorkeur wordt de uitkomst hiervan verankerd in bestemmingsplannen of in een veiligheidsomgevingsconvenant.



### Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010

1. Op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau is er een gezamenlijk gedragen visie als kader van handelen en integrale bestuurlijke besluitvorming.
2. De provinciale visie uit 2006 geeft de beleidsoverweging die toepasbaar is voor de verdere verankering in ruimtelijke planvorming. De visie uit 2006 zal in 2010 volledig opgenomen zijn in het ruimtelijk kader. Omdat in 2007 een nieuw College van Gedeputeerde Staten aantreedt, wordt de visie zonodig aangepast in verband met nieuwe politiek-bestuurlijke ambities.
3. De bovengenoemde provinciale visie externe veiligheid opgenomen in provinciale ruimtelijke structuurplannen, die richtinggevend zijn voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen.
4. De gemeentelijke en provinciale planologen hebben voldoende kennis over en vaardigheid met EV. Hierdoor is gewaarborgd dat EV (samen met andere milieuvraagstukken) vanzelfsprekend vroegtijdig, helder en transparant wordt meegenomen in het ambtelijke en bestuurlijke afwegingsproces.
5. Het denken in rode zones (waar een risicobron de ruimte krijgt, ook voor noodzakelijke groei) oranje zones (waar specifieke afweging plaats moet vinden) en groene zones (waar geen milieu-/ EV-belemmeringen aan de orde zijn) is verder ontwikkeld in de ruimtelijke ordening.
6. De verantwoordelijkheden rond groepsrisico zoals vastgesteld in het BEVI zijn waar te maken doordat de benodigde kennis en formatie is gewaarborgd. Daarnaast is deze

verantwoordelijkheid geborgd in de werkwijze van de verschillende betrokken partijen en de onderlinge samenwerking.

7. Er is een eenduidige methode om GR-invloedsgebieden vast te stellen (begin 2006), te borgen en grafisch (middels een GIS-systeem) weer te geven (2006-2007). Provincie en gemeenten hanteren dit uniforme afwegingskader en verankeren dit in de structuur- en bestemmingsplannen.
8. Het groepsrisico is in 2010 zoveel mogelijk teruggebracht. Dit wordt inzichtelijk op basis van de afname van GR-knelpunten op de kaart.
9. Vanuit de praktijk is ervaring opgedaan met de instrumenten veiligheidsomgevingsconvenanten en/of gebiedsvisies (op basis van de structuurvisie externe veiligheid).

<b>Activiteiten 2006-2010</b>			
<b>D Formulering van een structuurvisie voor het externe veiligheidsbeleid voor provincie of gemeente</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
19	Visieontwikkeling en beleidsplanning externe veiligheid	visiedocument externe veiligheid, beleidsplannen Groen, Water en Milieu; regels voor Ruimte; juridische verankering in de WRO	op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau is een gezamenlijk gedragen visie concreet genoeg om verankerd te worden in ruimtelijke plannen als kader van handelen en integrale bestuurlijke besluitvorming
20	Provinciebrede inbedding van de EV-visie in de integrale veiligheidsvisie	bijdrage integrale veiligheid	synergie en transparantie in de aanpak van de verschillende veiligheidspijlers binnen Zuid-Holland
21	Ontwikkelen van een veiligheidsvisie en omgevingsconvenant voor bedrijventerrein de Staart (Dupont)	veiligheidsvisie en juridische verankering	externe veiligheid geborgd in afspraken tussen gebiedsactoren
22	Ontwikkelen van een omgevingsconvenant voor rangeerterrein Kijfhoek	bestuurlijk ondertekend omgevingsconvenant en revisievergunning Kijfhoek t.b.v. duurzaam beheer	idem
23	Ontwikkelen van toekomstige veiligheidsvisies/omgevingsconvenanten	omgevingsconvenanten	idem

Activiteiten 2006-2010			
E Ruimtelijke ordening: toepassing van en rekening houden met grens-, richt- en oriëntatiewaarden op het gebied van externe veiligheid in bestemmingsplannen			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
24	Beschrijving van werkprocessen externe veiligheid en ruimtelijke ordening en ontwikkelen van kwaliteitszorg hiervoor	werkprocedures EV-RO, verantwoordelijkheidstoedeling en borging; evaluatie en bijstelling continu	professionele en geborgde werkprocessen
25	Toepassen EV in streekplannen, structuurplannen en gebiedsgerichte toetsings- en ontwikkelingskaders	EV in streekplannen en structuurplannen, veiligheidsvisies en toetsingskaders (o.a. R'dam Airport; R'dam Haven; Drechtsteden; Nieuwe Waterweg/ Nieuwe Maas, Structuurplan R'dam-Rijnmond 2020)	de structuurvisie externe veiligheid is ruimtelijk (en economisch) vertaald naar provinciale ruimtelijke structuurplannen en daarmee tevens richtinggevend geworden voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen
26	Toepassen EV in bestemmingsplannen: tweedelijns advisering, begeleiding en toetsing door provincie; ontwikkelingsplanologie	tijdige EV-adviezen op RO-plannen; actueel handboek EV-RO	gemeentelijke planologen hebben voldoende kennis over en vaardigheid met EV, waardoor geborgd is dat EV (samen met andere milieu-vraagstukken) vanzelfsprekend vroegtijdig wordt meegenomen in het ambtelijke en bestuurlijke afwegingsproces; de provincie ziet hierop toe.

Activiteiten 2006-2010			
F Uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van het groepsrisico ingevolge de artikelen 12 en 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
27	Opstellen procedure/werkwijze voor GR-afweging en toetsing; uitvoeren van pilots; GR-afweging bij vergunningverlening	uitvoering pilots; opbouw ervaring en bijstelling, samenwerking lokaal bestuur; analyse GR-bepalende stoffen en mogelijkheden technische maatregelen of routing bij transport; juridische verankering groepsrisicobeleid; evaluatie van groepsrisico als maat voor maatschappelijke ontwrichting	verantwoordelijkheden BEVI zijn structureel ingebed; het groepsrisico wordt zoveel mogelijk teruggebracht; evaluatie van GR-systematiek
28	Studie naar methoden om groepsrisicoproblematiek op kaart zichtbaar te maken	inzicht in ruimtelijk invloedsgebied groepsrisico	GR-problematiek is actueel inzichtelijk gemaakt op kaart; er zijn methoden vastgesteld om GR-invloedsgebieden vast te stellen, te borgen en grafisch, middels het GIS-systeem, weer te geven.

*Toelichting op de activiteiten*

Ad 19, 25 en 26:

De provinciale visie wordt concreet genoeg uitgewerkt (activiteit 19) om verankerd te worden in ruimtelijke plannen als kader van handelen en integrale bestuurlijke besluitvorming, zowel op provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau. Deze doorvertaling vindt plaats op twee niveaus:

- a. op provinciaal niveau in streek- en structuurplannen en in gebiedsgerichte toetsings- en ontwikkelingskaders EV (activiteit nr. 25). De provincie formuleert bijvoorbeeld gebiedsgerichte kaders voor omgang met het groepsrisico voor specifieke regio's als het Rotterdams Havengebied en Rotterdam Airport;
- b. op gemeentelijk niveau in de bestemmingsplannen (activiteit nr. 26). De gemeenten stellen deze bestemmingsplannen op en de provincie geeft advies vooraan in dit traject, zodat bestemmingsplannen voldoen aan de provinciale visie op externe veiligheid.

Ad 21, 22 en 23:

De provincie stelt veiligheidsvisies en omgevingsconvenanten op om specifieke knelpunten op te lossen en de veiligheidsrisico's te reduceren. Dit betreffen in de komende periode concreet twee gevallen. Met de ervaring die hiermee wordt opgedaan, worden deze instrumenten mogelijk in de toekomst (activiteit nr. 23) opnieuw ingezet:

- a. bedrijventerrein 'de Staart' (waaronder Dupont) (activiteit nr. 21): in 2006 zal een ambtelijke werkgroep een gebiedsvisie opstellen voor het bedrijventerrein De Staart. Daarnaast wordt een studie uitgevoerd naar de manier waarop de afspraken juridisch verankerd kunnen worden, bijvoorbeeld via het bestemmingsplan of een veiligheids-omgevingsconvenant (VOC).
- b. rangeeremplacement 'Kijfhoek' (activiteit nr. 22) : een werkgroep beraadt zich op de vraag hoe om te gaan met de risico's in dit gebied die groter zijn dan vergunbaar. Bovendien bestaan er wensen tot woningbouw in de omgeving. Uiteindelijk moet worden vastgesteld hoe het terrein en zijn omgeving duurzaam kunnen worden beheerd met zowel de activiteiten op het rangeerterrein als woningbouw in de omgeving. De afspraken moeten worden vastgelegd in een nieuwe vergunning en een omgevingsconvenant.

30

Ad 24:

De provincie stelt een werkprocedure EV-RO op om de inbedding van EV in ruimtelijke ordening te garanderen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de structurele toetsing van ruimtelijke plannen op overschrijding van het plaatsgebonden risico en het gebruik van de methode CHAMP voor een expliciete bestuurlijke afweging van het groepsrisico. Deze werkprocedure wordt in 2006 opgesteld en daarna continu geëvalueerd en bijgesteld waar nodig.

Ad 27 en 28:

De provincie legt op dit moment de laatste hand aan de procedure / werkwijze GR-toetsing (activiteit nr. 27), die een kader moet scheppen voor de GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen. Begin 2006 is deze beschrijving afgerond. Het toetsen van bestemmingsplannen op groepsrisico vindt plaats door de toetsers van de provincie (LMG) onder begeleiding van het cluster EV. Nadat enige tijd ervaring is opgedaan met deze werkwijze wordt die gemonitord, geanalyseerd en geëvalueerd om te controleren of de werkwijze klopt. Daarna wordt de werkwijze, indien nodig, aangepast. Als onderdeel van deze evaluatie wordt ook bekeken of GR een goede maat is voor maatschappelijke ontwrichting. In een apart project wordt geïnventariseerd wat de mogelijkheden zijn om GR op de kaart in beeld te brengen. De wijze waarop dit kan, is ook afhankelijk van de uiteindelijke toetsingswijze.

**Samenspel provincie en regio's**

De provinciale EV-visie is kaderstellend voor de doorvertaling naar ruimtelijke plannen op verschillende niveaus. Daarom is het belangrijk dat het concreet maken van de visie afgestemd wordt met de regio's zodat de samenhang gewaarborgd is. Om deze reden stelt de provincie een bovenregionale themagroep voor dit onderwerp in met deelnemers uit de vier veiligheidsregio's. De provincie vertaalt de EV-visie verder naar gebiedsgerichte toetsings- en ontwikkelingskaders EV en werkt deze uit in de provinciale streekplannen en het provin-

ciale milieubeleidsplan. Deze visie is concreet genoeg om een kader te geven voor integrale bestuurlijke besluitvorming. De gemeenten binnen de regio's maken de visie vervolgens concreet in regionale structuurplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast maakt de regio zelf een bestuurlijke afweging voor de verantwoording groepsrisico binnen de aangeboden provinciale kaders.

### Relatie met andere of toekomstige ontwikkelingen

Met de nieuwe Wro heeft de provincie geen standaard bevoegdheid meer om bestemmingsplannen van gemeenten te toetsen. De insteek van de provincie om vroegtijdig in het planproces bij te sturen, sluit al aan bij de nieuwe taakverdeling. Dit wordt naar verwachting wel een arbeidsintensief proces. In de komende jaren zal duidelijker worden wat dit in de praktijk gaat betekenen. De verandering in bevoegdheden geeft wel de noodzaak aan om standaard vroegtijdig mee te praten, omdat achteraf de mogelijkheden voor invloed kleiner worden.

## 2.3.3 Beïnvloeding transportstromen met gevaarlijke stoffen

### Context

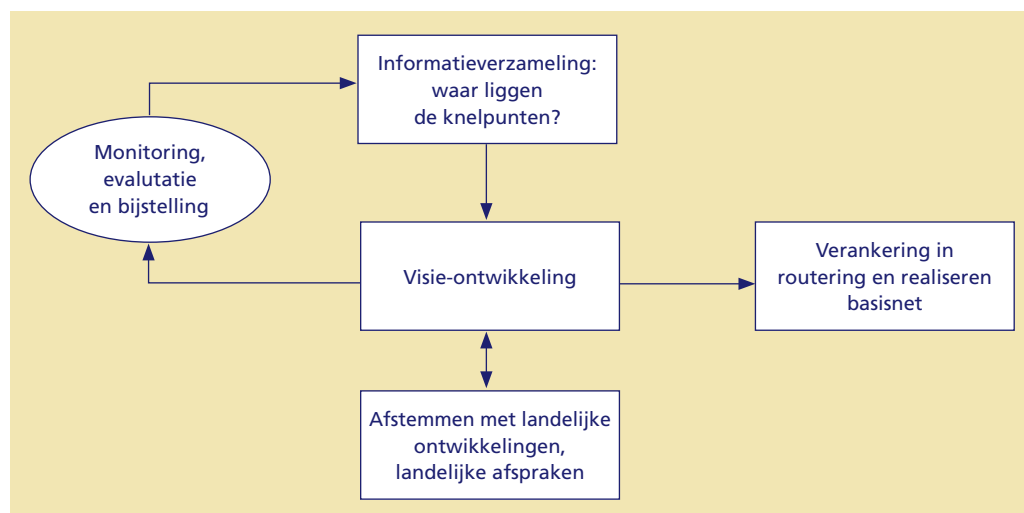
Transport levert een aanzienlijk deel op van de ongewenste risico's binnen de provincie Zuid-Holland. Toenemende transportstromen veroorzaken problemen op RO-gebied. Beperkingen van de mogelijkheden voor woningbouw zijn hier een voorbeeld van. Er zijn grote economische belangen om de transportmogelijkheden naar het achterland van het Rotterdamse Havengebied te optimaliseren. De effecten hiervan op de RO-mogelijkheden wil de provincie waar mogelijk oplossen op basis van de WRO. De transportstromen zelf zijn op dit moment echter nog niet gereguleerd. Vanwege de vele knelpunten die hierdoor binnen het grondgebied van de provincie Zuid-Holland ontstaan, neemt Zuid-Holland als probleemhebber vanuit de algemene bestuurlijke verantwoordelijkheid het voortouw om bij het Rijk de problemen aan te kaarten en zoveel mogelijk mee te praten over de gewenste oplossingen.

Tot slot vormt de provincie met haar provinciale wegen letterlijk een schakel tussen de rijks- en gemeentelijke wegen. Om rijks- en gemeentelijke routing op elkaar te laten aansluiten, zal de provincie een belangrijke afstemmende en verbindende rol spelen.

De activiteiten die in deze paragraaf beschreven worden, vallen onder menukaartonderdeel c) transport van gevaarlijke stoffen, zoals routing van het vervoer.

### Situatieanalyse

De provincie Zuid-Holland heeft in 2005 een visie ontwikkeld over transport van gevaarlijke stoffen, die is opgenomen in het *Beleidsplan Groen, Water en Milieu* (BGWM). Op basis hiervan wil de provincie in de periode 2006-2010 werken aan het concreet maken van de centrale gedachte uit deze visie, het basisnet.



Om de visie concreet te maken, is er informatie nodig over de bestaande transportstromen en de hieraan verbonden risico's. Voor de transportbewegingen over weg, spoor en water zijn telsystemen toe te passen. De situatie rondom transport via buisleidingen is nog onduidelijk. Dit komt doordat de methodiek voor risicoberekening wordt herzien. Daarnaast is de inventarisatie van de huidige situatie rond buisleidingen nog niet afgerond. Dit wordt landelijk opgepakt. Daarnaast ontbreken ook nog de relevante regelingen om te kunnen sturen op de risico's van buisleidingen (regels of een vergunningstelsel voor de aanleg en het beheer ontbreken). Ook hier wordt landelijk aan gewerkt.

Voor het concreet maken van de visie in de vorm van het basisnet moet de provinciale visie aansluiten op de landelijke visie. Voor een goed basisnet in de provincie is aanleg van extra infrastructuur (vooral voor spoor) gewenst en moeten de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels verruimd worden. Dit zijn de onderwerpen waarover de provincie met de diverse belanghebbende partijen om tafel moet, bestuurlijke standpunten moet innemen en inbreng wil hebben in de landelijke werkgroepen die zich met deze onderwerpen bezighouden.

Voor het realiseren van het volledige basisnet is, ook afhankelijk van de bestuurlijke keuzes die hierin worden gemaakt, een doorlooptijd tot 2030 geraamd als het gaat om bijvoorbeeld nieuwe spoorverbindingen.

Vervolgens is het wenselijk om de risico's verder te beperken door routing aan te brengen en het toekomstige rijksbasisnet voor transport van gevaarlijke stoffen logisch aan te laten sluiten op het provinciale en gemeentelijke wegennet. Op dit moment heeft een groot aantal gemeenten in Zuid-Holland nog geen routeringsregeling.

#### **Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010**

1. In 2010 sluit de visie op transport van de provincie Zuid-Holland zoveel mogelijk aan bij die van het Rijk. Dit betekent in ieder geval dat een basisnet is vastgesteld met bijbehorende veiligheidszones, gebruiksruidtes en verantwoordelijkheidsverdeling. De infrastructurele ingrepen die hiervoor nodig zijn, zijn ingepland en de benodigde openstelling van tunnels is gerealiseerd.
2. Het basisnet is geborgd in Wm-vergunningen en ruimtelijke plannen. De provincie gebruikt waar nodig haar bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening om zeker te stellen dat de transportrisico's worden meegenomen bij het opstellen van gemeentelijke bestemmingsplannen.
3. Transportstromen van gevaarlijke stoffen zijn zoveel mogelijk beperkt door productie en gebruik van stoffen bij elkaar te brengen. Met rijksregelgeving en door provinciaal beleid wordt bijvoorbeeld gestuurd op de vestiging van inrichtingen die ongewenst transport veroorzaken (via het instrument van de verruimde reikwijdte).
4. Gevaarlijke stoffen worden zoveel mogelijk via de veiligste modaliteit vervoerd. Waar nodig heeft verschuiving plaatsgevonden naar de veiligste modaliteit, bijvoorbeeld met behulp van het vervolgtraject van de Ketenstudies over transport van LPG en ammoniak;
5. In 2010 zijn de risicovolle transportstromen handhaafbaar gerouteerd bij alle gemeenten in Zuid-Holland;
6. De veiligheidszones rond transportassen zijn in beeld en staan uiterlijk 2007 op de kaart. Deze zones worden vervolgens gebruikt in alle ruimtelijke plannen. Waar nodig zijn deze zones geborgd door rijksafspraken met vervoerders;
7. In 2010 zijn de tekortkomingen in de EV-situatie rond buisleidingen opgeheven (de provincie heeft hieraan een bijdrage geleverd via landelijke werkgroepen).

