



## Programmafinanciering EV, april 2010

In deze nieuwsbrief:

- De afsluiting van programmafinanciering EV 2009 en het programma EV 2010
- Verdeling van de EV middelen vanaf 2011
- 2010: Het jaar van transport en veiligheid
- Tussenstand project Saneringen
- Mal Groepsrisico: voorbeeld van een nieuwe aanpak.



### Afsluiting van programmafinanciering 2009

Het uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2009 is succesvol verlopen. De projecten zijn voldoende op koers, en de aparte projecten Monitoring en Programmaleiding zorgen ervoor dat het programma goed blijft lopen. Aan de provincie Zuid-Holland en het ministerie van VROM hebben we verantwoording afgelegd. Deze "eindrapportage regio Rijnmond 2009" staat op <http://www.dcmr.nl/nl/adviesbeleid/kenniscentrumveiligheid/programmafinanciering/index.html>.

Via deze link vindt u ook het uitvoeringsprogramma van de regio voor het jaar 2010. De producten die we maken voor programmafinanciering EV worden gepubliceerd op [www.relevant.nl](http://www.relevant.nl). Dit is de site van het landelijk netwerk voor externe veiligheid.

Voor vragen kunt u contact opnemen de programmaleiding programmafinanciering EV:

*Marlouce Noest,*  
[E marlouce.noest@dcmr.nl](mailto:marlouce.noest@dcmr.nl) en  
*Marloes van Kemenade,*  
[E marloes.vankemenade@dcmr.nl](mailto:marloes.vankemenade@dcmr.nl)

### Verdeling middelen vanaf 2011

Op het moment dat deze nieuwsbrief verschijnt is de verdeling van de middelen voor 2011 nog niet bekend. De provincie Zuid-Holland krijgt over een periode van vier jaar (2011-2014) jaarlijks € 4.966.000,00 toebedeeld voor de uitvoering van het programma externe veiligheid, wat circa 80% is van het huidige budget. Rijnmond hoopt dat deze 80% voldoende is om de structurele activiteiten mee voort te zetten. Maar ook voor de afronding van de projectmatige activiteiten, zoals het opstellen van de gemeentelijke visies.

Hoe het programma 2011-2014 georganiseerd zal worden, is ook nog niet bekend. Zodra meer informatie bekend is, hoort u dit via de klankbordgroepen en een nieuwsbrief die rond de zomer uitkomt. Graag willen we doorgaan op de manier zoals we nu werken. De regionale aanpak is efficiënt omdat de verantwoording aan de provincie maar door één organisatie hoeft te gebeuren.



Ook is het nuttig dat eenoverbesteding op een andere activiteit. Zelfs tussen de verschillende gemeentelijke diensten.

Het rijk en de provincies hebben in het bestuursakkoord 2008-2011 afgesproken het geld voor externe veiligheid nog vier jaar in het provincie-fonds te storten, en niet al direct aan de gemeenten uit te keren. Inhoudelijk zijn de kaders voor het beleid en de afspraken met de partners van de regio in het coalitie-akkoord van de provincie en de provinciale structuurvisie vastgelegd.

De provincie Zuid-Holland streeft naar een veiliger Zuid-Holland in plaats van een niet-onveilig Zuid-Holland. Dit is geformuleerd in de provinciale structuurvisie.

### Ambities in de provincie en in de regio

Op 4 februari 2010 heeft de provincie Zuid-Holland met de regio Rijnmond een ambitiebijeenkomst gehouden. De provincie wilde van de regio Rijnmond weten wat speerpunten zijn voor externe veiligheid. Soortgelijke bijeenkomsten organiseert de provincie voor alle regio's. Met de verzamelde informatie formuleert de provincie haar programma externe veiligheid 2011-2014. De regio's, en dus ook de regio Rijnmond, gebruiken dit provinciale programma als uitgangspunt voor hun regionale programma's. De programmaleiding EV voor de regio Rijnmond zoekt daarom halverwege 2010 contact met alle gemeenten om in nauwe samenwerking te komen tot een programma Externe Veiligheid 2011 voor Rijnmond.

### 2010: Het jaar van transport en veiligheid

De veiligheidsregio's Haaglanden, Hollands Midden, Rotterdam-Rijnmond, Zuid-Holland Zuid en de provincie Zuid-Holland hebben gezamenlijk besloten om in 2010 uit te roepen tot het jaar van transport en veiligheid. Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de weg, het spoor, het water en door buisleidingen. Uit belevingsonderzoek onder de bevolking Zuid-Holland blijkt dat er behoefte is aan voorlichting op dit gebied.

Een ongeval met transport van gevaarlijke stoffen kan grote gevolgen hebben op de omgeving. Recente grote incidenten zoals bij Viareggio (Italië) en bij Barendrecht tonen aan dat een goede rampenvoorbereiding noodzakelijk is. Zeker in de provincie Zuid-Holland, waar het transport vaak door dichtbevolkte gebieden gaat, is het een belangrijk risicothema.

Het jaar van transport en veiligheid Zuid-Holland is verdeeld in vier projecten. Deze deelprojecten worden geleid door een projectteam van 'experts uit het veld'. De vier deelprojecten zijn risicocommunicatie, rampenoefening, pro-actie maatregelen R.O. gevaarlijke stoffen en ontwikkeling incidentenscenario transport gevaarlijke stoffen.

### Tussenstand project BEVI-sanering

In het kader van het project Saneringen heeft de DCMR alle bedrijven in het Rijnmondgebied die onder de werksfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen (ruim 250), beoordeeld op de aanwezigheid van saneringssituaties. In het Rijnmondgebied zijn 20 saneringssituaties aangetroffen. Het gaat om de volgende bedrijven:

- Drie BRZO-bedrijven in het Botlekgebied. Deze komen te vervallen als de Veiligheidscontour voor Botlek-Vondelingenplaat wordt vastgesteld, omdat de kwetsbare objecten functioneel gebonden zijn.
- Eén BRZO-bedrijf op het industrieterrein Halfweg. De gemeente Spijkernisse heeft een project gestart waarin de actuele risicosituatie in kaart wordt gebracht en samen met de VRR maatregelen worden geïnventariseerd om de risicosituatie te verbeteren.
- Vier saneringssituaties bij LPG-tankstations. In een convenant is afgesproken dat de LPG-sector verantwoordelijk is voor het oplossen van deze knelpunten.
- Voor tien saneringssituaties rondom opslagbedrijven worden de risicocontouren berekend op grond van de nieuwe rekenmethodiek.

Voor deze categorie bedrijven is de saneringstermijn niet gehaald. Dit is onder de aandacht gebracht van de VROM-Inspectie en het ministerie van VROM. Afgesproken is dat de DCMR de VROM-Inspectie en het ministerie op de hoogte houdt van de voortgang van oplossen van de knelpunten.

- Eén "papier" sanerings-situatie rondom een ammoniak-koelinstallatie, die ook formeel is opgelost als de lopende Wm-procedure is afgerond.

Voor gemeenten is het van belang om te weten dat in het project saneringen alleen bestaande saneringssituaties worden geïnventariseerd. Om nieuwe saneringssituaties te voorkomen, moeten bestemmingsplannen worden aangepast: in het bestemmingsplan moet geregeld worden dat geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd binnen een PR10<sup>6</sup>-contour. Dit is een onderwerp dat ook bij de uitwerking van de EV-visies meegenomen moet worden.

### Mal groepsrisico

Een van de activiteiten rondom externe veiligheid is de groepsrisico-verantwoordelijkheid. Deze relatief nieuwe taak van het bevoegd gezag blijkt (landelijk) moeizaam te verlopen. Om deze reden loopt een interprovinciaal project, genaamd Mal Groepsrisico. Onze regio ziet veel meerwaarde in deze Mal, zoals te lezen is in het volgende interview van Leo Noordam (vervangend voorzitter van de Mal, DCMR- Milieu Rotterdam) met Arie Deelen, afdelingshoofd Gemeenten en MKB van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

### 'Mal Groepsrisico is voorbeeld van een nieuwe aanpak'

Risico's zijn in onze samenleving niet meer weg te denken. Dat geldt zeker voor een dynamische regio als Rijnmond. Toch moet we voorkomen dat risico's te groot worden en mensen voortdurend in gevaar zijn. Maar wanneer is dat het geval? Wanneer is een risico eigenlijk aanvaardbaar? En wat kun je doen om dat te bereiken?

Experts uit hele land werken op dit moment aan de Mal Groepsrisico, een instrument dat op deze vragen antwoord wil geven. Arie Deelen, hoofd Expertisecentrum DCMR, volgt de ontwikkeling met belangstelling.