Activiteiten 2006-2010			
C Transport van gevaarlijke stoffen, zoals routing van het vervoer			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
15	Bijdragen aan de opheffing van de tekortkomingen van de EV-situatie rond buisleidingen	invloed rijksbeleid; provinciaal beleid: regulering aanleg, beheer en onderhoud; regeling voor het voorkomen van graafincidenten; inzicht in actuele informatie	veilig transport door buisleidingen, borging zones in ruimtelijke plannen
16	Regie op totstandkoming van routing	routeringskaart Zuid-Holland met gezamenlijke ambities en stand van zaken; studie handhavings(on)mogelijkheden routing; stimulering opstelling routeringsverordeningen en handhaving	risicovolle transportstromen handhaafbaar gerouteerd binnen gemeenten
17	Verzamelen en ontsluiten van informatie die de uitwerking van de transportvisie en ruimtelijke verankering moet ondersteunen	inzicht in PR- en GR-contouren langs transportassen; (realiseren telsysteem+ vastleggen PR- en GR-contouren)	borging zones rond transportroutes in ruimtelijke plannen
18	Uitwerken van de visie, actief participeren in landelijke werkgroepen ten behoeve van rijkstransportbeleid, bestuurlijke standpunten vaststellen en haalbaarheidstraject goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen (Robel)	rijks- en provinciaal beleid transport gevaarlijke stoffen; haalbaarheidsstudie Robel, verschuiving transport naar meest veilige modaliteit	risicovolle transportstromen beperkt; noodzakelijk transport naar achterland via de veiligste modaliteiten over een basisnet;

#### Toelichting op de activiteiten

Ad 17 en 18:

De provincie werkt de EV-Visie verder uit naar een provinciaal beleid vervoer gevaarlijke stoffen in samenwerking met Verkeer en Vervoer (activiteit nr. 18). Deze samenwerking wordt tijdens de programmaperiode versterkt. Het beleid wordt periodiek geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd. Om de visie zoveel mogelijk om te kunnen zetten naar de praktijk voert de provincie de volgende activiteiten uit:

- a. Actief participeren in rijksprogramma basisnet t.b.v. de uitwerking van de rijksnota vervoer gevaarlijke stoffen (V&W, IPO, VNG, bedrijfsleven, infrabeheerders, hulpverlening, VROM).
- b. Indien blijkt dat het met de ontwikkeling van dit basisnet nog nodig is een AmvB externe veiligheid transport te ontwikkelen, zal de provincie ook hierin actief participeren.
- c. Actief participeren in het Implementatieplan Ketenstudies ammoniak en LPG van VROM, met name in de projecten 'LPG weg en rail modal shift', 'LPG rail' en 'LPG tankstations'.
- d. Bestuurlijke standpunten vaststellen:
  - Over het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in Zuid-Holland inclusief provinciale wegen met bijbehorende rode, oranje, groene zones en beleid ruimtelijke doorwerking. Nauwe samenwerking binnen Milieu op met name de dossiers EV, lucht en geluid en buiten Milieu met afdelingen Ruimtelijk Beheer en Verkeer en Vervoer. In samenspraak met gezamenlijke provincies en gemeenten die langs hoofdtransportroutes liggen.
- e. Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie aanleg goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen (Robel), met behulp van Europese structuurfondsen (er is reeds een eerste haalbaarheidsstudie uitgevoerd).

Daarnaast is het van belang dat er voldoende informatie wordt verzameld en ontsloten om de uitwerking van de visie te ondersteunen door:

- het realiseren van een geautomatiseerd telsysteem voor het wegtransport van gevaarlijke stoffen en het verzamelen van deze informatie.
- het opstellen en vastleggen van GR- en PR-zones rond transportassen op de kaart.

Ad 15:

De provincie vindt de tekortkomingen in informatie en beleid rond buisleidingen belangrijk. Om die reden vindt provinciale inbreng (bewaken van en bijdragen aan de voortgang en het terugkoppelen naar en van landelijke gremia) op rijksniveau plaats op de volgende onderdelen:

- a. regulering aanleg, beheer en onderhoud: op dit moment ontbreken de regels wie onder welke voorwaarden buisleidingen mag aanleggen, beheren en onderhouden;
  - b. regeling voor het voorkomen en afhandelen van graafincidenten (grondroerdersregeling).
- Daarnaast is het van belang dat de informatie over buisleidingen (ligging, EV-afstanden) actueel en geborgd is. De rijksoverheid moet deze informatie via de risicoatlas buisleidingen en het risicoregister gevaarlijke stoffen beschikbaar stellen.

Ad 16:

De provincie voert regie op de gemeentelijke routering.

- a. Als schakel tussen Rijk en gemeenten stelt de provincie een gezamenlijke ambitiekaart op voor de routering in Zuid-Holland in relatie tot het rijksbasisnet. Dit gebeurt op basis van de stand van zaken die de regio heeft aangeleverd en die ook op een kaart wordt gezet.
- b. De provincie onderzoekt welke handhavingmogelijkheden voor routering gemeenten in het algemeen kunnen toepassen. Indien nodig speelt de provincie een faciliterende rol bij het organiseren van een opleidingstraject voor handhavers.
- c. De provincie speelt een stimulerende rol bij het opstellen van routeringsverordeningen door gemeenten en het uitvoeren van handhavingstaken.

34

#### **Samenspel provincie en regio's**

Vanuit haar schakelfunctie zorgt de provincie ervoor dat Rijk en gemeenten de routering onderling afstemmen en dat gemeenten aansluiten op het rijksbasisnet. De afstemming wordt bereikt door het opstellen van een gezamenlijke ambitiekaart. Hiervoor wordt een bovenregionale themagroep met een afvaardiging vanuit de vier veiligheidsregio's ingesteld. De provincie stelt in samenspraak met deze themagroep de gezamenlijke ambitiekaart op voor de routering in Zuid-Holland in relatie tot het rijksbasisnet. Dit gebeurt op basis van de stand van zaken die de regio heeft aangeleverd en die ook op een kaart wordt gezet. Daarnaast onderzoekt de provincie welke handhavingmogelijkheden voor routering gemeenten kunnen toepassen.

#### **Relatie met andere ontwikkelingen**

- Het doorvoeren van de provinciale visie in het rijksbasisnet kent enkele onzekerheden die samenhangen met de bestuurlijke keuzes en lobbies. Voorbeeld hiervan is de vraag of de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen doorgaat.
- De routering binnen de gemeentegrenzen heeft mogelijk geen prioriteit ten opzichte van andere EV-taken. Dit vormt een risico voor het aansluiten van alle gemeentelijke routes op het basisnet.

## 2.4 HET SANEREN VAN BESTAANDE KNELPUNTEN

### Context

Er komen binnen de provincie situaties voor waar de risico's voor de omgeving door gebruik, productie, opslag en transport – via weg, water, spoor of buisleidingen – van gevaarlijke stoffen ongewenst hoog zijn. In deze situaties zijn saneringsmaatregelen gewenst.

Het bevoegd gezag Wm moet voor al zijn inrichtingen nagaan of op grond van het BEVI een saneringsplicht geldt, omdat de wettelijke grenswaarde van het plaatsgebonden risico wordt overschreden. Inrichtingen waar dit voor geldt, moeten voor 2007 (urgente saneringen) of 2010 (niet-urgente saneringen) zijn gesaneerd. Voor de niet-urgente saneringen moet het bevoegd gezag ook een saneringsprogramma opstellen.

De provincie heeft de taak om voor haar provinciale inrichtingen en eventuele knelpunten rond transportassen een saneringsbeleid te formuleren en uit te voeren. Hierbij voert zij overleg met de gemeenten als bevoegd gezag Wro over de te nemen maatregelen. Daarnaast toetst de provincie bij voorgelegde wijzigingen in bestemmingsplannen of de nieuwe situatie voldoet aan de eisen die het BEVI stelt wat betreft toegestane externe veiligheidsrisico's. Het Kabinet heeft voor urgente saneringen van specifieke bedrijfsactiviteiten\* middelen gereserveerd. Het ministerie van VROM zal hiervoor een financiële regeling opzetten. De provincie wil de komende programmaperiode de formulering van een gedragen saneringsbeleid voor haar eigen saneringslocaties en die van haar gemeenten coördineren. Ook wil zij namens al haar bevoegde gezagen afspraken maken over de rijksbijdrage aan het saneringsbeleid en ijveren voor invulling van geconstateerde lacunes (bijvoorbeeld ten aanzien van de sanering van ongewenste veiligheidsrisico's bij transportactiviteiten en emplacements) in het rijksbeleid. Efficiency en uniformiteit in de aanpak is hiervoor de motivatie.

### Analyse van de huidige situatie

De regio's en de provincie beschikken eind 2005 over een eerste overzicht van saneringslocaties. Dit overzicht is nog niet volledig aangezien op dat moment nog vele duizenden milieuvergunningen worden geactualiseerd. Uit deze 'inhaalslag' kunnen nieuwe saneringslocaties voortvloeiën.

Een provinciale en gemeentelijke visie en strategie voor de saneringen ontbreekt nog. Ook is er nog geen inzicht in de middelen die voor de saneringen nodig zijn en de wijze waarop de financiering van het saneringsbeleid vorm kan en zal krijgen. De taken en verantwoordelijkheden binnen het provinciale apparaat en tussen de provincie en gemeenten zijn nog niet uitgekristalliseerd. Het is nog niet duidelijk hoe en wanneer het bedrijfsleven het beste bij het saneringstraject kan worden betrokken. Dit komt mede doordat er nog geen ervaring is met het doorlopen van het volledige saneringstraject.

Voor sanering van ongewenste veiligheidsrisico's door transport van gevaarlijke stoffen en bij emplacements bestaat nog geen wettelijke saneringsplicht. Daardoor is in deze gevallen een sanering van ongewenste situaties nog niet mogelijk.

### Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010

1. Voor 2007 is in samenspraak met alle gemeenten een saneringsprogramma voor urgent en niet urgent te saneren locaties opgesteld. Dit beschrijft in ieder geval de uitgangssituatie, de visie en daaruit voortvloeiende strategie, de taakverdeling (voor uitvoering, beleidsformulering, communicatie en gegevensbeheer) en voorkeursvolgorde voor de uitvoering van de saneringen;
2. In 2006 zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen de gemeenten, het ministerie van VROM en de provincie over de verantwoordelijkheidsverdeling en wie welk deel van de sanering moet financieren.
3. Vanaf de start van de uitvoering bestaat er consensus over de taakverdeling tussen de betrokken partijen. Deze is gericht op een efficiënte en – waar mogelijk – uniforme uitvoering van het saneringsbeleid. Bij gemeentegrensoverstijgende saneringsvraagstukken heeft de provincie het voortouw genomen om partijen bij elkaar te brengen.

\* Het gaat om LPG-stations, BRZO-bedrijven, CPR-15 inrichtingen, ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements.

4. Er is gegarandeerd – via informatie-uitwisseling en werkafspraken binnen en tussen de organisaties – dat het ontstaan van nieuwe saneringslocaties wordt voorkomen;
5. Vanaf 2006 wordt praktijkervaring opgedaan bij een beperkt aantal urgente saneringsgevallen. De ervaringen worden periodiek geëvalueerd en verwerkt in het saneringsprogramma;
6. In 2010 is in ieder geval de wettelijke saneringstaak ten aanzien van de urgente locaties uitgevoerd. Voorwaarde hierbij is wel dat hiervoor voldoende middelen beschikbaar zijn.
7. Voor 2010 worden afspraken gemaakt met het ministerie van Verkeer & Waterstaat over het saneringsbeleid voor risicovolle transportactiviteiten en emplacements. Bij voorkeur worden daarbij heldere saneringscriteria en passende saneringsmaatregelen overeengekomen.

Activiteiten 2006-2010			
G Sanering			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
29	Transport en inrichtingen: uitwerking van sanerings- en financieringsopties; visie en strategie vaststellen in saneringsprogramma; taken en verantwoordelijkheden uitvoering van de vastleggen	inhoudelijke en organisatorische strategie voor het totale saneringsprogramma in Zuid-Holland, jaarlijks vaststellen van programma.	heldere verantwoordelijkheidsverdeling, inhoudelijke en organisatorische strategie saneringsbeleid.
30	Uitvoeren en begeleiden van saneringen inclusief periodiek evalueren	terugbrengen EV knelpunten binnen 10-6 en 10-5	realisatie saneringen voor 2010

36

#### *Toelichting op de activiteiten*

Het saneringstraject kent binnen de programmaperiode drie fasen (zie ook figuur 4.1):

Fase 0: de in- en externe projectorganisatie wordt in het leven geroepen en voor fase 1 wordt een projectplan opgesteld. In deze fase wordt ook bepaald op welke wijze het bedrijfsleven het beste kan worden betrokken bij de saneringen zodat die zo soepel mogelijk verlopen.

Fase 1: (2006) er wordt een provinciaal saneringsprogramma geformuleerd op basis van de beschikbare lijst met saneringsgevallen en de in te zetten instrumenten en hun (financiële) consequenties. In deze fase worden in ieder geval de volgende activiteiten uitgevoerd:

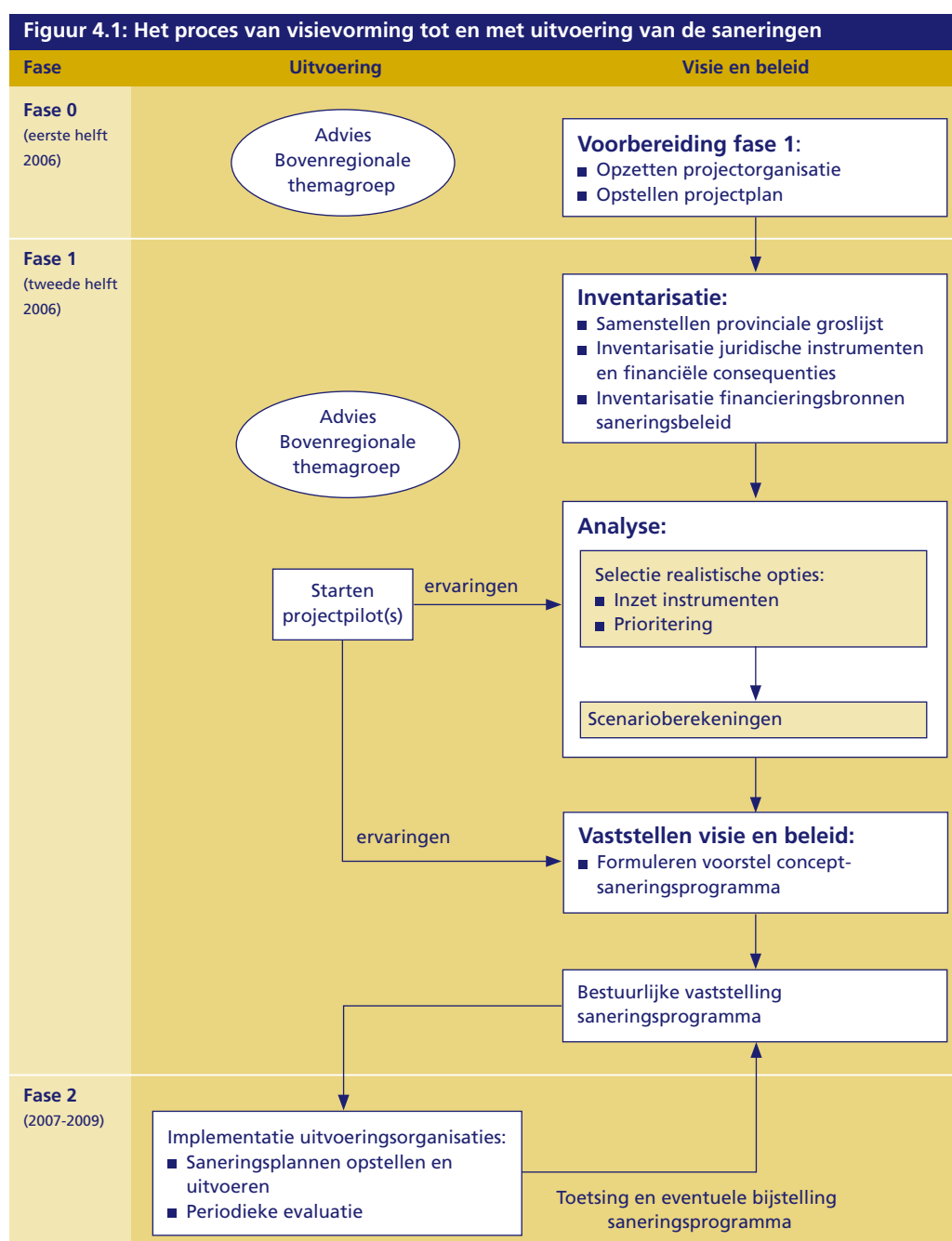
- a. er wordt een provinciale groslijst met saneringslocaties en hun kenmerken gemaakt;
- b. geïnventariseerd wordt welke instrumenten voor de sanering kunnen worden ingezet en wat de juridische en financiële consequenties daarvan zijn;
- c. de beschikbare financieringsinstrumenten worden geïnventariseerd (incl. de VROM-regeling);
- d. de taken en verantwoordelijkheden van alle partijen betrokken bij de uitvoering van het saneringsbeleid worden overeengekomen en vastgelegd;
- e. er worden scenarioberekeningen uitgevoerd waarbij de consequenties van realistische uitvoeringsstrategieën inzichtelijk worden gemaakt;
- f. er worden een of meer voorkeursopties aan de bestuurlijke achterban voorgelegd (besluitvorming en draagvlaktoets). De provincie en de regio's stellen de geselecteerde optie bestuurlijk vast;
- g. de overeengekomen uitvoeringsstructuur wordt binnen de provincie en de regio's geïmplementeerd;
- h. er worden formats voor saneringsplannen en de voortgangsbewaking gemaakt.

In deze fase wordt bij voorkeur ook een beperkt aantal saneringstrajecten doorlopen. De opgedane ervaringen worden in het programma verwerkt.

Fase 2: (2007-2009) gemeenten en provincie voeren de saneringen uit conform het saneringsprogramma. De resultaten worden periodiek geëvalueerd en getoetst aan de in fase 1 gestelde (tussen)doelen. Indien nodig vindt bijstelling van het programma plaats;

Fase 3: (2010) bij de afronding van de programma-activiteiten wordt een eindrapport opgesteld dat de eindresultaten en bevindingen beschrijft. Hierin staan aanbevelingen opgenomen voor de verdere uitvoering en het beheer van (de informatie over) de saneringsgevallen.

Vanaf fase 1 start ook overleg met het ministerie van V&W om het saneringsbeleid voor risicovolle transportactiviteiten en emplacementen vorm te geven. Indien duidelijk is hoe de saneringsnoodzaak voor transportactiviteiten moet worden vastgesteld, worden de risicoberekeningen uitgevoerd en de saneringslijsten aan de groslijst toegevoegd.



### Samenspel provincie en regio's

De provincie stelt samen met de regio's (binnen een in te stellen bovenregionale themagroep met een vertegenwoordiging vanuit de vier veiligheidsregio's) een inhoudelijke en organisatorische strategie op voor het totale saneringsprogramma in Zuid-Holland.

Onderdeel hiervan is een heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen provincie, regio's, gemeenten en het bedrijfsleven. Op basis van een gezamenlijke strategie en programma onderhandelt de provincie met het Rijk over de saneringsmiddelen.

### Relatie met andere ontwikkelingen

- Het is de bedoeling dat het overzicht van de saneringslocaties vanaf 2006 periodiek wordt geactualiseerd. De hiervoor benodigde werkafspraken en infrastructuur worden binnen het project 'Uitwisseling en beheer bedrijfsgegevens' (zie § 2.1) ontwikkeld;
- Informatie over de effectafstanden en ligging van buisleidingen ontbreekt nog (zie § 3.3);
- De milieuvergunningen door de regio's en voor provinciale inrichtingen worden geactualiseerd. De hiervoor benodigde acties worden in de periode t/m 2009 uitgevoerd. Hieruit kunnen nieuwe saneringslocaties naar voren komen. De contactpersonen van de regionale stuurgroepen en de afdeling vergunningverlening van de provincie volgen de voortgang van deze actualisatie.

## 2.5 HET STIMULEREN VAN BEDRIJVEN OM HUN EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID TE NEMEN OM VEILIGHEIDSRISICO'S TE REDUCEREN

38

### Context

Bedrijven moeten hun externe veiligheidsrisico's beperken tot minimaal de via wet- en regelgeving vastgelegde normen. De provincie is als bevoegd gezag Wm verantwoordelijk voor het verlenen van adequate vergunningen voor provinciale inrichtingen en ziet toe op de naleving van voorschriften via periodieke en themagerichte handhaving. Sinds het BEVI in 2004 van kracht werd, moet het bevoegd gezag Wm bij het verlenen van milieuvergunningen de normen uit het besluit naleven. Deze normen zijn erop gericht voldoende afstand te creëren tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven (PR) en het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf (GR) te beperken. Daarnaast stelt het Registratiebesluit Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen dat bevoegde gezagen Wm risicosituaties met gevaarlijke stoffen aan het register moeten melden. Het register wordt beheerd bij het RIVM. Om hiervoor de juiste informatie te kunnen aanleveren, moeten de vergunningen van EV-relevante bedrijven door een actualisatieslag zijn toegespitst op externe veiligheid.

Naast vergunningverlener en handhaver is de provincie vanuit de Wet milieubeheer en het BRZO ook coördinator bij vergunningverlening en regisseur van de handhaving. Als coördinator bij de vergunningverlening zet de provincie in op het gebruik van eenduidige voorschriften en methodieken (PR- en GR-bepaling) door het bevoegd gezag Wm (provincie en gemeenten) binnen de provincie Zuid-Holland. Daarnaast kan de provincie sturend optreden in de vergunningverlening door geen of een slechts beperkte vergunning te verlenen voor risicovolle bedrijfsactiviteiten in gebieden waar dit knelpunten oplevert in relatie tot kwetsbare objecten.

In het kader van de uitvoering van de Wet handhavingstructuur en het Besluit kwaliteitseisen handhaving milieubeheer is de kwaliteit van de handhavingactiviteiten van zowel provincie, gemeenten als waterschappen een bestuurlijke verantwoordelijkheid van de provincie. Om die reden treedt de provincie op als regisseur van de handhaving.

De activiteiten die in deze paragraaf staan beschreven, vallen onder menukaartonderdeel b) externe veiligheid in vergunningverlening en handhaving.

**Situatie analyse**

Er zijn binnen de provincie Zuid-Holland 115 EV-relevante bedrijven met een provinciale vergunning (exclusief de bedrijven in het Rijnmondgebied). Voor deze vergunning moet de provincie eerst controleren of ze voldoen aan de EV-regelgeving. Na een screening (die is gepland voor 2006) zal vervolgens bekend worden hoe omvangrijk de benodigde actualisatie-slag is voor het aanpassen van de vergunningen. Daarnaast moet EV standaard worden meegenomen in het reguliere actualiseringstraject van provinciale vergunningen.

Het systematisch meenemen van EV in de werkprocessen van vergunningverlening en handhaving is nieuw. Er moet rekening worden gehouden met de nieuwe wetgeving, het nieuwe beleid en de nieuwste inzichten omtrent EV. Om die reden moeten de werkprocessen hierop worden aangepast, zodat EV ook op een uniforme wijze kan worden meegewogen in deze processen. Zodra de nieuwe manier van integrale vergunningverlening via de zogenaamde VROM- of omgevingsvergunning van kracht wordt, zal de provincie de werkprocessen hier uiteraard ook op aanpassen.

Daarnaast is op dit moment de aanpak in de handhavingsketen nog onvoldoende éénduidig, effectief en efficiënt. Handhavers hanteren bijvoorbeeld niet altijd een eenduidige strategie bij overtreding van kern- dan wel aanvullende bepalingen en hebben niet altijd een zelfde beeld van de prioriteiten tussen deze bepalingen.

Incidenten op EV-gebied hebben een belangrijke relatie met menselijk falen. Technisch is al veel gedaan om deze incidenten te voorkomen. Naar verwachting zullen organisatorische verbeteringen (aandacht voor EV in het werkproces) hier een verdere bijdrage aan leveren. De provincie zal onderzoeken of en op wat voor manier het zinvol is met niet-wettelijke instrumenten bedrijven te stimuleren EV te integreren in het bedrijfsproces.

**Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010**

1. Alle EV-relevante bedrijven hebben in 2010 een vergunning conform EV-beleid, waarbij de vergunningen voor de meest risicovolle situaties (volgens nader op te stellen criteria) prioriteit hebben gekregen. Hierna is actualisatie van vergunningen een reguliere activiteit;
2. In 2007 zijn er eenduidige werkvoorschriften voor EV en zijn de processen beschreven en geïmplementeerd, zodat de effectieve, efficiënte en uniforme uitvoering van vergunningverlening en handhaving geborgd zijn;
3. In haar rol als coördinator in de vergunningverlening en regisseur in handhaving heeft de provincie in 2010 met de gemeenten zoveel mogelijk afstemming in de werkprocessen bereikt. Dit moet ertoe leiden dat binnen de gehele provincie dezelfde afwegingskaders en typen voorschriften worden gebruikt en op dezelfde manier wordt gehandhaafd.
4. Doordat de vergunningen adequaat worden gehandhaafd en nageleefd, is de externe veiligheid gerealiseerd op een wettelijk vastgelegd niveau. Handhavers weten bij welke bedrijven externe veiligheid een rol speelt en hoe dit meegenomen moet worden bij handhavingacties;
5. EV-risico's door menselijk falen zijn in 2010 tot een minimum beperkt. Dit is bereikt doordat bedrijven EV hebben geïntegreerd in hun beleid en dus zelf op systematische wijze aandacht besteden aan EV met als doel EV-risico's tot een minimum te beperken. De provincie heeft hieraan bijgedragen door, waar nodig en zinvol, niet-juridische instrumenten in te zetten om bedrijven hiertoe te stimuleren.

Activiteiten 2006-2010			
B Externe veiligheid bij vergunningverlening			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
8	Vaststellen van werkprocessen; ontwikkelen van instructies en checklists; invoeren kwaliteitszorg, implementeren hiervan in vergunningverlening en periodiek actualiseren	toegepast provinciaal beleid, handboeken en checklisten, jaarlijks geactualiseerd, voor vergunningverleners en EV-deskundigen; implementatie in werkprocessen	EV-deskundige vergunningverleners, professionele en geborgde werkprocessen waarin EV op uniforme wijze wordt meegenomen
9	Vaststellen welke inhaalslag gemaakt moet worden bij actualisatie van vergunningen, uitvoeren van de inhaalslag, advisering bij complexe vergunningen door risicoanalisten	programma met te actualiseren vergunningen; prioritering; actuele EV paragraaf in relevante vergunningen	alle relevante vergunningen zijn in 2010 geactualiseerd, actueel inzicht in risicosituatie Zuid-Hollandse bedrijven
10	Reguliere vergunningverlening volgens ontwikkelde werkprocessen; uitvoeren van onderzoek naar nut en noodzaak van het stimuleren van veiligheidsmanagement bij bedrijven	EV geborgd in de vergunning	borging EV op uniforme wijze meegenomen in vergunningverleningsproces
11	Beheer bedrijveninformatiebestand (SMI) en toeleveren informatie aan landelijk Register	actueel vergunningenbestand en actueel Register	actueel bedrijvenbestand met EV relevante informatie

#### *Toelichting op de activiteiten vergunningverlening*

##### Ad 8.

Om de kwaliteit van het proces van actualiseren van vergunningen in het reguliere proces te garanderen, ontwikkelt de provincie checklisten, werkinstructies en kwaliteitszorg voor vergunningverlening. Zodra VROM de unificatie van QRA-modellen heeft voltooid, worden de gevolgen hiervan vertaald naar de werkinstructies voor vergunningverlening, zodat er één uniforme aanpak wordt gevolgd.

##### Ad 9, 10 en 11.

Het actualiseren van de vergunningen en het reguliere vergunningverleningsproces vindt verder plaats volgens de volgende stappen:

- a. in 2006 worden vindt alle 115 EV-relevante provinciale vergunningen gescreend, zodat begin 2007 duidelijk is welke vergunningen moeten worden geactualiseerd. Uit deze screening volgt ook welke bedrijven prioriteit krijgen in de actualisatieslag op grond nader op te stellen criteria. Deze actie leidt tot een programma met te actualiseren vergunningen inclusief prioritering;
- b. de inhaalslag van te actualiseren vergunningen vindt plaats volgens het opgestelde programma. Aangezien in 2007 de sanering van situaties met kwetsbare objecten binnen de 10-5 contour van een risicovolle inrichting moet zijn gerealiseerd, zullen in ieder geval de vergunningen van bedrijven waarop dit van toepassing is, ook voor 2007 zijn afgerond. Hierna volgen de vergunningen van de bedrijven waarvoor sanering voor 2010 vereist is (binnen de 10-6 contour). Alle overige vergunningen van EV-relevante bedrijven zullen in 2009 zijn geactualiseerd;
- c. reguliere vergunningverlening vindt plaats volgens de ontwikkelde werkprocessen, checklisten en instructies. Het werken met deze hulpmiddelen is geïmplementeerd en behoort tot de standaardwerkwijze van de vergunningverlener;
- d. parallel aan de uitvoering van de vergunningverlening voert de provincie een onderzoek uit naar nut en noodzaak van het stimuleren van veiligheidsmanagement bij bedrijven;
- e. de werkprocessen, checklisten en instructies worden jaarlijks geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

Activiteiten 2006-2010			
B Externe veiligheid bij handhaving			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
12	Vaststellen van werkprocessen; ontwikkelen van instructies en checklists; implementeren hiervan in handhaving en periodiek actualiseren	toegepast provinciaal beleid, handboeken en checklisten, jaarlijks geactualiseerd, voor vergunningverleners en EV-deskundigen; implementatie in werkprocessen	EV-deskundige handhavers, professionele en geborgde werkprocessen, uniforme en effectieve handhaving
13	Periodiek opstellen van een handhavingprogramma	handhavingprogramma	borging EV op uniforme wijze meegenomen in handhavingproces
14	Uitvoeren van handhaving; monitoring van nalevingsgedrag; analyse van knelpunten voor bedrijven op basis van naleving	uniforme, effectieve en efficiënte handhaving; inzicht in nalevingsgedrag; evaluatie handhavingintensiteit	er is een goed beeld van het nalevingsgedrag, bedrijven houden zich daadwerkelijk aan de veiligheidsvoorschriften uit de vergunning

#### *Toelichting op de activiteiten handhaving*

Ad 12, 13 en 14

Net als bij vergunningverlening worden ook voor handhaving checklisten, werkinstructies en kwaliteitszorg ontwikkeld. Deze instrumenten worden jaarlijks geëvalueerd en waar nodig bijgesteld (activiteit nr. 12).

Eerst wordt een handhavingprogramma opgesteld (activiteit nr. 13), waarna dit vervolgens wordt uitgevoerd gericht op een adequaat handhavingniveau voor EV-relevante bedrijven. De handhavers werken hierbij volgens de ontwikkelde werkprocessen, checklisten en werkinstructies.

Parallel hieraan wordt tijdens de eerste jaren specifiek het nalevingsgedrag van de EV-voorschriften door bedrijven gemonitord. Eind 2008 is duidelijk of EV-voorschriften goed worden nageleefd. Op basis hiervan wordt duidelijk wat de hindernissen en knelpunten zijn voor het bedrijfsleven en kunnen hiervoor zo mogelijk samen met de bedrijven oplossingen worden bedacht.

41

#### **Relatie met andere ontwikkelingen**

Wezenlijke ontwikkelingen in de beleidsomgeving zijn:

- aanstaande veranderingen in wet- en regelgeving: VROM-vergunning.
- ontwikkeling van de veiligheidsregio's.
- RO-beleid dat in sommige gebieden beperkend kan zijn voor de vergunningverlening.

Als gevolg van deze ontwikkelingen kan de positie van de provincie als bevoegd gezag in het kader van wet- en regelgeving op EV-gebied veranderen. De taken moeten echter ook dan worden uitgevoerd.

## 2.6 HET VERGROTEN VAN DE CAPACITEIT EN PROFESSIONALISERING BIJ DE BETROKKEN UITVOERINGSORGANISATIES

### Context

De provincie vraagt bij het ministerie van VROM namens alle samenwerkende overheden op EV-gebied de programmafinanciering aan. Hoofddoelstelling is het structureel versterken van de samenwerking en de professionaliteit. De provincie is daarmee verantwoordelijk voor een adequate inzet van middelen die erop gericht zijn dat de samenwerkende overheden de structurele uitvoering van EV-taken versterken.

Een professionele en goed samenwerkende uitvoeringsorganisatie op EV-gebied is een essentiële voorwaarde voor effectief en efficiënt beleid. Vooral op dat punt zet de provincie haar coördinerende en regisserende rol in. Alle activiteiten uit het Provinciaal Programma zijn uiteindelijk gericht op het tot stand brengen van een structurele uitvoering van het EV-beleid door provincie, gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van milieu, brandweer en hulpverlening. Deze aanpak dient bij alle partners te leiden tot vaste personeelsformaties die in omvang en kwaliteit zijn toegespitst op het EV-takenpakket. Daarbij is sprake van een hechte onderlinge samenwerking én gecoördineerde inzet van het overheidsinstrumentarium. Uitgangspunt is dat de samenwerking is georganiseerd en geborgd op het niveau van de vier veiligheidsregio's.

In het traject van organisatorische versterking en professionalisering van alle samenwerkende EV-overheden heeft de provincie twee taken:

- een coördinerende rol in het versterken van de structurele samenwerking in de regio, de structurele inbedding van de EV-taken in de verschillende organisaties en het verhogen van de professionaliteit en deskundigheid;
- het zorgdragen voor een eigen EV-organisatie die effectief werkt en toegerust is op haar taken (zowel kwantitatief als kwalitatief).

De activiteiten die zijn beschreven in dit hoofdstuk zijn erop gericht om uitvoering te geven aan bovengenoemde taken.

### Analyse van de huidige situatie

Regionale samenwerking tussen hulpverleningsorganisaties, milieudiensten, gemeenten en brandweer is met de Kwaliteitsimpuls 2004/2005 op gang gekomen. In het voortraject van dit uitvoeringsprogramma hebben de bestaande samenwerkingsverbanden in samenspraak met de verschillende organisaties in de regio's regionale EV-programma's opgesteld. De onderlinge verschillen in fysieke omvang, in deelnamepatronen en in toedeling van bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden zijn echter groot. Hierdoor zijn er ook verschillen in de uitvoeringspraktijk van de samenwerkingsverbanden, zowel kwantitatief als kwalitatief. Dit is een belangrijke reden voor de provincie om toe te werken naar vier veiligheidsregio's en hiervoor enkele kleinere samenwerkingsverbanden samen te laten werken. Dit streven sluit aan bij de vorming en versterking van veiligheidsregio's waartoe landelijk is besloten.

In de samenwerking tussen de veiligheidsregio's zijn de taken over het algemeen nog niet op een transparante manier verdeeld. Nog niet overal zijn werkafspraken gemaakt en werkprocessen vastgelegd. Bij de betrokken organisaties is sprake van uiteenlopende deskundigheid. Daarbij komt dat er vaak geen gemeenschappelijk onderschreven beeld is van de meest wenselijke verdeling van taken en daarmee verbonden benodigde deskundigheid. Samen-vattend is de huidige uitvoeringsstructuur nog onvoldoende ontwikkeld. Er is behoefte aan:

- verduidelijking van taakverdeling op EV-gebied binnen de regio's;
- versterking en uniformering van de werkprocessen op EV-gebied tussen organisaties en tussen verschillende onderdelen (bijvoorbeeld milieu en RO) binnen organisaties;
- versterking van de capaciteit en deskundigheid op EV-gebied binnen organisaties.

De provincie zelf heeft behoefte aan versterking en uniformering van de eigen werkprocessen. Dit geldt met name voor de processen van vergunningverlening en handhaving en het verbetertraject BRZO. Verder is er behoefte aan versterking van de EV-inbreng in RO-taken (toetsing van bestemmingsplannen, streekplan).

#### **Streefbeelden vertaald naar operationele doelen 2006-2010**

1. Zowel de provincie als de regionale samenwerkingsverbanden hebben voldoende kritische massa, deskundigheid en professionaliteit in huis om taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid in samenhang uit te kunnen voeren. Dit geldt voor de provincie ook voor haar rol bij beleidsontwikkeling en regie.
2. De EV-activiteiten zijn logisch georganiseerd tussen de betrokken organen. De regionale samenwerking tussen gemeenten, hulpverleningsdiensten en provincie op het gebied van externe veiligheid is structureel geborgd in de vier veiligheidsregio's (inclusief de inbreng van de brandweer op gemeentelijk en regionaal niveau).
3. Er zijn heldere afspraken over werkprocessen voor de afgesproken taken. Het gaat om werkprocessen binnen organisaties en werkprocessen tussen organisaties.
4. Er zijn structureel voldoende budgetten toegewezen om een effectieve uitvoeringsorganisatie in stand te houden.
5. De inhaalactiviteiten voor de uitvoering van diverse projecten is afgerond en er resteren voornamelijk reguliere beleids-, uitvoerings- en beheertaken.

De activiteiten die nodig zijn om bovenstaande doelen te halen, zijn onderverdeeld in activiteiten voor ondersteuning van de regio's en activiteiten voor de uitvoering van het eigen provinciale programma.