De Mal Groepsrisico heeft betrekking op het gelijknamige begrip in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het groepsrisico wordt daarin beschouwd als een maat voor de kans dat bij een ramp met gevaarlijke stoffen een groep mensen slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

### Sterk punt

In de wet- en regelgeving is het groepsrisico niet vervat in een vaste grenswaarde of norm. Want wat een aanvaardbaar minimum is hangt sterk af van lokale omgevingsfactoren. Dat is het eerste wat Arie Deelen opvalt en hij vindt dat ook een sterk punt in ons denken over veiligheid. 'Wie alles vast wil leggen in harde normen, gaat voorbij aan de per locatie wisselende maatschappelijke en economische omstandigheden en de mogelijkheden van voorbereiding op een ramp. Maar het ontbreken van een vaste norm creëert ook een dilemma. Want hoe weeg je omgevingsfactoren tegen elkaar af? Dat is het probleem dat lokale bestuurders wettelijk moeten oplossen, maar waar ze eenvoudigweg niet uitkomen. Het voordeel van de Mal Groepsrisico is nu dat er per risicovolle situatie een drempelwaarde wordt berekend op basis van in te voeren omgevingsfactoren. Blijft het risico onder die waarde, dan hoeven geen extra maatregelen te worden getroffen. Overschrijdt het risico de drempelwaarde, dan dwingt de Mal de gebruiker na te denken over te nemen maatregelen.'

### Kosten en baten

Dat nadenken over maatregelen gebeurt in de Mal op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De basis daarvoor dateert al uit 2000, namelijk uit het vierde nationaal milieubeleidsplan. Daarin wordt gesteld dat maatschappelijke kosten en baten en de beschikbare alternatieven van een risicovolle

activiteit een belangrijke rol spelen in de bestuurlijke afweging van het groepsrisico. Tot nu toe zijn de maatschappelijke kosten en baten niet in de afweging betrokken bij gebrek aan een instrument dat die afweging begeleidt en uitwerkt. De Mal Groepsrisico voorziet daar nu wel in. Bovendien geeft de Mal inzicht in de balans tussen hulpvraag en hulpaanbod en is een digitale catalogus beschikbaar waarin risicoreducerende maatregelen met elkaar kunnen worden vergeleken. Daar zit voor Arie Deelen een tweede pluspunt. 'Met deze ingrediënten maakt de Mal helder en transparant wat de wetgever eigenlijk bedoeld heeft. Gekoppeld aan de drempelwaarde laat de Mal dus zien of er een probleem is, wat je eraan zou kunnen doen en tegen welke kosten. In principe hebben we daarmee een werkbaar instrument waarmee we in de toekomst het groepsrisico kunnen benaderen.'

### Communicatie

'Maar er is nog iets dat ik wil benadrukken,' zegt Arie Deelen. 'De wetgeving in ons land heeft ertoe geleid dat de professionals die bij externe veiligheid zijn betrokken, verschillende wegen zijn ingeslagen. Milieumedewerkers en ambtenaren ruimtelijke ordening, brandweermensen en medewerkers crisisbeheersing, ze hebben allemaal hun eigen vocabulaire ontwikkeld. Terwijl we juist nodig hebben dat mensen van verschillende professies met elkaar communiceren en hetzelfde doel voor ogen hebben. Hier ligt volgens mij een belangrijke kracht van de Mal. Dat zij namelijk mensen dwingt met elkaar in gesprek te gaan en samen de informatie te leveren en te delen in het belang van de veiligheid die ons allemaal aangaat.' Arie Deelen vindt wel dat het nog te vroeg is om nu al te spreken van het ei van Columbus. 'Ik zou graag zien dat het instrument verder wordt ontwikkeld en dat het in enkele pilotsituaties wordt getest. Voor we er hier in Rijnmond mee aan de slag gaan, moeten we weten of het ook echt werkt. Maar mijn eerste indruk is dat de Mal de goede kant opgaat en het begin vormt van een nieuwe aanpak.'



DCMR  
Milieudienst Rijnmond  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
T 010 - 246 80 00  
F 010 - 246 82 83  
E [info@dcmr.nl](mailto:info@dcmr.nl)  
W [www.dcmr.nl](http://www.dcmr.nl)

eindredactie  
Marloue Noest  
distributienummer  
DCMR 006/2010