#### **Organisatie van activiteiten**

- De provincie stuurt op afstemming en samenwerking met behulp van:
  - het A-OMO: ambtelijk bovenregionaal milieu overleg op managementniveau waar ervaringen worden uitgewisseld over proces en organisatie. Speerpunt hierbij is de versterking van de organisatie. Het ambtelijk OMO adviseert het bestuurlijk bovenregionaal overleg met de portefeuillehouders Milieu;
  - een op het grondgebied van elke veiligheidsregio in te stellen ambtelijke regionale stuurgroep voor de sturing op inhoudelijke en procesmatige voortgang van het programma of de programma's binnen de veiligheidsregio. De gemeenten, provincie, brandweer en regiocoördinatoren zijn in deze stuurgroep vertegenwoordigd.
- De provincie stuurt op voortgang en kwaliteit door na 1 jaar een evaluatie uit te voeren op het verloop van de programma's. De evaluatie richt zich vooral op de structurele inbedding van EV in de organisatie en de werkprocessen. Hulpmiddelen bij deze evaluatie zijn bijvoorbeeld audits of intervisiebijeenkomsten tussen de regio's.

Het initiatief c.q. de ondersteuning van de regio's wordt gecoördineerd vanuit het cluster EV. De coördinatie van de overige activiteiten uit het provinciale programma ligt eveneens bij het cluster EV.

Activiteiten 2006-2010			
I Organisatorische versterking en professionalisering			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
32	Regie op regionale versterking uitvoeringsstructuur op grondgebied van de veiligheidsregio's	kwaliteitscriteria; definitie gewenste organisatieplaatje; stimulering ontwikkeling werkprocedures; zo nodig afspraken versterking deskundigheid	organisatorische versterking; voldoende kritische massa; professionalisering en kwaliteitszorg
33	Regie op regionale versterking van de uitvoeringsstructuur op het grondgebied van de veiligheidsregio's	uitvoering jaarlijks communicatieplan; bij elkaar brengen van aanbieders en vragers van informatie; bemensing helpdesk; krachtenveldanalyse	deskundigheid, uniformiteit en effectiviteit binnen Zuid-Holland borgen
34	Ondersteuning van de regio's door kennisuitwisseling, communicatieplan, helpdesk; intern kennismanagement; opstellen van een kenniskaart	inventariseren van scholingsbehoefte; opstellen, organiseren en financieren scholingsprogramma intern en extern	er is zowel binnen de provincie als binnen de regionale samenwerkingsverbanden een organisatie met voldoende deskundigheid en professionaliteit om de taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid in samenhang uit te kunnen voeren.
7	Organiseren van scholing en opleiding intern binnen de provincie Zuid-Holland en extern	bibliotheek op orde (digitaal en analoog); actief informatie verzamelen en uitzetten; voldoen aan Arhus verplichting	beschikbaarheid, kwaliteit en actualiteit benodigde documenten geborgd
35	Programmamanagement, procesbegeleiding, monitoring en formele verantwoording provinciaal uitvoeringsprogramma en regionale deelprogramma's; opstellen van jaarprogramma's	opstellen van prestatie-indicatoren en kengetallen; opstellen van monitoringsprotocol; afspraken maken over monitoring met regio's; verzamelen en verwerken van monitoringsgegevens; opstellen van samenvattende rapportages	(bij)sturing programma naar strategische doelen 2010

### 2.6.1 Ondersteuning regionale activiteiten

De provincie ondersteunt de regionale activiteiten op drie onderwerpen:

1. organisatorische versterking (32);
2. kennismanagement (33 en 34);
3. voortgangsbewaking en sturing (35).

#### 1. Organisatorische versterking

Organisatorische versterking is het streven naar effectieve en efficiënt werkende organisaties die onderling met heldere verantwoordelijkheden, taken en werkprocessen doelgericht samenwerken.

Tot medio 2006 kunnen gemeenten en regio's in eigen tempo en op eigen wijze werken aan de inrichting van veiligheidsregio's. In juli 2006 moet voldaan zijn aan de minimale organisatie- en kwaliteitseisen die voor alle veiligheidsregio's gaan gelden.

De provincie zal regio's stimuleren om per veiligheidsregio een voorbereidingsorganisatie op te zetten die het traject van organisatorische versterking begeleidt. Deze structuur zal per regio bestaan uit een ambtelijk en overleg van de betrokken partijen.

De provincie wil aan de regio's procesmatige en inhoudelijke ondersteuning bieden bij het te doorlopen van organisatorische versterking.

32. Regie op regionale versterking, subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Vaststellen van kwaliteitscriteria voor het organisatiemodel op het schaalniveau van veiligheidsregio's	vastgestelde kwaliteitscriteria	2006
2. Definitie van het gewenst organisatieplaatje in elk van de veiligheidsregio's	organisatieplaatje	Eind 2006
3. Ontwikkeling van werkprocedures en -afspraken binnen en tussen organisaties binnen de veiligheidsregio's	vastgestelde werkprocedures en -afspraken	2007
4. Waar nodig aanvullend versterken van de deskundigheid en capaciteit bij de organisaties in de veiligheidsregio	plan van aanpak	2007

### b. kennismangement

Gericht op doelgroepen uit de regio's heeft de provincie de volgende activiteiten rond kennismangement gepland:

33. Ondersteuning van de regio's en intern kennismangement, regionale subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Bieden van ondersteuning aan regio's door het stimuleren van kennisuitwisseling, o.a. via het organiseren van een jaarlijkse kennismarkt.	kennismarkt	jaarlijks
2. Uitvoering van een communicatieplan doelgroepgerichte activiteiten (inclusief website, nieuwsbrief). Het plan wordt opgesteld op grond van een behoefte-inventarisatie bij de doelgroepen.	communicatieplan	jaarlijks
3. Opzetten van een helpdesk, waarmee kennis snel en gemakkelijk toegankelijk wordt gemaakt.	helpdesk	continu
34. scholing organiseren, subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Organiseren en financieren van twintig verschillende scholingsbijeenkomsten voor ambtenaren uit de regio's, gemeenten, brandweer en hulpverleningsorganisaties. Deze bijeenkomsten zijn gebaseerd op de landelijk ontwikkelde scholingsmodules en bedoeld om snel tegemoet te komen aan de scholing die de hoogste prioriteit heeft.	20 scholingsbijeenkomsten	2006
2. Inventarisatie scholingsbehoefte. Aan de hand daarvan scholingsprogramma vaststellen en een pakket van scholingsmodules aanbieden, inclusief het beheer van het pakket van landelijk opgezette modules.	definitie scholingsbehoefte aanbieden en beheer scholingsmodules	2006 2007-2010

45

### c. voortgangsbewaking en sturing

De provincie bewaakt de voortgang van de activiteiten van de regio's, met als doel:

- Informatie te verzamelen, gericht op het afleggen van verantwoording aan de besturen en VROM.
- Gegevens en ervaringen te verzamelen die nodig zijn om bij te kunnen sturen en leerervaringen uit te kunnen wisselen.

Beide informatiestromen worden in één systeem ondergebracht bij het programma-management.

De provincie zal dit systeem opzetten voor voortgangsbewaking en daarover afspraken maken met de betrokken organisaties uit de regio's. De monitoring zal uitgevoerd worden in de volgende stappen:

35. Programmamanagement, regionale subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Vaststellen van passende prestatie-indicatoren en kengetallen op basis van taakstellingen uit de Regionale Uitvoeringsprogramma's	indicatoren en kengetallen	eind 2005
2. Afspraken maken met de regio's over een monitoringsprotocol (aan te leveren monitoringgegevens, formats en tijdstippen voor aanlevering) en door de provincie uit te voeren audits, checks e.d.	geaccordeerd monitoringsprotocol	2006
3. Periodiek verzamelen en verwerken van informatie uit de regio's en beoordeling van deze informatie aan de hand van prestatie-indicatoren en kengetallen. Rapportage hierover naar de betrokken partijen in de regio's	tussenrapportages	halfjaarlijks
4. Opstellen van samenvattende rapportages voor VROM en besturen	monitoringsrapportages en evaluatierapporten	jaarlijks

## 2.6.2 Provinciaal programma

Ook de activiteiten in dit thema voor de eigen provincie zijn onderverdeeld in drie onderwerpen: 1) organisatorische versterking 2) kennismanagement en 3) voortgangsbewaking en sturing.

### Organisatorische versterking

De organisatorische versterking binnen de provincie is erop gericht:

- in 2006 de EV-relevante werkprocessen binnen de provincie te beschrijven, vast te leggen en in de eigen organisatie in te voeren.
- binnen de provincie voldoende capaciteit (kwalitatief en kwantitatief) vrij te maken om de beleidsontwikkeling, de regie op de regionale activiteiten en de eigen uitvoerende EV-taken adequaat en in samenhang te kunnen uitvoeren.

De activiteiten met betrekking tot werkprocessen en kwaliteitszorg zijn beschreven bij de diverse inhoudelijke thema's, zoals vergunningverlening en handhaving, EV in RO-processen etc.

### Kennismanagement

De provincie wil voor de uitvoering van haar taken het kennismanagement zo inrichten dat:

- er voldoende kennis en informatie beschikbaar is om de taken adequaat te kunnen uitvoeren;
- de bestaande kennis goed toegankelijk is en effectief wordt gebruikt in de werkprocessen.

Om deze doelen te bereiken, zal de provincie voor de eigen organisatie de onderstaande activiteiten uitvoeren. De interne doelgroepen voor deze activiteiten zijn de afdelingen vergunningverlening, handhaving, verkeer en vervoer, ruimtelijk beheer en Kabinet (afdeling OOV).

33. Ondersteuning van de regio's en intern kennismanagement, provinciale subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Inventariseren welke kennis van verschillende EV-deelreinen waar binnen de organisatie aanwezig is (samenstellen van een kenniskaart), welke kennisniveaus gewenst zijn en welke knelpunten zich eventueel voordoen	kenniskaart	2006
2. Uitvoeren van interne scholingsactiviteiten voor ambtenaren uit verschillende afdelingen, gericht op het opheffen van kennis tekorten	geschoolde medewerkers	2006
3. Beheren van een documentenbibliotheek EV om bestaande kennis toegankelijk te maken	documentenbibliotheek	2006, continu

### c. voortgangsbewaking en sturing

De provincie bewaakt de voortgang van de eigen activiteiten en legt hierover verantwoording af aan het eigen bestuur en VROM. De programmamanager geeft sturing aan de activiteiten en stuurt waar nodig bij op basis van de leerervaringen uit de voortgangsrapportages.

35. Programmamanagement, provinciale subactiviteiten	Product/resultaat	Gereed
1. Vaststellen van passende prestatie-indicatoren en kengetallen op basis van taakstellingen uit de REV's	indicatoren en kengetallen	eind 2005
2. Periodiek verzamelen en verwerken van informatie vanuit verschillende organisatieonderdelen en beoordeling van deze informatie aan de hand van prestatie-indicatoren en kengetallen. Interne rapportage hierover	tussenrapportages	halfjaarlijks
3. Opstellen van samenvattende rapportages voor VROM en besturen	monitorings-rapportages en evaluatierapporten	jaarlijks

## 2.7 INTERPROVINCIALE PROJECTEN

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma hebben de gezamenlijke provincies afgesproken om een aantal provincieoverstijgende projecten samen op te pakken. Het doel van deze gezamenlijke projecten is het op een landelijk niveau opbouwen en borgen van deskundigheid en kennis en het bereiken van uniformiteit waar dit meerwaarde heeft. Ook is een afweging gemaakt voor welke projecten een gezamenlijke aanpak de effectiviteit van in te zetten middelen ten goede komt.

De provincie Zuid-Holland investeert nadrukkelijk in dit gezamenlijke programma. Omdat het overgrote deel van de externe veiligheidsvraagstukken zich in Zuid-Holland bevindt, neemt Zuid-Holland ook een voortrekkersrol in dit gezamenlijk programma.

Het interprovinciale programma wordt in een apart document beschreven en door de gezamenlijke provincies aangeboden aan VROM. Zuid-Holland heeft aangeboden de onderdelen te trekken die zijn gericht op het uitwisselen van informatie, kennis en ervaring en het bieden van scholing. Voor het ontwikkelen van kengetallen voor betrouwbare kostenramingen en het ontwikkelen van de juiste indicatoren om de voortgang van de kwaliteitsimpuls externe veiligheid te meten en te sturen heeft Zuid-Holland inzet van deskundigen toegezegd.

Activiteiten 2006-2010			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeeld
36	Interprovinciale projecten: bijdrage aan de programma-coördinatie en de projecten kennisbank, kennisnetwerk, scholing, indicatoren en kengetallen	interprovinciale projecten: bijdrage aan de programma-coördinatie en de projecten kennisbank, kennisnetwerk, scholing, indicatoren en kengetallen	deskundigheid, uniformiteit en effectiviteit landelijk borgen

# DEEL 3



# REGIONALE ACTIVITEITEN

## 3.1 INLEIDING: HET BELANG VAN REGIONALE SAMENWERKING

De wet- en regelgeving deelt taken op EV-gebied toe aan lokale regionale en provinciale overheidsorganen. Omdat het gaat om complexe veiligheidsvraagstukken is het noodzakelijk dat die taken in onderlinge samenhang en complementariteit worden uitgevoerd. Samenwerking tussen de verschillende partijen is een absolute voorwaarde voor een adequate uitvoering door elk van de partijen. Vanuit de inhoudelijke doelstellingen van het EV-beleid moet gezocht worden naar het schaalniveau dat optimale voorwaarden schept voor (1) een adequaat draagvlak voor beleidsontwikkeling, (2) een effectieve en efficiënte uitvoeringspraktijk door alle partners, en (3) bestuurlijke en inhoudelijke afstemming tussen die partners. Enerzijds gaat het om het creëren van kansen om de maatschappelijke effecten te bereiken die in de EV-doelstellingen zijn vastgelegd. Anderzijds dienen de verantwoordelijkheden van de uitvoeringpartners nadrukkelijk overeind te blijven.

Algemeen uitgangspunt voor het provinciale veiligheidsbeleid is de stelling van Zuid-Holland dat de provincie 'een onmisbare en sterke schakel vormt in de bestuurlijke veiligheidsketen van Rijk, provincies, regio's, waterschappen en gemeenten én hun maatschappelijke partners', zoals geformuleerd in de nota *Transparant Veiligheidsbeleid* (februari 2005).

Die schakelfunctie wordt primair vervuld op basis van de eigen wettelijke taken, maar wordt verdiept en aangevuld vanuit een algemene maatschappelijke en bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het gehele grondgebied. Naast een actieve uitvoerende, sturende en controlerende rol via toezicht, vergunningverlening en handhaving vervult de provincie daarom ook een faciliterende en stimulerende rol in het verlengde van die wettelijke taken. Het accent ligt daarbij op beleidsontwikkeling, regie, coördinatie, en informatie- en kennismanagement. Bovendien heeft het veiligheidsbeleid complexe relaties met andere beleidsvelden, die zowel doorwerken in het totale provinciale optreden als in de bestuurlijke verhoudingen met andere overheidslagen. Voor het EV-gebied gaat het hierbij vooral om de inhoudelijke en procesmatige relatie met ruimtelijke ordening (de vertaling van veiligheids-eisen in ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld via zoneringsprincipes), verkeer en vervoer (transport van gevaarlijke stoffen) en economie (bedrijfsvestiging).

Volgens de provincie is samenwerking tussen gemeenten een zaak ván en vóór gemeenten en geen doel op zich voor de provincie. Dat laat onverlet dat de provincie die samenwerking nodig heeft voor het realiseren van haar eigen bovenregionale/provinciale beleidsdoelen en er baat bij heeft dat op regionaal niveau voldoende bestuurskracht wordt gegenereerd om als partner voor de provincie te kunnen functioneren. Dat laatste is evident voor het beleidsveld externe veiligheid: (1) de in de streefbeelden vastgelegde ambities voor het gewenste veiligheidsniveau kunnen alleen in samenwerking met gemeenten worden gerealiseerd voor het gehele grondgebied van de provincie en (2) de aard van externe veiligheidsvraagstukken dwingt tot samenwerking tussen gemeenten. De cruciale vraag is op welk schaalniveau de combinatie van bovenregionale sturing en regionale samenwerking leidt tot optimale beleidsontwikkeling én effectieve en efficiënte beleidsuitvoering op EV-gebied.

### 3.1.1 Gewenst schaalniveau voor regionale samenwerking

De motivering voor het bepalen van het optimale schaalniveau voor externe veiligheid moet gezocht worden in de inhoud en de beleidsdoelstellingen van het EV-beleid zelf. Daarnaast is een aantal recente gedachten over de rol van de overheid en over interbestuurlijke verhoudingen relevant voor de EV-schaaldiscussie.

De provincie sluit hierbij aan op het gedachtegoed van het traject *Andere Overheid* en de daarmee samenhangende *Code Interbestuurlijke Verhoudingen* (nov. 2004). Dit traject legt sterke nadruk op het vergroten van de slagkracht en de effectiviteit van het totale overheids-handelen en het terugdringen van overmatige regulering en bureaucrativering (naast het verhogen van de kwaliteit van de publieke dienstverlening). Het motto is: 'decentraal wat kan, centraal wat moet': de bestuurlijke ordening en de afbakening van taken en bevoegdheden moet in dienst staan van de maatschappelijke opgaven. Vanuit een probleemgerichte benadering wordt de nadruk gelegd op sturing op resultaten en op (de kwaliteit van de) uitvoering.

In de *Kabinetsvisie op de modernisering van de overheid* (2004) wordt gepleit voor het doorbreken van de verkokerde en vaak te gedetailleerde beleidsvorming op rijksniveau. En voor een betere relatie tussen de verschillende fasen van het beleidsproces, met meer aandacht voor het gewenste maatschappelijke resultaat en de uitvoerbaarheid en meer feedback vanuit de uitvoeringsfase naar de fase van beleidsvorming. Het Rijk wil zich zoveel mogelijk beperken tot sturing op hoofdlijnen en meer beleids- en uitvoeringsruimte overlaten aan de medeoverheden. Ook de 'bestuurlijke drukte' door onduidelijke taakafbakening en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende bestuurslagen en functionele organen en de daarmee samenhangende administratieve lasten dienen te worden vermindert. Volgens het Kabinet domineren 'nog te vaak ouderwetse vormen van toezicht en controle, gedetailleerde medebewinds- en uitvoeringsregelgeving en dito specifieke uitkeringen'. Dit blijkt in de praktijk fnuikend te zijn voor het oplossen van problemen met een bovenlokale component.

Voor het beleidsveld externe veiligheid pakt de provincie deze uitdaging op door het ontwikkelen en uitvoeren van beleid in te kaderen binnen één gezamenlijke visie op de gewenste resultaten (op basis van de streefbeelden). Daarnaast neemt zij de uitvoering van die visie samen met de lokale en regionale (bestuurlijke en functionele) partners ter hand. In de hierboven genoemde *Code Interbestuurlijke Verhoudingen* hebben Rijk, provincies en gemeenten een set omgangsregels tussen de drie bestuurslagen vastgelegd. Het Rijk moet zich vooral richten op generiek beleid en ruimte bieden voor lokaal/regionaal maatwerk en gebiedsgerichte normering.

Uitgangspunt voor het bepalen van het optimale EV-schaalniveau is de wettelijke toedeling van taken en verantwoordelijkheden op EV-gebied en daarnaast de inhoudelijke complexiteit van de maatschappelijke opgaven en de daarbij behorende (schaarse) deskundigheid.

Slechts een beperkt aantal taken is gepositioneerd op rijksniveau. Het gaat er dus vooral om hoe het Rijk die taken uitvoert en hoeveel ruimte de lagere overheden krijgen voor eigen beleidsontwikkeling en een gebiedsspecifieke uitvoeringspraktijk. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de invloed van Europese regelgeving.

De provincie heeft aanzienlijk meer uitvoerende taken. Enerzijds betreft het taken op basis van de Wet milieubeheer en daarop aansluitende regelgeving (bijvoorbeeld over risicovolle bedrijven en inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen via verschillende modaliteiten) en de doorwerking van die taken in beleidsvelden als ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Anderzijds ligt het accent op het vertalen van rijksbeleid naar lokaal en regionaal niveau en het ontwikkelen van eigen beleid. Dit laatste mede omdat een hiaat in het nationale beleid soms leidt tot stagnatie. Dit is bijvoorbeeld het geval in de relatie tussen EV en de realisering van ruimtelijke plannen.

Daarnaast gaat het nadrukkelijk om taken met betrekking tot toezicht, regie, coördinatie en flankerende facilitering. Terecht zijn in de *Bestuurskrachtmeting provincie Zuid-Holland* (Van Naem & Partners, maart 2005) de EV-taken in de analysematrix gepositioneerd in het veld 'regisseur / stimulator / toezichthouder / realisator op tactisch niveau'. Daarbij wordt positief aangetekend dat steeds meer sprake is van pro-actie, interactie en integraliteit. Dit geldt met nadruk voor het verwerven van draagvlak bij partners en een actieve rol richting Rijk, wat voor dit veld leidt tot de kwalificatie 'voldoende bestuurskrachtig'.

Het merendeel van de uitvoerende taken op EV-gebied ligt op **gemeentelijk niveau**. Dat is ook het niveau waarop de burger in zijn directe leefomgeving te maken krijgt met risicovolle situaties op het gebied van externe veiligheid. Veiligheidsvraagstukken zijn echter vaak grensoverschrijdend, waardoor een puur lokale aanpak in de meeste gevallen een te grote beperking zou betekenen (nog afgezien van het gevaar van beleidsconcurrentie). Veel EV-taken vergen een diepgaande specialisatie binnen het ambtelijk apparaat. Dat gaat de gemiddelde gemeentelijke schaal al snel te boven. Hierdoor kan dit niveau te kwetsbaar worden, ook door een gebrek aan kritische massa. Deze twee constatering dwingen tot bovenlokale samenwerking.

In het kader van de *Kwaliteitsimpuls EV 2004-2005* is aansluiting gezocht bij de bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van milieu, brandweer en hulpdiensten. De onderlinge verschillen in fysieke omvang, in deelnamepatronen en in toedeling van bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden zijn echter groot. Hierdoor zijn er ook verschillen in de uitvoeringspraktijk van de samenwerkingsverbanden, zowel kwantitatief als kwalitatief. Daarom is voor de langere termijn gekozen voor het schaalniveau van de vier veiligheidsregio's in Zuid-Holland (zie overzichtskaart op binnenzijde omslag).

### 3.1.2 Ontwikkeling van veiligheidsregio's

51

Ook het Kabinet heeft besloten om de komende jaren veiligheidsregio's in te stellen (zie *Kabinetsstandpunt Veiligheidsregio's* (april 2004): het gemeentebestuur is en blijft in de visie van het Rijk eerstverantwoordelijk voor alle lokale veiligheidsvraagstukken, met de nadruk op pro-actie en preventie. Maar het beheer van de diverse hulpverleningsdiensten (vooral rond preparatie en repressie) moet volgens het Kabinet bestuurlijk meer op regionaal niveau georganiseerd worden. Dit vanwege effectiviteit en efficiëntie. En ook het Kabinet vindt dat het voor gemeenten praktisch onmogelijk is voldoende expertise in eigen huis te hebben.

Onder een veiligheidsregio wordt verstaan een gebied waarin verscheidene besturen en diensten samenwerken op het gebied van brandweerbepaling, rampenbeheersing, crisisbeheersing, geneeskundige hulpverlening bij rampen en handhaving van de openbare orde en veiligheid. Hierbij komt de territoriale indeling overeen met de huidige indeling van de Politieregio's. De samenwerking vindt plaats binnen een structuur die gebaseerd is op wettelijke regelingen en op bestuursafspraken. De besturen van Brandweer en Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (GHOR), die beide al georganiseerd zijn op basis van de Wet Gemeenschappelijke regeling (Wgr), zullen medio 2006 worden samengevoegd tot één Hulpverleningsbestuur. Dit gebeurt in de vorm van verlengd lokaal bestuur, waardoor in de visie van het Rijk de democratische legitimering is geregeld. Nauwe samenwerking met de politie, zowel bestuurlijk als operationeel, wordt noodzakelijk geacht. De afstemming zal wettelijk worden verankerd. Eén en ander zal ook bijdragen aan de vermindering van de bestuurlijke drukte. Vooral, aldus het Kabinet, wanneer de twee regio's er voor zouden kiezen om zoveel mogelijk tot personele unies in de twee besturen te komen. In het verlengde van de territoriale congruentie van de veiligheidsregio met de Politieregio wordt ook voor de GGD'en en het ambulancevervoer gestreefd naar een identieke gebiedsbegrenzing.

In het *Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007* (in juni 2004 uitgebracht door het Kabinet) zijn de voorstellen met betrekking tot de veiligheidsregio verbreed naar crisisbeheersing. Dit ontwerp wordt gezien als het sluitstuk van het reguliere veiligheidsbeleid (via de schakels

preparatie / respons / nazorg van de veiligheidsketen). Van de bestaande structuur voor crisisbeheersing wordt de slagkracht en de doorzettingsmacht onvoldoende geacht. Dit door het multidisciplinaire en multisectorale karakter van de problematiek en vanwege de inhoudelijke capaciteitsproblemen op gemeentelijk niveau. Bij de verdere uitwerking door de minister van BZK is uiteindelijk gekozen voor één Regionaal Veiligheidsbestuur (RVB). Het RVB is verantwoordelijk voor beleid en beheer ten aanzien de regionale Brandweer en de GHOR, voor de rampen- en crisisbeheersing en voor het beheer van de gemeenschappelijke meldkamer. Het RVB zal worden georganiseerd langs de lijnen van verlengd lokaal bestuur. Dit vanwege de gewenste democratische controle, de binding met de lokale gemeenschap en de relevante kennis van de omgeving. De vormgeving zal dus plaatsvinden op basis van de Wgr. Daarmee blijft de financiering van de veiligheidsregio's primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Tot de kerntaken behoort onder andere het toetsen van en adviseren over het gemeentelijke en sectorale pro-actie- en preventiebeleid. Over de verdere invulling van het RVB is nog veel discussie. Met name de vergaande centralisatie roept veel weerstand op.

De Stuurgroep Evaluatie Politieorganisatie (Commissie-Leemhuis) gaat in het rapport *Lokaal verankerd, nationaal versterkt* (juni 2005) nog een stap verder in de bundelingsgedachte zij stelt voor ook de politietaken te integreren in het Regionaal Veiligheidsbestuur van de veiligheidsregio. Hiermee grijpt de commissie overigens terug op het standpunt van de Raad voor het Openbaar Bestuur dat is neergelegd in het rapport *Veiligheid op niveau: een bestuurlijk perspectief op de toekomst van de veiligheidsregio's* (februari 2003). Volgens de Raad is vruchtbaar nadenken over een houdbare organisatie van de veiligheidsregio's pas mogelijk als het 'rood' (brandweer), 'wit' (geneeskundige hulpverlening) en 'blauw' (politie) in onderlinge samenhang worden bekeken.

52

Het bestuurlijk en organisatorisch bundelen in de veiligheidsregio van gemeenten en een aantal voor het EV-beleid cruciale functionele partijen biedt volgens de provincie een goede uitgangspunt voor verdieping en uitvoering van het EV-beleid en voor de doorwerking van dat EV-beleid naar andere beleidsvelden. Dit zou nog verder versterkt worden als veiligheidsregio en Politieregio inderdaad in elkaar zouden worden geschoven, waardoor via de lijn lokaal bestuur+rood+wit+blauw alle schakels van de veiligheidsketen binnen één structuur opgepakt kunnen worden. Dit perspectief onderstreept nog eens extra de keuze van de provincie voor de veiligheidsregio als meest geschikte schaalniveau in 2010 voor bovenregionale sturing en regionale samenwerking op EV-gebied. Gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma zal het inhoudelijke accent van activiteiten immers verschuiven van inhaaloperaties en verbeterplannen naar professionalisering, kwaliteitsborging en consolidatie.

Ook voor de gemeenten is het schaalniveau van de veiligheidsregio het beste voor de structurele uitvoering van EV-beleid. Door een aantal partijen die nauw betrokken zijn bij verschillende aspecten van het EV-beleid te bundelen, biedt de veiligheidsregio een logisch platform voor (niet-vrijblijvende) samenwerking. Vooral omdat de diverse partijen elkaar aanvullen en hun specifieke deskundigheden inbrengen voor het gehele grondgebied van de regio. En omdat de individuele gemeenten elkaar niet vanzelfsprekend aanvullen en in ieder geval vrijwel altijd te weinig expertise in huis zullen hebben. Tegelijkertijd biedt dat voor de provincie juist ook een richtpunt voor bestuurlijke coördinatie (met als doel maximale effectiviteit en efficiëntie in de uitvoering) en ambtelijke facilitering (met als doel de kwaliteit van de gezamenlijke uitvoering te versterken en te borgen). Alleen vanuit de veiligheidsregio kan voldoende bestuurlijk handelingsvermogen worden ontwikkeld voor het uitbouwen van het EV-beleid en kan voldoende kritische massa worden opgebouwd om dat beleid effectief en efficiënt te kunnen uitvoeren. En alleen zo kan de veiligheidsregio als volwaardige partner optreden en zorgen voor gebiedsgerichte coördinatie/regie en vraaggerichte ondersteuning vanuit de provincie.

### 3.1.3 Perspectief van veiligheidsregio voor EV-gerelateerde taakvelden

In de provinciale nota *Transparant Veiligheidsbeleid* is al opgemerkt dat er grote inhoudelijke en regeltechnische verschillen bestaan tussen de beleidsvelden die deel uitmaken van het integrale veiligheidsbeleid. En dat die verschillen het nodig maken meer inzicht te creëren in de toezichtrelaties vanuit de provincie. Het instellen van veiligheidsregio's betekent een extra noodzaak voor een heldere formulering van de rolopvattingen van de betrokken partijen en een daarmee samenhangende taakafbakening en -afstemming. Aangekondigd is dat afstemming over regio-indelingen die niet overeenkomen met de begrenzing van de veiligheidsregio een belangrijk aandachtspunt zal vormen.

#### 1. Handhaving

Veiligheid is één van de speerpunten van het Zuid-Hollandse handhavingsbeleid. Dit beleid wordt gekenmerkt door een sterke inzet op kwaliteitsbevordering en professionalisering. Al in 1999 zijn hierover met alle handhavingspartners (gemeenten, waterschappen, rijksinspecties en provincie) afspraken vastgelegd in de *Bestuursovereenkomst Milieuhandhaving Zuid-Holland* (BOK; in 2004 verlengd voor de periode 2005-2009). De provincie krijgt hierbij een coördinerende en stimulerende rol. Samenwerking is steeds het sleutelbegrip geweest voor de geïntegreerde en gecoördineerde aanpak van de handhaving van de grijze, blauwe, groene en rode wet- en regelgeving. Voor die samenwerking zijn de 7 Wgr-regio's als optimaal schaalniveau gekozen. In elke regio functioneert een bestuurlijk en ambtelijk Regionaal Handhavingsoverleg, waarin alle BOK-partners en het Openbaar Ministerie en de politie deelnemen. De overlegstructuur wordt gecompleteerd door het bestuurlijk en ambtelijk Provinciaal Handhavingsoverleg, waarbij de voorzitters van de regionale overleggen de gemeenten uit de regio vertegenwoordigen. Ter ondersteuning van de overlegstructuur en de daadwerkelijke handhavingssamenwerking is het Provinciaal Servicepunt Handhaving opgericht met daarnaast 7 Regionale Servicepunten. Overweging hierbij was en is dat niet iedere partij voldoende kennis en deskundigheid heeft om de milieuwet- en -regelgeving te handhaven en dat een doelmatige inzet van overheidsmiddelen en een geloofwaardig en effectief extern overheidsoptreden gewenst is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de subsidie van VROM voor de servicestructuur vanaf 2006 vervalft.

Parallel aan dit verbetertraject is een wetgevingstraject ingezet dat recent is uitgemond in de Wet handhavingsstructuur en het Besluit kwaliteitseisen handhaving milieubeheer. De provincie is verantwoordelijk voor de bestuurlijke coördinatie (regie) van de uitvoering van deze AMvB en heeft een aanwijzingsbevoegdheid. De provincie is daarmee dus niet meer alleen verantwoordelijk voor de kwaliteit van de eigen provinciale handhavingsactiviteiten, maar ook voor die van gemeenten en waterschappen. In 2006 dient aan de kwaliteitseisen te zijn voldaan en richten de activiteiten zich dus op een continu proces van monitoren, borgen en consolideren.

Uit de kwaliteitsmetingen blijkt duidelijk dat schaalgrootte en voldoende kritische massa belangrijke vereisten zijn om te kunnen voldoen aan de kwaliteitseisen (zie *Nota Regierollen Handhaving Zuid-Holland en Rapportage Eindmetingen Zuid-Holland*, februari - mei 2005). Het gekozen schaalniveau lijkt vooralsnog voldoende garanties te bieden. Vanuit de optiek van externe veiligheid verdient het aanbeveling om de ontwikkelingen rondom de veiligheidsregio nadrukkelijk te betrekken bij de toekomstige discussie over het optimale schaalniveau. Dit om redenen van effectiviteit, efficiëntie, integraliteit en synergie.

#### 2. Rampenbestrijding

Op de relatie tussen rampenbestrijding en externe veiligheid binnen de veiligheidsketen is al ingegaan: externe veiligheid richt zich vooral op de schakels pro-actie en preventie, terwijl rampenbestrijding gaat over de schakels preparatie, respons en nazorg. De inbedding van de rampenbestrijding in de veiligheidsregio schept, samen met de fysieke overeenkomst tussen veiligheidsregio en Politieregio, goede condities voor procedurele en inhoudelijke koppeling tussen de schakels. De volledige integratie van deze twee organen zou die condities nog verder versterken.

### 3. Ruimtelijke inrichting

Door de incorporatie van de brandweer en de andere hulpdiensten in de structuur van de veiligheidsregio is goede afstemming mogelijk tussen externe veiligheid en planologische ontwikkelingen. Vooral ook door de adviesrol die brandweer en andere hulpdiensten hebben gekregen op het gebied van bouw- en bestemmingsplannen. Daarbij ligt het accent op de aanpak van het groepsrisico: hetzij in rijksregelgeving, hetzij via provinciaal interim-beleid in het kader van de CHAMP-benadering en met betrekking tot zonering. Het niveau van de veiligheidsregio is ook zeer geschikt voor het leveren van input vanuit het beleidsveld EV voor regionale en provinciale ruimtelijke structuurvisies.

#### 3.1.4 Samenspel tussen provincie en regionale samenwerkingsverbanden

De provincie wil duidelijkheid scheppen over wat provincie en regio als uitvoeringpartners van elkaar kunnen verwachten en waar zij elkaar dus ook op mogen aanspreken.

De regionale samenwerkingsverbanden moeten van de provincie houvast krijgen voor het gemeenschappelijk vertrekpunt voor verdere regionale doorwerking. De taakverdeling tussen de partijen is zo opgezet dat recht wordt gedaan aan de eigen verantwoordelijkheden en wettelijke taken. Tegelijkertijd wordt gestreefd naar een structurering van de samenwerking op een effectief en efficiënt schaalniveau. De provincie heeft voor ogen het samenspel tussen regio en provincie zo vorm te geven dat:

- de regionale samenwerkingsverbanden waar wenselijk bovenregionaal ontwikkelde instrumenten krijgen aangeboden voor de ondersteuning van hun regionale of gemeentelijke taken;
- de onderlinge afstemming van de beleidsinhoudelijke richting en strategische keuzes optimaal is en zoveel mogelijk kennisuitwisseling plaatsvindt;
- de regionale samenwerkingsverbanden organisatorisch sterker worden en de samenwerking binnen én tussen de regio's zo groot mogelijk is.

54

Om deze doelstellingen te bereiken, heeft de provincie een aantal inhoudelijke en organisatorische activiteiten voor de komende programmaperiode vastgesteld. Deze zullen in bovenregionale werkgroepen worden uitgewerkt. De leden van de werkgroepen zijn inhoudelijke specialisten vanuit de regio en een voorzitter vanuit de provincie. Zij bepalen de gezamenlijke ambities en doelen binnen de provinciale kaders en zorgen voor de onderlinge afstemming en kennisuitwisseling. Elke werkgroep stelt een implementatieplan op met maatwerk voor het grondgebied van elke veiligheidsregio. De per veiligheidsregio in te stellen ambtelijke stuurgroep is verantwoordelijk voor de uitvoering van de implementatieplannen. Op deze manier kan naar verwachting optimaal van elkaars kennis en ervaring gebruik gemaakt worden, maar blijft er toch ook voldoende ruimte voor regionaal maatwerk.

De volgende acht onderwerpen zijn geselecteerd (met tussen haakjes het nummer van de corresponderende activiteit uit het provinciale deel):

#### *Inhoudelijk*

1. doorvertaling EV-visie in ruimtelijke ordening op regionaal niveau (activiteit 19);
2. realisatie gemeentelijke routing (activiteit 16);
3. infrastructuur data-uitwisseling (activiteit 2);
4. strategie saneringsbeleid (activiteit 29);
5. risicocommunicatie (activiteit 31);

#### *organisatorisch*

6. versterking van de organisatie (activiteit 32);
7. uitwisseling van kennis en ervaring (activiteit 34);
8. monitoring en verantwoording programma (activiteit 35).

## 3.2 UITVOERINGSPLANNEN EXTERNE VEILIGHEID IN DE REGIO'S

Het totale uitvoeringsprogramma is mede gebaseerd op de voornemens van de regionale samenwerkingsverbanden die externe veiligheidstaken binnen het grondgebied van de provincie Zuid-Holland uitvoeren. Deze partijen hebben elk een regionaal programma 2006-2010 opgesteld. Deze programma's beschrijven onder andere de actuele situatie, de visie en operationele doelen en de bijbehorende acties. De programma's zijn in een bijlagenbundel bijgevoegd. In dit deel is een samenvatting van deze programma's opgenomen met:

- een beschrijving van de huidige situatie;
- de speerpunten voor het programmajaar 2006;
- een overzicht van de belangrijkste mijlpalen voor de hele programmaperiode.

Deel IV van het uitvoeringsprogramma bevat een samenvattend overzicht van de voorgenomen activiteiten en de begroting.

Achtereenvolgens komen aan bod:

1. Veiligheidsregio Haaglanden (Stadsgewest Haaglanden + Hulpverleningsregio Haaglanden);
2. Veiligheidsregio Hollands-Midden (Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland + Holland-Rijnland + Rijnstreekberaad + Regionale Brandweer Hollands-Midden);
3. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond + Regionale Hulpverleningsorganisatie Rotterdam-Rijnmond + Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee);
4. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (Milieudienst Zuid-Holland Zuid + Regionale Brandweer Zuid-Holland Zuid).

### 3.2.1 Veiligheidsregio Haaglanden

55

#### 3.2.1.1 De huidige situatie

##### Organisatie

Binnen het grondgebied van Haaglanden zijn de 9 gemeenten leidend bij ruimtelijke ontwikkelingen en planvorming. Zij fungeren autonoom op de voor externe veiligheid relevante werkterreinen en voeren de vergunningverlening en handhaving in het kader van de Wm bij bedrijven uit. De lokale brandweer en de Hulpverleningsregio Haaglanden (HRH) vervullen hierbij een adviserende functie en beoordelen vanuit de BRZO (externe) veiligheidsaspecten van bedrijven. De provincie regisseert het proces van structurele inbedding van de EV-taken binnen haar grondgebied. Het Stadsgewest Haaglanden geeft de samenwerking in de regio vorm door het coördineren en uitvoeren van samenwerkingsprojecten en beleidsondersteuning. Het Regionaal Veiligheidsbestuur, bestaand uit alle burgemeesters van de regio Haaglanden, is verantwoordelijk voor het beleid en het beheer van de regionale brandweer, geneeskundige hulp bij ongevallen en rampen, crisisbeheersing en de gemeenschappelijke meldkamer.

##### Kennis, vaardigheden en capaciteit

De gemeenten hebben zeer beperkte kennis van externe veiligheid. Ook de HRH heeft voor diverse nieuwe taken geen kennis beschikbaar. Voor diverse EV-projecten worden momenteel externe bureaus ingezet. Er is bij de regionale en lokale diensten geen tot weinig structurele capaciteit beschikbaar om de (nieuwe) wettelijke taken uit te voeren. Voor het opzetten en inrichten van de EV-organisatie is minimaal 5 fte aan extra capaciteit nodig.

##### Het huidige beeld van de risico's

Eind 2005 is bekend welke voor het BEVI relevante vergunningen dienen te worden geactualiseerd. In de regio zijn op dit moment 400 risicorelevante bedrijven, transportassen (rijks- en provinciale (vaar)wegen) en buisleidingen (minimaal reikwijdte Registratiebesluit)

bekend: 100 bedrijven die vallen onder de werkingssfeer van het BEVI en 300 risicorelevante bedrijven (propana opslag, vuurwerkopslag, CPR15-1 opslagen, en opslag van gasflessen). Eventuele risicoconsequenties van transport via weg of buisleiding zijn nog niet in beeld gebracht. Verwacht wordt dat eind 2005, na afronding van het project 'Handhaving en Beheerplan Route Gevaarlijke Stoffen' meer inzicht bestaat in de risico's door transport over de weg.

### 3.2.1.2 De uitdagingen voor deze programmaperiode

#### Organisatorische opgaven

Eind 2006 zijn de aanwezige risico's op het gebied van externe veiligheid in beeld. Aan de hand van dit totaalbeeld zullen een regionale visie en lokale visies externe veiligheid worden opgesteld, die richtinggevend zijn voor de organisatiestructuur en de capaciteit en kwaliteit die lokaal en regionaal moet worden ingezet.

Een structurele en adequate uitvoering van het externe veiligheidsbeleid is alleen mogelijk als de veiligheidsregio, de hierbij betrokken diensten en de deelnemende gemeenten beschikken over voldoende kritische massa, deskundigheid en professionaliteit. Hiertoe moet de samenwerking tussen diensten geïntensiveerd worden en zo nodig zal integratie van organisatieonderdelen moeten plaatsvinden. Het kennisniveau en de capaciteit moeten op adequaat niveau gebracht worden en externe veiligheid behoort ingebed te worden in reguliere werkprocessen. Op basis van de beschikbare programmafinanciering zal de capaciteit voor uitvoering van de EV-taken vanaf 2006 structureel worden uitgebreid naar in totaal 5 fte. Daarbovenop is er voor de uitvoering van incidentele EV-activiteiten uitbreiding van eveneens 5 fte voorzien. Het is de bedoeling om deze capaciteit (grotendeels) onder te brengen in een unit EV. Waar deze organisatorisch wordt ondergebracht wordt nog nader uitgewerkt. Gedacht wordt aan het opzetten van een bovenregionaal kenniscentrum van transport en veiligheid. De huidige capaciteit op het vlak van EV is heel beperkt.

56

#### De speerpunten voor 2006

Aan de basis van de ontwikkeling en uitvoering van het externe veiligheidsbeleid staat het op orde hebben van relevante informatie. Vervolgens kunnen de gemeenten, de HRH en het Stadsgebied Haaglanden het saneringsbeleid gaan formuleren. Gerangschikt naar de menukaartonderdelen worden in 2006 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- De risico-inventarisatie wordt afgerond, waarna de gegevens worden weergegeven op een risicokaart. De mogelijkheden voor uitwisseling tussen de gebruikte datasystemen worden onderzocht en er wordt een werkprotocol opgezet om de gegevens actueel te houden;
- Als eerste worden de vergunningen van de 25 EV-relevante inrichtingen binnen de regio geactualiseerd;
- In aansluiting op het project 'Route Gevaarlijke Stoffen per As' worden ook andere vormen van transport van gevaarlijke stoffen geïnventariseerd en in kaart gebracht;
- Een regionale visie externe veiligheid Haaglanden wordt opgesteld waarin het regionale EV-beleid nader wordt geformuleerd en wordt vertaald naar ruimtelijke en organisatorische lokale visies op externe veiligheid;
- Alle gemeentelijke bestemmingsplannen waarbij sprake is van toelating van risicorelevante activiteiten worden geïnventariseerd en voorzien van een risicoparagraaf die tot stand komt met gebruikmaking van het toetsingskader externe veiligheid en de provinciale CHAMP methode;
- Eind 2006 hebben alle bij het BEVI betrokken medewerkers van de regionale diensten een adequaat kennisniveau;
- In samenspraak met de provincie wordt voor de gemeenten binnen de regio een saneringsstrategie opgesteld en eind 2006 wordt per gemeente een saneringsplan opgesteld dat hiermee in lijn is;
- Er wordt gewerkt aan een eenduidig beleid voor risicocommunicatie. Regionaal én bovenregionaal zijn afspraken gemaakt over de beantwoording van vragen van burgers en bedrijven op het gebied van externe veiligheid in het algemeen en de risicokaart in het bijzonder.

### Mijlpalen 2007-2010

In de periode 2007-2010 zal onverminderd op bovengenoemde punten worden ingezet. Aan het einde van de programmaperiode zal voor alle menukaartonderdelen de gewenste beheersituatie bereikt zijn. De mijlpalen voor de komende programmaperiode zijn:

- Vanaf 2007 wordt via duidelijke instructies of werkvoorschriften gegarandeerd dat bij nieuw verleende vergunningen de EV-aspecten worden meegewogen;
- Na 2006 vindt de beoordeling van transportrisico's op uniforme wijze plaats met gebruikmaking van het toetsingskader externe veiligheid en de provinciale CHAMP methode;
- Medio 2008 heeft de veiligheidsregio een beleidsvisie veiligheid én de bijbehorende visie Externe Veiligheid vastgesteld;
- In 2007 wordt, in samenspraak met de gemeenten, een plan van aanpak opgesteld voor de actualisatie van bestemmingsplannen, gebruik makend van het toetsingskader externe veiligheid en de provinciale CHAMP methode;
- Vanaf 2007 wordt structureel capaciteit ingezet om de saneringen in de regio te begeleiden;
- In 2007 is er een regionaal communicatieplan voorhanden voor bestuurders, raadsleden en ambtenaren van betrokken diensten;
- Uiterlijk 2008 beschikken alle bij advisering, vergunningverlening en handhaving betrokken medewerkers van de regionale en lokale diensten over een adequaat kennisniveau.

## 3.2.2 Veiligheidsregio Hollands-Midden

### 3.2.2.1 De huidige situatie

#### Organisatie

De veiligheidsregio Hollands-Midden omvat 35 gemeenten. Binnen deze veiligheidsregio zijn relatief veel organisaties betrokken bij de uitvoering van de EV-taken. Zij hebben allemaal een eigen programma voor de periode 2006-2010 ingediend. Ze hebben de voorgenomen werkzaamheden wel vooraf goed op elkaar afgestemd. Het is de bedoeling om in de nabije toekomst wel een gezamenlijk programma op te stellen.

De regio wordt gekenmerkt door fusietrajecten. Binnen het Rijnstreekberaad doorlopen een aantal gemeenten een fusietraject en wordt onderzocht of het mogelijk is de milieutaken bij één organisatie onder te brengen. De Regionale Brandweer is medio 2002 ontstaan uit een fusie en is haar nieuwe rol aan het invullen. De Milieudienst West-Holland voert sinds eind 2004 ook taken uit voor de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek. Het proces van regionalisering is dus een groeiproces dat ook de komende programmaperiode tijd vraagt.

#### Kennis, vaardigheden & capaciteit

Binnen de milieudiensten West- en Midden-Holland is de benodigde kennis aanwezig voor uitvoering van dit programma. Het Rijnstreekberaad en de Regionale Brandweer gaan de komende programmaperiode investeren in het verhogen van de kennis over externe veiligheid binnen de eigen organisatie. Voor het opstellen van risicoanalyses (GR en PR) doen de gemeenten doorgaans een beroep op de deskundigheid van externe bureaus. De gezamenlijke capaciteit is op dit moment niet toereikend om de in de programma's opgenomen EV-taken te kunnen uitvoeren.

#### Het huidige beeld van de risico's

Het beeld van de externe veiligheidsrisico's ziet er op dit moment als volgt uit:

- Er zijn ruim 560 risicorelevante bedrijven aanwezig. Deze bedrijven zijn onder te verdelen in twee categorieën: ca. 440 'overige risicorelevante bedrijven' en ca. 120 bedrijven vallend onder het BEVI.
- Tien bedrijven voldoen niet aan de eisen zoals die zijn opgenomen in het BEVI. Hier zal sanering nodig zijn.
- Binnen de regio komen enkele duizenden propaantanks voor, waarvan de externe veiligheidsrisico's niet altijd bekend zijn omdat de informatie waarover de gemeenten beschikken niet actueel is.

- Het beeld van het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor is onvolledig.
- Er is geen overzicht van de buisleidingen voorhanden.
- Er is nog onvoldoende gekwalificeerde uitvoeringscapaciteit voor EV.
- Standaard vergunningvoorschriften en handhavingsprocolen zijn nog onvoldoende aanwezig of gehanteerd.

### 3.2.2.2 De uitdagingen voor deze programmaperiode

#### Organisatorische aandachtspunten

Binnen de veiligheidsregio vormt de verdere versterking van de samenwerking binnen de regio ten aanzien van risico- en rampenbeheersing een belangrijke uitdaging voor de komende programmaperiode. De Regionale Brandweer zal zich in 2006 met name op de verdere professionalisering van de eigen organisatie én op de coördinatie van de uitvoering binnen de veiligheidsregio Hollands-Midden richten. Gezamenlijk zal worden onderzocht of en in welke vorm implementatie van een 'loket EV' zinvol is. Dit is een backoffice met EV-specialisten van de betrokken organisaties waar gemeentebambtenaren, vergunningverleners en handhavers een beroep op kunnen doen. Beoogd wordt zo de kennis en capaciteit binnen de veiligheidsregio optimaal te benutten.

Op basis van de beschikbare programmafinanciering zal de capaciteit voor uitvoering van de EV-taken vanaf 2006 structureel worden uitgebreid met in totaal ongeveer 6 fte.

Via opleidingen zal het kennisniveau van de voor de EV-taken ingezette medewerkers worden versterkt. Met name in 2006 zal een sterk beroep worden gedaan op de scholingsfaciliteiten die via de programmastructuur worden aangeboden.

#### De speerpunten voor 2006

In alle programma's is ervoor gekozen om het ontstaan van nieuwe achterstanden in de nieuwe taken Wet milieubeheer te voorkomen en een begin te maken met het inlopen van achterstanden binnen de taakuitvoering voor de Wet milieubeheer. Daarnaast vormt de versterking van de samenwerking een belangrijk onderwerp voor 2006.

Gerangschikt naar de menukaartonderdelen, worden in 2006 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- De risico-inventarisaties zijn in 2006 volledig uitgevoerd.
- De milieudiensten en het Rijnstreekberaad beginnen met de actualisatie van de vergunningen en stellen een plan van aanpak op voor de benodigde inhaalslag. Ook worden duidelijke werkvoorschriften gemaakt om te garanderen dat vanaf 2006 ook bij nieuw verleende vergunningen de EV-aspecten worden meegewogen. EV wordt als standaardonderdeel bij veranderingen in milieuvergunningen opgenomen.
- In samenspraak met de provincie wordt een saneringsstrategie opgesteld voor de gemeenten binnen de regio. Bij voorkeur worden in 2006 ook de gemeentelijke saneringsprogramma's opgesteld.
- De Regionale Brandweer zal met name de in- en externe werkprocessen zodanig stroomlijnen, dat de reguliere werkzaamheden efficiënt kunnen worden uitgevoerd.
- Samen met de Regionale Brandweer worden de risico's van transport over de weg geïnventariseerd.
- De milieudiensten zullen toewerken naar het ontstaan van één sturende omgevingsvisie op EV-gebied
- Milieudiensten hebben een actueel en volledig beeld van risicovolle situaties om daarmee burgers te kunnen informeren conform provinciale of regionale risicocommunicatieplannen.
- Er wordt geïnvesteerd in kennisuitbreiding, zowel bij vergunningverleners, handhavers, RO, openbare orde en veiligheid, en brandweer als bij het EV-team bij de milieudiensten. Hierbij wordt ook ingezet op een kennisnetwerk RO en een algemeen EV-kenniscentrum dat ten dienste staat van ondersteuning van lokale EV-partners. EV-elementen zullen binnen werkprocessen van de milieudienst worden verankerd. De milieudiensten zullen zowel de contacten met gemeenten als met overige samenwerkingspartners op EV gebied versterken.

### 3.2.3 Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Binnen de (toekomstige) veiligheidsregio zijn twee Wgr regio's operationeel die in problematiek en karakter vrij sterk van elkaar verschillen. In de Rotterdamse Regio is een grote concentratie van risicovolle bedrijven en routes van transport van gevaarlijke stoffen te vinden. Hier is een relatief grote EV-organisatie tot ontwikkeling gekomen die ook als landelijk expertisecentrum fungeert. De Wgr regio Goeree-Overflakkee daarentegen is voornamelijk agrarisch gebied en heeft te maken met een aanzienlijk beperktere EV-problematiek. De EV-organisatie op Goeree-Overflakkee is in lijn met de omvang van de EV-problematiek dan ook aanzienlijk beperkter. Vanwege deze grote inhoudelijke verschillen in de EV-problematiek binnen de veiligheidsregio is de beschrijving van activiteiten hier per Wgr regio uitgesplitst.

Binnen de veiligheidsregio voeren de DCMR en het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee (ISGO) de taken op het gebied van externe veiligheid uit voor zover het de milieu-regelgeving betreft. De RHRR voert ze uit waar het brandweertaken betreft, en de Arbeidsinspectie waar het gaat om de werkzaamheden binnen haar werkterrein. De Brandweer, GHOR- en AZRR-regio's zijn vallen territoriaal al samen met de Politieregio. Ook werken de operationele diensten in deze regio al veel en nauw samen.

### 3.2.4a Rotterdamse Regio

#### 3.2.4a.1 De huidige situatie

##### Organisatie

Met DCMR, RHRR en Stadsregio zijn goed toegeruste diensten op regionaal niveau die de taken uit de programmafinanciering kunnen uitvoeren. Bij DCMR zijn momenteel ca 35 fte's beschikbaar voor EV, bij de RHRR ca. 1,5. Ook de samenwerking tussen deze diensten is redelijk. Het programma voor Regio Rijnmond is dan ook gezamenlijk opgesteld door DCMR en RHRR, in samenspraak met de Rijnmondgemeenten en andere betrokken instanties in het gebied.

##### *Kennis vaardigheden en capaciteit*

Het Rijnmondgebied kenmerkt zich door een concentratie van grote aantallen risicovolle bedrijven en routes voor transport van gevaarlijke stoffen. Als gevolg hiervan hebben de diensten die in het gebied actief zijn een relatief lange en sterke traditie op het punt van veiligheid.

##### *Het huidige beeld van het EV-beleid en de EV-risico's*

Eind 2005 is er nog een zekere achterstand in het verwerken van bevindingen uit veiligheidsrapporten in inspecties in vergunningen. Er zijn aanzetten voor gerichte en gedifferentieerde handhaving, maar deze zijn nog niet volledig geïmplementeerd. Eind 2005 zijn er procedureafspraken over het vertalen van EV naar bestemmingsplannen. Er is al enige ervaring met de verantwoording van groepsrisico. Risicocommunicatie is vooral vormgegeven vanuit de wensen van bestuur en beleid. Het is nog niet bekend welke wensen burgers hebben. De kennis over risico's van transport van gevaarlijke stoffen vertoont nog hiaten. Wel is bekend dat transport over de weg op veel plaatsen RO knelpunten oplevert.

#### 3.2.4a.2 De uitdagingen voor deze programmaperiode

##### Organisatorische opgaven

Om de taken uit het uitvoeringsprogramma te kunnen uitvoeren, zal de capaciteit bij DCMR en RHRR worden uitgebreid met ca. 13,5 fte. De centrale opgave in de periode tot 2010 is om de overgang te realiseren naar een structurele situatie (zowel qua inhoud als beheer) van de aanpak van EV-kwesties.

### Speerpunten

De speerpunten in de Rotterdamse Regio zijn in drie categorieën te verdelen:

- 1) Wettelijke taken: een belangrijk deel van de activiteiten, ook budgettair, is gericht op uitvoering van wettelijke taken, zoals actualisering vergunningen, GR-verantwoording in vergunningen, GR-verantwoording in ruimtelijke besluiten en vervoersbesluiten, BRZO-inspecties enz.. Deze activiteiten vergen met € 1,3 miljoen ruim 50% van het budget.
- 2) Regionale visie: in het programma wordt invulling gegeven aan de kernpunten die in de regionale visie geformuleerd zijn:
  - werken op basis van een gezamenlijke visie (bijvoorbeeld project gemeentelijke visies)
  - stimuleren van veiligheidsmanagement bij bedrijven (twee projecten)
  - sanering (apart project)
  - risicocommunicatie (idem)
  - voorkomen van het ontstaan van nieuwe knelpunten (via RO-adviezen, gezamenlijke visie, en via projecten als Veiligheidscoördinatoren, Routing en Contouren rond bedrijventerreinen)
- 3) Ondersteunende activiteiten: om een succesvolle uitvoering van het programma en verankering mogelijk te maken, zijn ondersteunende activiteiten nodig in de sfeer van scholing, informatiebeheer en organisatie.

### Mijlpalen 2007-2010

In de periode 2007-2010 zullen de externe veiligheidsvraagstukken onverminderd in de volle breedte worden aangepakt.

- In 2010 is een regionale visie uitgewerkt voor de delen van het gebied waar dat zinvol werd geacht.
- Het 'onderhoud' van deze regionale visie is geregeld en er is een structuur bedacht en geïmplementeerd om deze visie structureel te verankeren.
- Afspraken zijn gemaakt om de BEVI-verplichtingen adequaat in de vergunningen mee te nemen.
- Er zijn modelteksten voor considerans en voorschriften.
- In 2010 zijn alle achterstanden in actualisatie ingelopen.
- Er is ruime ervaring met de GR-verantwoording, zodat die tot de routine is gaan behoren.
- In 2010 wordt voor alle bedrijven die relevant zijn qua veiligheid een bepaalde minimum-frequentie van handhaving en inspectie gehaald.
- Daarbovenop wordt gericht aanvullend geïnspecteerd, op basis van een evenwichtige en beproefde systematiek.
- In 2010 wordt alle relevante informatie voor beoordeling van veiligheidsmanagement en veiligheidsprestaties van bedrijven systematisch verzameld, geanalyseerd en benut.
- Alle bedrijven die voor veiligheid relevant zijn beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem.
- In 2010 behoort het tot de normale praktijk dat alle gemeenten veiligheid in alle soorten ruimtelijk relevante plannen vanaf het begin van het traject meenemen.
- Gestreefd wordt naar integrale advisering: veiligheid, lucht, geluid enz. in samenhang bezien.
- Voor wat betreft de GR-verantwoording is er ervaring bij de gemeenten in de procedure en is een zekere afstemming bereikt tussen de gemeenten in de wijze van GR-verantwoording.
- Contouren rond bedrijventerreinen zijn gerealiseerd bij de terreinen waarvoor het zinvol is gebleken.
- In 2010 is ruime ervaring opgedaan met het regionale platform en met een groot aantal specifieke campagnes en projecten op het vlak van risicocommunicatie. Gemeenten kunnen, indien gewenst, begeleiding ontvangen bij relevante activiteiten en besluiten over risicocommunicatie.
- In 2010 is bekend wat de wensen van burgers zijn wat betreft risicocommunicatie.
- In 2010 bestaat er voor alle modaliteiten voldoende inzicht in omvang en aard van de transportstromen met gevaarlijke stoffen. Deze kennis wordt op structurele wijze actueel gehouden.

- De transportmodaliteiten worden in de regionale en lokale visies in onderlinge samenhang en in samenhang met andere aspecten van beleid meegenomen.
- Visievorming en de veiligheidscoördinatoren die onder RO en veiligheid zijn voorgesteld spelen een belangrijke rol bij het realiseren van een beeld over routing.
- Routing is over de hele regio formeel en structureel geregeld, inclusief handhaving, ontheffingen, parkeerplaats(en).
- In 2010 is het beheer van gegevens over de veiligheidssituatie geprofessionaliseerd.
- In 2010 is de beschikbare informatie over de veiligheidssituatie in de regio digitaal opgeslagen en toegankelijk voor de onderkende doelgroepen.
- Informatie is actueel en wordt structureel beheerd waardoor zij actueel blijft.
- Er is sprake van differentiatie tussen professionele gebruikers en burgers. Voor professionele gebruikers in de regio is een kennisbank beschikbaar.
- In 2010 zijn alle saneringen uitgevoerd.
- In het kader van professionalisering zullen in 2010 de bestaande programmastructuren zijn overgegaan of ondergebracht in permanente structuren.
- De verantwoordelijkheid voor de samenhang in het EV-programma is vertaald in een verantwoordelijkheid voor de samenhang in de uitvoering van het EV-beleid.
- In 2010 zijn er ook voor de onderwerpen visie en veiligheid in planvorming voorstellen gedaan en aanvaard voor de structurele inbedding.
- Voor scholing is in 2010 de inhaalslag voltooid en kan de inspanning worden teruggebracht naar het structurele niveau.

### 3.2.4b Goeree-Overflakkee

#### 3.2.4b.1 De huidige situatie

##### Organisatie

De uitvoering van milieutaken is door de 4 gemeenten op het eiland Goeree-Overflakkee overgedragen aan het ISGO. Dat voert de milieutaken uit voor deze gemeenten en werkt daarbij samen met RHRR. ISGO heeft momenteel 3 (deeltijd) medewerkers op EV-gebied.

##### Kennis vaardigheden & capaciteit

Gelet op de beperkte complexiteit van de EV-problematiek is er over het algemeen voldoende kennis bij het ISGO. Een hiaat in kennis wordt ervaren op het vlak van de doorvertaling van EV naar RO.

##### Het huidige beeld van het EV-beleid en de EV-risico's

Goeree-Overflakkee heeft weinig risicovolle industrie. Bovendien is er door ISGO en partners al een intensieve analyse gemaakt van de EV-problematiek. Daarmee is momenteel bekend waar nog lacunes zijn in het risicomanagement.

#### 3.2.4b.2 De voorliggende opgave

##### Organisatorische opgaven

Voor de uitvoering van de taken uit het uitvoeringsprogramma zal bij ISGO een uitbreiding van de capaciteit worden gerealiseerd met 1 à 1,5 fte tot 2010.

##### Speerpunten

De speerpunten in regio Goeree-Overflakkee zijn:

- Actueel houden inventarisaties en vergunningen;
- Transport gevaarlijke stoffen: uitwerking van routing en handhaving;
- Opstellen van een veiligheidsvisie;
- Structureren van de samenwerking RO, milieu en EV.

**Mijlpalen 2007-2010**

- Eind 2006: plaatsing van de 70 bedrijven op de risicokaart;
- Eind 2006: uitwisseling gegevens realiseren (dit wordt in de procesverbetering tussen RO en Milieu meegenomen);
- 2010: personele capaciteit waarborgen teneinde de uitvoering te garanderen;
- Medio 2007: vergunningen van alle relevante bedrijven aangepast; de situatie rond inrichtingen die vallen onder het BEVI voldoet aan de eisen uit de AMvB;
- Eind 2006: routing wegennet Goeree-Overflakkee uitgevoerd; in 2007 zijn ontheffingen verleend.

**3.2.5 De veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid****3.2.5.1 De huidige situatie****Organisatie**

De regio Zuid-Holland Zuid omvat twintig gemeenten. Deze hebben een deel van hun taken op het gebied van Milieubeheer, met name vergunningverlening en handhaving, gemandateerd aan de Milieudienst Zuid-Holland Zuid. De gemeentes fungeren autonoom op de voor externe veiligheid relevante werkerreinen zoals milieu rampbestrijding, ruimtelijke ordening en voorlichting aan burgers en bedrijven. Daarnaast zijn de GHOR en de lokale en regionale brandweer bij de formulering en uitvoering van het externe veiligheidsbeleid in deze veiligheidsregio betrokken.

In het kader van de vorming van de Veiligheidsregio zijn in 2005 besluiten genomen om de bestuurlijke structuur van Zuid-Holland Zuid de komende programmaperiode aan te passen. Dat gebeurt zo dat sprake er is van een bestuur met bestuurlijke verankering in de gemeenten en voldoende doorzettingsmacht. Uitgangspunt daarbij is dat in de veiligheidsregio het gezag lokaal belegd blijft, maar dat uitvoering en beleid regionaal - waar zinvol - georganiseerd en voorbereid wordt.

**Kennis, vaardigheden & capaciteit**

Alle partijen hebben specifieke kennis op het gebied van (deel-)processen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van dit programma. De Regionale Brandweer heeft specialistische kennis en ervaring op het gebied van risico- en scenarioanalyses en over zelfredzaamheid en beheersbaarheid bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Dit zowel voor de industrie als het transport. Voor het opstellen van risicoanalyses (GR en PR) wordt doorgaans een beroep gedaan op de deskundigheid van externe bureaus of op het landelijke QRA-steunpunt. De capaciteit voor uitvoering van de EV-taken is bij alle partijen niet structureel en is ontoereikend om de EV-taken adequaat te kunnen uitvoeren. De verwachting is dat het moeilijk is om ervaren en voldoende opgeleid personeel te werven. Er zal dus de komende programmaperiode een grote opleidingsbehoefte bestaan.

**Het huidige beeld van de risico's**

In 2005 is de inventarisatie van de risicovolle activiteiten uitgevoerd. De resultaten voor de inrichtingen zijn gemeld aan het RRGs. De situatie ziet er op dit moment als volgt uit:

- Er zijn 400 risicorelevante bedrijven aanwezig. Deze bedrijven zijn onder te verdelen in twee categorieën: 300 'overige risicorelevante bedrijven' en 100 bedrijven vallend onder het BEVI;
- Vijftien bedrijven voldoen niet aan de eisen zoals die zijn opgenomen in het BEVI. Hier zal sanering nodig zijn;
- In samenwerking met Rijkswaterstaat en de Provincie is een eerste beeld van het wegtransport van gevaarlijke stoffen verkregen. Er worden knelpunten verwacht langs de A15 Alblasterdam-Gorinchem en de N3 Papendrecht-Dordrecht. Voor de provinciale en lokale wegen in de regio bestaat nog geen inzicht in de omvang van de transportstromen met gevaarlijke stoffen. Op korte termijn vinden nieuwe verkeerstellingen plaats, zodat medio 2006 een betrouwbaarder en completer beeld van wegtransportrisico's bestaat;

- Er is redelijk inzicht in knelpunten langs spoorwegen en buisleidingen bij bestaande situaties. Hetzelfde geldt voor de aandachtspunten voor de (grootschalige) nieuwbouw-opgave in de regio. Voor knelpunten in de bestaande situatie zullen oplossingen gezocht moeten worden met alle relevante partners. Voor de nieuwbouwplannen zal bij de RO-advisering rekening gehouden moeten worden met de risico's.
- Voor waterwegen zijn de risicobronnen en aandachtgebieden bekend. Hier worden geen knelpunten verwacht.

### 3.2.5.2 De uitdagingen voor deze programmaperiode

#### Organisatorische opgaven

Een belangrijke uitdaging voor de komende programmaperiode is de verdere 'invulling' van de werkafspraken binnen de veiligheidsregio over risicobeheersing (pro-actie en preventie) en rampenbeheersing (preparatie en repressie). De implementatie van de gewenste structuur zal daarbij stapsgewijs plaatsvinden. Het daarbij te volgen stappenplan is eind 2005 bestuurlijk vastgesteld. Het is de bedoeling dat er vanaf 2007 een regionaal samenwerkingsmodel is met duidelijke werkafspraken tussen de betrokken partijen. Deze afspraken zijn gericht op maximale afstemming en samenwerking in de advisering en de uitvoering van reguliere taken.

Op basis van de beschikbare programmafinanciering zal de capaciteit voor uitvoering van de EV-taken vanaf 2006 structureel worden gemaakt en worden uitgebreid naar in totaal 7,5 fte. (regionale diensten).

Via opleidingen zal het kennisniveau versterkt worden van de medewerkers met EV in hun takenpakket. Daarbij wordt een fasering gehanteerd; vanaf eind 2006 zijn bij het BEVI betrokken medewerkers met Wm- en RO-taken adequaat bijgeschoold en uiterlijk vanaf 2008 is de kennis van alle medewerkers handhaving en vergunningverlening op adequaat niveau. Vanaf 2007 zullen structureel incidentanalyses plaatsvinden gericht op verbetering van het kennisniveau en de dienstverlening.

#### De speerpunten voor 2006

In haar programma heeft de veiligheidsregio ervoor gekozen 1) eerst een goed beeld te krijgen van de veiligheidssituatie in de regio Zuid-Holland Zuid, 2) het ontstaan van nieuwe achterstanden in de nieuwe taken Wet milieubeheer te voorkomen en 3) een begin te maken met het inlopen van achterstanden binnen de taakuitvoering voor de Wet milieubeheer afgestemd op rampenbestrijding en ruimtelijke ordening. Dit betekent dat, gerangschikt naar de menukaartonderdelen, in 2006 de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- De risico-inventarisatie zal volledig zijn uitgevoerd en zijn weergegeven op risicokaarten. Ook wordt in 2006 het beheer van deze informatie structureel geregeld zodat dit voor alle betrokken partijen duidelijk is;
- Er wordt een overzicht gemaakt van de te actualiseren vergunningen en een plan van aanpak opgesteld voor de benodigde inhaalslag. Via duidelijke instructies of werkvoorschriften wordt gegarandeerd dat vanaf 2006 ook bij nieuw verleende vergunningen de EV-aspecten worden meegewogen;
- Beoordeling van transportrisico's binnen de regio vindt op uniforme wijze plaats binnen de kaders van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en de Circulaires voor hogedrukgasleidingen en brandbare vloeistoffen respectievelijk hun opvolgers. Daarbij worden het toetsingskader externe veiligheid en de provinciale CHAMP-methode gebruikt;
- Er wordt geïnventariseerd bij welke gemeentelijke bestemmingsplannen sprake is van het toelaten van risicorelevante activiteiten en deze worden voorzien van een risico-paragraaf. Ook hierbij zijn het BEVI-besluit en de genoemde Circulaires kaderstellend en wordt aangesloten bij de methodiek van het reeds ontwikkelde toetsingskader externe veiligheid en de CHAMP-methode;

- Waar nodig wordt het kennisniveau van de medewerkers voor uitvoering van de EV-taken verhoogd;
- In samenspraak met de provincie wordt een saneringsstrategie voor de gemeenten binnen de regio ZHZ opgesteld. Bij voorkeur worden in 2006 ook de gemeentelijke saneringsprogramma's opgesteld;
- Een eenduidig risicocommunicatiebeleid voor de gemeenten wordt uitgewerkt zodat zij de vragen van burgers en bedrijven op het gebied van externe veiligheid adequaat kunnen beantwoorden.

#### **Mijlpalen 2007-2010**

In de periode 2007-2010 zal onverminderd op bovengenoemde punten worden ingezet. Aan het einde van de programmaperiode zal voor alle menukaartonderdelen een beheersituatie bereikt zijn. De mijlpalen voor de komende programmaperiode zijn:

- Vanaf 2007 is een regionaal samenwerkingsmodel voor de veiligheidsregio geïmplementeerd met duidelijke werkafspraken tussen de betrokken partijen;
- Na 2007 beschikken alle bij vergunningverlening en handhaving betrokken medewerkers van de regionale diensten over een adequaat kennisniveau;
- Vanaf 2008 is het 'expertisecentrum transportrisico's operationeel;
- Medio 2008 heeft de Veiligheidsregio een beleidsvisie veiligheid én de bijbehorende structuurvisie externe veiligheid vastgesteld. Vanaf dan vindt regelmatig actualisatie plaats;
- Vanaf 2007 wordt structureel capaciteit ingezet om de saneringen in de regio te begeleiden. Na 2010 komen binnen de regio Zuid-Holland Zuid geen saneringssituaties op grond van het BEVI of de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en de Circulaires voor hogedrukgasleidingen en brandbare vloeistoffen respectievelijk hun opvolgers meer voor;
- Voor 2010 is het routeringsbeleid vastgelegd in een (provinciale) ambitiekaart, parkeerontheffingen zijn verleend en routeringsverordeningen zijn opgesteld;
- Uiterlijk in 2010 moeten de informatiesystemen van de Milieudienst en de brandweer de gewenste gegevens eenvoudig kunnen uitwisselen.



# DEEL 4



## 4.1 BEGROTING UITVOERINGSPROGRAMMA EXTERNE VEILIGHEID 2006-2010

Activiteit	Totaal 2006	Totaal FTE's 2006	Subsidie totaal 2007	Subsidie totaal 2008	Subsidie totaal 2009	Subsidie totaal 2010
<b>Provincie Zuid-Holland</b>	€		€	€	€	€
a. Actueel houden en beheren van Externe Veiligheidsdata	100.162	2,0	100.162	100.162	100.162	100.162
b1.Externe Veiligheid in de vergunningverlening	103.786	3,1	103.786	103.786	103.786	103.786
b2.Externe Veiligheid in de handhaving	137.266	4,1	137.266	137.266	137.266	137.266
c. Routing, beleidsontwikkeling en implementatie transport	94.766	2,5	94.766	94.766	94.766	94.766
d. Actueel houden en implementeren structuurvisies	85.303	2,3	85.303	85.303	85.303	85.303
e. Externe veiligheid in bestemmingsplannen	77.003	2,3	77.003	77.003	77.003	77.003
f. GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen	45.709	1,2	45.709	45.709	45.709	45.709
g. Begeleiden saneringen en beleidsontwikkeling	48.545	1,5	48.545	48.545	48.545	48.545
h. Actueel houden en implementeren risicocommunicatieplan	27.807	0,5	27.807	27.807	27.807	27.807
i. Borging samenwerking, borging werkprocedures, borging capaciteit	424.652	7,6	424.652	424.652	424.652	424.652
<b>Totaal</b>	<b>1.145.000</b>	<b>27,0</b>	<b>1.145.000</b>	<b>1.145.000</b>	<b>1.145.000</b>	<b>1.145.000</b>
<b>Veiligheidsregio Haaglanden</b>	€		€	€	€	€
a. Actueel houden en beheren van Externe Veiligheidsdata	110.000	0,0	110.000	110.000	110.000	110.000
b1.Externe Veiligheid in de vergunningverlening	30.000	0,0	30.000	30.000	30.000	30.000
b2.Externe Veiligheid in de handhaving	0	0,0	0	0	0	0
c. Actueel houden routing en handhaving routing	40.000	0,0	40.000	40.000	40.000	40.000
d. Actueel houden en implementeren structuurvisies	83.000	0,0	83.000	83.000	83.000	83.000
e. Externe veiligheid in bestemmingsplannen	0	0,0	0	0	0	0
f. GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen	0	0,0	0	0	0	0
g. Begeleidingen saneringen	45.000	0,0	45.000	45.000	45.000	45.000
h. Actueel houden en implementeren risicocommunicatieplan	58.000	0,8	58.000	58.000	58.000	58.000
i. Borging samenwerking, borging werkprocedures, borging capaciteit	340.000	4,0	340.000	340.000	340.000	340.000
<b>Totaal</b>	<b>706.000</b>	<b>4,8</b>	<b>706.000</b>	<b>706.000</b>	<b>706.000</b>	<b>706.000</b>
<b>Veiligheidsregio Hollands-Midden</b>	€		€	€	€	€
a. Actueel houden en beheren van Externe Veiligheidsdata	121.128	0,8	121.128	121.128	121.128	121.128
b1.Externe Veiligheid in de vergunningverlening	225.150	1,1	225.150	225.150	225.150	225.150
b2.Externe Veiligheid in de handhaving	37.176	0,6	37.176	37.176	37.176	37.176
c. Actueel houden routing en handhaving routing	19.792	0,5	19.792	19.792	19.792	19.792
d. Actueel houden en implementeren structuurvisies	37.230	0,4	37.230	37.230	37.230	37.230
e. Externe veiligheid in bestemmingsplannen	116.481	0,5	116.481	116.481	116.481	116.481
f. GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen	77.140	0,7	77.140	77.140	77.140	77.140
g. Begeleidingen saneringen	0	0,0	0	0	0	0
h. Actueel houden en implementeren risicocommunicatieplan	6.500	0,3	6.500	6.500	6.500	6.500
i. Borging samenwerking, borging werkprocedures, borging capaciteit	202.908	1,1	202.908	202.908	202.908	202.908
<b>Totaal</b>	<b>843.505</b>	<b>6,0</b>	<b>843.505</b>	<b>843.505</b>	<b>843.505</b>	<b>843.505</b>
<b>Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond</b>	€		€	€	€	€
a. Actueel houden en beheren van Externe Veiligheidsdata	245.870	2,4	245.870	245.870	245.870	245.870
b1.Externe Veiligheid in de vergunningverlening	306.025	7,3	306.025	306.025	306.025	306.025
b2.Externe Veiligheid in de handhaving	274.450	14,3	274.450	274.450	274.450	274.450
c. Actueel houden routing en handhaving routing	165.350	1,6	165.350	165.350	165.350	165.350
d. Actueel houden en implementeren structuurvisies	122.350	1,2	122.350	122.350	122.350	122.350
e. Externe veiligheid in bestemmingsplannen	796.375	14,2	796.375	796.375	796.375	796.375
f. GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen	167.000	0,4	167.000	167.000	167.000	167.000
g. Begeleidingen saneringen	30.000	0,2	30.000	30.000	30.000	30.000
h. Actueel houden en implementeren risicocommunicatieplan	95.675	4,9	95.675	95.675	95.675	95.675
i. Borging samenwerking, borging werkprocedures, borging capaciteit	413.900	3,7	413.900	413.900	413.900	413.900
<b>Totaal</b>	<b>2.616.995</b>	<b>56,7</b>	<b>2.616.995</b>	<b>2.616.995</b>	<b>2.616.995</b>	<b>2.616.995</b>
<b>Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid</b>	€		€	€	€	€
a. Actueel houden en beheren van Externe Veiligheidsdata	74.800	1,9	74.800	74.800	74.800	74.800
b1.Externe Veiligheid in de vergunningverlening	305.875	1,9	305.875	305.875	305.875	305.875
b2.Externe Veiligheid in de handhaving	16.000	0,1	16.000	16.000	16.000	16.000
c. Actueel houden routing en handhaving routing	36.125	0,3	36.125	36.125	36.125	36.125
d. Actueel houden en implementeren structuurvisies	12.750	0,1	12.750	12.750	12.750	12.750
e. Externe veiligheid in bestemmingsplannen	272.000	2,6	272.000	272.000	272.000	272.000
f. GR-verantwoording in bestemmingsplannen en vergunningen	17.000	0,0	17.000	17.000	17.000	17.000
g. Begeleidingen saneringen	0	0,5	0	0	0	0
h. Actueel houden en implementeren risicocommunicatieplan	0	0,0	0	0	0	0
i. Borging samenwerking, borging werkprocedures, borging capaciteit	98.950	0,1	98.950	98.950	98.950	98.950
<b>Totaal</b>	<b>833.500</b>	<b>7,5</b>	<b>833.500</b>	<b>833.500</b>	<b>833.500</b>	<b>833.500</b>
<b>Totale Uitvoeringsprogramma EV 2006-2010</b>	<b>6.145.000</b>	<b>102,0</b>	<b>6.145.000</b>	<b>6.145.000</b>	<b>6.145.000</b>	<b>6.145.000</b>

## 4.2 ACTIVITEITENPLAN EXTERNE VEILIGHEID 2006-2010, PROVINCIAAL DEEL

Activiteiten 2006-2010			
A Risico-informatie			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
1	Formuleren van beleid over interne informatieontsluiting en beschikbaarstelling van die informatie aan professionals	probleemdefinitie; informatie-behoefte- en -aanbodpeiling; beleidsnotitie informatieontsluiting en beheer	informatiebehoefte en -aanbod integraal intern afgestemd
2	Formuleren van beleid over en ontwikkelen van data-infrastructuur voor externe informatieontsluiting, uitwisseling van informatie en beschikbaarstelling van die informatie aan professionals	probleemdefinitie; informatie-behoefte- en -aanbodpeiling; beleidsnotitie informatieontsluiting en beheer; uitwisseling en implementatieafspraken met regio's en gemeenten	gebruik beheer en uitwisseling EV-relevante data tussen relevante actoren in ZH gerealiseerd
3	Ontwikkelen van een informatie-systeem dat het werkproces van Zuid-Holland ondersteunt	functioneel ontwerp; informatie-systeem externe veiligheid ZH (in GIS zichtbaar), import in- en extern beschikbare data	actueel overzicht risicosituaties in werkprocessen intern, voorziet in informatiebehoefte
4	Beheer van het informatie-systeem ZH (zie ook beheer SMI)	actuele dataset EV-informatie	kwaliteit en actualiteit benodigde databestanden en informatie-systemen geborgd, structurele aanlevering informatie aan doelgroep waaronder register en risicokaart
5	Uitvoeren van aanvullende data-inventarisaties (op gerealiseerde risico-inventarisatie) inrichtingen	aanvullend benodigde EV-data inrichtingen	verzamelen aanvullende informatie afhankelijk van informatiebehoefte
6	Unificatie van rekenmodellen; implementatie RBM2 in Zuid-Holland; borging van reken-systematieken	uniforme rekenmethodieken externe veiligheidssituatie inrichtingen	uniforme rekenmethodieken externe veiligheid
7	Organiseren van scholing en opleiding intern binnen de provincie Zuid-Holland en extern	bibliotheek op orde (digitaal en analoog); actief informatie verzamelen en uitzetten; voldoen aan Arhus verplichting	beschikbaarheid, kwaliteit en actualiteit benodigde documenten geborgd
B Externe veiligheid bij vergunningverlening			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
8	Vaststellen van werkprocessen; ontwikkelen van instructies en checklists; invoeren kwaliteitszorg, implementeren hiervan in vergunningverlening en periodiek actualiseren	toegepast provinciaal beleid, handboeken en checklisten, jaarlijks geactualiseerd, voor vergunningverleners en EV-deskundigen; implementatie in werkprocessen	EV-deskundige vergunningverleners, professionele en geborgde werkprocessen waarin EV op uniforme wijze wordt meegenomen
9	Vaststellen welke inhaalslag gemaakt moet worden bij actualisatie van vergunningen, uitvoeren van de inhaalslag, advisering bij complexe vergunningen door risicoanalisten	programma met te actualiseren vergunningen; prioritering; actuele EV paragraaf in relevante vergunningen	alle relevante vergunningen zijn in 2010 geactualiseerd, actueel inzicht in risicosituatie Zuid-Hollandse bedrijven
10	Reguliere vergunningverlening volgens ontwikkelde werkprocessen; uitvoeren van onderzoek naar nut en noodzaak van het stimuleren van veiligheidsmanagement bij bedrijven	EV geborgd in de vergunning	borging EV op uniforme wijze meegenomen in vergunning-verleningsproces
11	Beheer bedrijveninformatiebestand (SMI) en toeleveren informatie aan landelijk Register	actueel vergunningenbestand en actueel Register	actueel bedrijvenbestand met EV relevante informatie

<b>Activiteiten 2006-2010</b>			
<b>B Externe veiligheid bij handhaving</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
12	Vaststellen van werkprocessen; ontwikkelen van instructies en checklists; implementeren hiervan in handhaving en periodiek actualiseren	toegepast provinciaal beleid, handboeken en checklisten, jaarlijks geactualiseerd, voor vergunningverleners en EV- deskundigen; implementatie in werkprocessen	EV-deskundige handhavers, professionele en geborgde werkprocessen, uniforme een effectieve handhaving
13	Periodiek opstellen van een handhavingprogramma	handhavingprogramma	borging EV op uniforme wijze meegenomen in handhavingproces
14	Uitvoeren van handhaving; monitoring van nalevingsgedrag; analyse van knelpunten voor bedrijven op basis van naleving	uniforme, effectieve en efficiënte handhaving; inzicht in nalevingsgedrag; evaluatie handhaving-intensiteit	er is een goed beeld van het nalevingsgedrag, bedrijven houden zich daadwerkelijk aan de veiligheidsvoorschriften uit de vergunning
<b>C Transport van gevaarlijke stoffen, zoals routing van het vervoer</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
15	Bijdragen aan de opheffing van de tekortkomingen van de EV-situatie rond buisleidingen	invloed rijksbeleid; provinciaal beleid: regulering aanleg, beheer en onderhoud; regeling voor het voorkomen van graafincidenten; inzicht in actuele informatie	veilig transport door buisleidingen, borging zones in ruimtelijke plannen
16	Regie op totstandkoming van routing	routeringskaart Zuid-Holland met gezamenlijke ambities en stand van zaken; studie handhaving(s) mogelijkheden routing; stimulering opstelling routeringsverordeningen en handhaving	risicovolle transportstromen handhaafbaar gerouteerd binnen gemeenten
17	Verzamelen en ontsluiten van informatie die de uitwerking van de transportvisie en ruimtelijke verankering moet ondersteunen	inzicht in PR- en GR-contouren langs transportassen; (realiseren tel-systeem + vastleggen PR- en GR-contouren)	borging zones rond transportroutes in ruimtelijke plannen
18	Uitwerken van de visie, actief participeren in landelijke werkgroepen ten behoeve van rijks-transportbeleid, bestuurlijke standpunten vaststellen en haalbaarheids-traject goederen-spoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen (Robel)	rijks- en provinciaal beleid transport gevaarlijke stoffen; haalbaarheidsstudie Robel, verschuiving transport naar meest veilige modaliteit	risicovolle transportstromen beperkt; noodzakelijk transport naar achterland via de veiligste modaliteiten over een basisnet;
<b>D Formulering van een structuurvisie voor het externe veiligheidsbeleid voor provincie of gemeente</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
19	Visieontwikkeling en beleidsplanning externe veiligheid	visiedocument externe veiligheid, beleidsplannen Groen, Water en Milieu; regels voor Ruimte; juridische verankering in de WRO	op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau is een gezamenlijk gedragen visie concreet genoeg om verankerd te worden in ruimtelijke plannen als kader van handelen en integrale bestuurlijke besluitvorming
20	Provinciebrede inbedding van de EV-visie in de integrale veiligheidsvisie	bijdrage integrale veiligheid	synergie en transparantie in de aanpak van de verschillende veiligheidspijlers binnen Zuid-Holland
21	Ontwikkelen van een veiligheidsvisie en omgevingsconvenant voor bedrijventerrein de Staart (Dupont)	veiligheidsvisie en juridische verankering	externe veiligheid geborgd in afspraken tussen gebiedsactoren
22	Ontwikkelen van een omgevingsconvenant voor rangeerterrein Kijfhoek	bestuurlijk ondertekend omgevingsconvenant en revisievergunning Kijfhoek t.b.v. duurzaam beheer	idem
23	Ontwikkelen van toekomstige veiligheidsvisies/omgevingsconvenanten	omgevingsconvenanten	idem

<b>Activiteiten 2006-2010</b>			
<b>E Ruimtelijke ordening: toepassing van en rekening houden met grens-, richt- en oriëntatiewaarden op het gebied van externe veiligheid in bestemmingsplannen</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
24	Beschrijving van werkprocessen externe veiligheid en ruimtelijke ordening en ontwikkelen van kwaliteitszorg hiervoor	werkprocedures EV-RO, verantwoordelijkheidstoedeling en borging; evaluatie en bijstelling continu	professionele en geborgde werkprocessen
25	Toepassen EV in streekplannen, structuurplannen en gebiedsgerichte toetsings- en ontwikkelingskaders	EV in streekplannen en structuurplannen, veiligheidsvisies en toetsingskaders (o.a. R'dam Airport; R'dam Haven; Drechtsteden; Nieuwe Waterweg/ Nieuwe Maas, Structuurplan R'dam-Rijnmond 2020)	de structuurvisie externe veiligheid is ruimtelijk (en economisch) vertaald naar provinciale ruimtelijke structuurplannen en daarmee tevens richtinggevend geworden voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen
26	Toepassen EV in bestemmingsplannen: tweedelijns advisering, begeleiding en toetsing door provincie; ontwikkelingsplanologie	tijdige EV-adviezen op RO-plannen; actueel handboek EV-RO	gemeentelijke planologen hebben voldoende kennis over en vaardigheid met EV, waardoor geborgd is dat EV (samen met andere milieuvraagstukken) vanzelfsprekend vroegtijdig wordt meegenomen in het ambtelijke en bestuurlijke afwegingsproces; de provincie ziet hierop toe.

<b>F Uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van het groepsrisico ingevolge de artikelen 12 en 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
27	Opstellen procedure/werkwijze voor GR-afweging en toetsing; uitvoeren van pilots; GR-afweging bij vergunningverlening	uitvoering pilots; opbouw ervaring en bijstelling, samenwerking lokaal bestuur; analyse GR-bepalende stoffen en mogelijkheden technische maatregelen of routing bij transport; juridische verankering groepsrisicobeleid; evaluatie van groepsrisico als maat voor maatschappelijke ontwrichting	verantwoordelijkheden BEVI zijn structureel ingebed; het groepsrisico wordt zoveel mogelijk teruggebracht; evaluatie van GR-systematiek
28	Studie naar methoden om groepsrisicoproblematiek op kaart zichtbaar te maken	inzicht in ruimtelijk invloedsgebied groepsrisico	GR-problematiek is actueel inzichtelijk gemaakt op kaart; er zijn methoden vastgesteld om GR-invloedsgebieden vast te stellen, te borgen en grafisch, middels het GIS-systeem, weer te geven.

<b>G Sanering</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
29	Transport en inrichtingen: uitwerking van sanerings- en financierings-opties; visie en strategie vaststellen in saneringsprogramma; taken en verantwoordelijkheden uitvoering van de vastleggen	inhoudelijke en organisatorische strategie voor het totale saneringsprogramma in Zuid-Holland, jaarlijks vaststellen van programma	heldere verantwoordelijkheidsverdeling, inhoudelijke en organisatorische strategie saneringsbeleid
30	Uitvoeren en begeleiden van saneringen inclusief periodiek evalueren	terugbrengen EV knelpunten binnen 10-6 en 10-5	realisatie saneringen voor 2010

<b>H Risicocommunicatie</b>			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
31	Implementatie van de landelijke handreiking risicocommunicatie, begeleiding regionale implementatieprojecten, kader voor communicatieplicht groepsrisico	Introdactie landelijke leidraad risicocommunicatie; organisatie themabijeenkomsten en workshops; ondersteuning pilotprojecten; kader voor communicatieplicht groepsrisico	Risicocommunicatie is adequaat en leidt tot een consistent beeld van risicocommunicatie op diverse niveaus

Activiteiten 2006-2010			
I Organisatorische versterking en professionalisering			
nr	Titel activiteit of project	geplande producten 2006-2010	doel ten opzichte van streefbeelden
32	regie op regionale versterking uitvoeringsstructuur op grondgebied van de veiligheidsregio's	kwaliteitscriteria; definitie gewenste organisatieplaatje; stimulering ontwikkeling werkprocedures; zo nodig afspraken versterking deskundigheid	organisatorische versterking; voldoende kritische massa; professionalisering en kwaliteitszorg
33	Regie op regionale versterking van de uitvoeringsstructuur op het grondgebied van de veiligheidsregio's	uitvoering jaarlijks communicatieplan; bij elkaar brengen van aanbieders en vragers van informatie; bemensing helpdesk; krachtenveldanalyse	deskundigheid, uniformiteit en effectiviteit binnen Zuid-Holland borgen
34	Ondersteuning van de regio's door kennisuitwisseling, communicatieplan, helpdesk; intern kennismanagement; opstellen van een kenniskaart	inventariseren van scholingsbehoefte; opstellen, organiseren en financieren scholingsprogramma intern en extern	er is zowel binnen de provincie als binnen de regionale samenwerkingsverbanden een organisatie met voldoende deskundigheid en professionaliteit om de taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid in samenhang uit te kunnen voeren.
35	Programmamanagement, procesbegeleiding, monitoring en formele verantwoording provinciaal uitvoeringsprogramma en regionale deelprogramma's; opstellen van jaarprogramma's	opstellen van prestatie-indicatoren en kengetallen; opstellen van monitoringsprotocol; afspraken maken over monitoring met regio's; verzamelen en verwerken van monitoringsgegevens; opstellen van samenvattende rapportages	(bij)sturing programma naar strategische doelen 2010
36	Interprovinciale projecten: bijdrage aan de programmacoördinatie en de projecten kennisbank, kennisnetwerk, scholing, indicatoren en kengetallen	interprovinciale projecten: bijdrage aan de programmacoördinatie en de projecten kennisbank, kennisnetwerk, scholing, indicatoren en kengetallen	deskundigheid, uniformiteit en effectiviteit landelijk borgen
37	Leiding geven en ondersteuningswerkzaamheden algemeen	aansturing en ondersteuning	aansturing en ondersteuning

 Directe link met regio's

# COLOFON

*Uitgave:*  
Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010  
November 2005

*Samenstelling/redactie:*  
Provincie Zuid-Holland

*Ontwerp:*  
Haagsblauw, Den Haag

*Fotografie omslag:*  
Hollandse Hoogte

*Kaart:*  
Bureau Cartografie

*Druk:*  
???? door drukker zelf in te vullen ???

72

*Oplage:*  
500

*Nadere informatie:*  
Helpdesk Externe Veiligheid, telefoon 070 441 83 44

Provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

052440