

Inventarisatieronde externe veiligheid bij gemeenten

Een onderzoek naar de gemeentelijke uitvoeringspraktijk

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland

Auteurs: Manon van Duijn, Nienke van Pijpen

Bureau externe veiligheid

September 2009

Foto's omslag: Kees Dijkman, www.photocase.nu

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Opbouw van het rapport	6
2.	Doel, opzet en werkwijze inventarisatieronde	7
2.1	Doel inventarisatieronde	7
2.2	Opzet van het onderzoek	7
2.3	Doelgroep	8
2.4	Verwerking en analyse van gegevens	8
2.5	Nulmeting Maatlat Externe Veiligheid	8
2.6	Verspreiding resultaten	9
3.	Resultaten per inhoudelijk thema	11
3.1	Risico-inventarisatie	11
3.2	Vergunningverlening en Handhaving	12
3.3	Transport van gevaarlijke stoffen	12
3.4	Structuurvisie	13
3.5	Ruimtelijke Ordening	13
3.6	Groepsrisico	14
3.7	Sanering	15
3.8	Risicocommunicatie	15
3.9	Organisatorische versterking professionalisering	16
4.	Resultaten per regionaal samenwerkingsverband	17
4.1	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond	17
4.2	Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Goeree Overflakkee	19
4.3	Stadsgewest Haaglanden	20
4.4	Milieudienst Zuid-Holland Zuid	22
4.5	Milieudienst West-Holland	24
4.6	Milieudienst Midden-Holland	26
5.	Resultaten maatlat externe veiligheid	29
5.1	Resultaten en aandachtspunten uit het onderzoek in Zuid-Holland	29
5.2	Resultaten en aandachtspunten uit het landelijk onderzoek	31
5.3	De belangrijkste bevindingen ten aanzien van het instrument	32
5.4	Conclusies en aanbevelingen uit het landelijk onderzoek	33
6.	Conclusies en aanbevelingen	35
6.1	De impuls zorgt voor een impuls	35
6.2	Grootte van de gemeente: borging, continuïteit, en cultuur	39
6.3	Uitvoering versus beleid: een andere samenwerkingsvorm vereist	40
6.4	Verschillende samenwerkingsvormen in Zuid-Holland	40
	bijlage 1: vragenlijst inventarisatieronde gemeenten	43
	bijlage 2: tabel uitkomsten maatlat landelijk	63

1. Inleiding

De provincie Zuid-Holland heeft een hoog risicoprofiel vanwege de 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 dichtbevolkt.

In het dichtbevolkte gebied van Zuid-Holland is het onvermijdelijk dat woningen en scholen zich in de nabijheid van fabrieken en wegen bevinden. Om risico's op een ongeval met gevaarlijke stoffen in Nederland zoveel mogelijk te vermijden, hebben provincies en gemeenten een aantal wettelijke taken op het gebied van externe veiligheid. Een aantal van deze taken zijn relatief nieuw en vragen vanwege hun complexiteit in de praktijk veel aandacht.

Om die reden heeft het ministerie van VROM de Subsidieregeling Programmafinanciering EV-beleid voor andere overheden 2006-2010 in het leven geroepen. Deze subsidie-regeling heeft tot doel om structurele, adequate uitvoering van het externe veiligheidsbeleid te stimuleren en de samenwerking tussen gemeenten, provincies en regionale samenwerkingsverbanden op externe veiligheid te bevorderen. Op basis van deze subsidieregeling heeft de provincie Zuid-Holland een uitvoeringsprogramma samengesteld.

Eén van de doelen van dit Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010 is dat gemeenten in 2010 voldoende toegerust zijn (capaciteit, deskundigheid en professionaliteit) om taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid te kunnen uitvoeren. Een ander doel is om de borging van externe veiligheid in de ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Directe partners in het uitvoeringsprogramma zijn de regionale samenwerkingsverbanden, maar om de doelen uit het programma te bereiken hebben gemeenten een essentiële rol.

Gedurende de looptijd van het programma ontving de provincie echter signalen dat gemeenten zowel bij het opstellen van EV-beleid als bij de uitvoering ervan tegen een aantal knelpunten opliepen. Om inzicht te krijgen in de integratie van EV in hun beleids- en uitvoeringstaken heeft Bureau EV van de provincie Zuid-Holland een inventarisatieronde gehouden langs alle gemeenten. Deze inventarisatieronde is samen met de regionale samenwerkingsverbanden uitgevoerd.

Het onderzoek heeft een goed inzicht gegeven in de feitelijke situatie bij gemeenten. Ook heeft ze verbeterpunten opgeleverd voor een goede uitvoering van het externe veiligheidsbeleid, zowel voor gemeenten als voor milieudiensten en provincie. Met de resultaten geeft de provincie Zuid-Holland beter richting aan de laatste anderhalf jaar van de looptijd van het uitvoeringsprogramma. Ook worden de resultaten uit de inventarisatieronde gebruikt om invulling aan het vervolgprogramma 2011 - 2014 te geven.

De provincie Zuid-Holland bedankt de gemeenten voor hun medewerking, maar vooral ook voor de open en eerlijke wijze waarop zij inzicht hebben willen geven in hun eigen situatie. Er is veel nuttige informatie beschikbaar gekomen, waarmee we bij het opstellen van het nieuwe programma 2010 - 2014 ons voordeel kunnen doen. De provincie nodigt gemeenten uit mee te denken bij het opstellen van dit nieuwe programma.

1.1 Opbouw van het rapport

Hoofdstuk 2 bevat het doel en de opzet van het onderzoek. Vervolgens staan in hoofdstuk 3 de resultaten van het onderzoek per inhoudelijk EV-thema, de zogeheten menukaartonderdelen. Hoofdstuk 4 geeft een weergave van de resultaten per regionaal samenwerkingsverband. De resultaten van de Maatlat meting in Zuid-Holland staan beschreven in hoofdstuk 5. Samen geven deze resultaten een beeld van de uitvoering en borging van EV-taken bij gemeenten. Hoofdstuk 6 beschrijft de conclusies en aanbevelingen. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag hoe de gemeentelijke uitvoering-praktijk op externe veiligheid er voor staat.

In bijlage 1 van deze rapportage is de vragenlijst die ten grondslag ligt aan dit onderzoek, opgenomen. In bijlage 2 zijn de resultaten opgenomen van het landelijke onderzoek naar de maatlat EV.

2. Doel, opzet en werkwijze inventarisatieronde

2.1 Doel inventarisatieronde

Met de uitkomsten van de inventarisatieronde wil de provincie Zuid-Holland:

- **Inzicht krijgen in de gemeentelijke uitvoeringspraktijk op externe veiligheid**
Het uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010 stelt dat gemeenten in 2010 voldoende toegerust moeten zijn (capaciteit, deskundigheid en professionaliteit) om taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid te kunnen uitvoeren. De uitkomsten van de inventarisatieronde maken duidelijk of het nodig is de regionale en provinciale uitvoeringsprogramma's die tot 2010 lopen, aan te passen. Ze vormen bovendien de basis voor het nieuwe programma na 2010.

2.2 Opzet van het onderzoek

Om deze doelstellingen te bereiken zijn medewerkers van de provincie, samen met de milieudiensten, met gemeenten in gesprek gegaan. Er zijn gesprekken gevoerd met de verantwoordelijk managers van externe veiligheid, de inhoudelijk verantwoordelijken voor het integreren van EV in de beleids- en uitvoeringstaken, ruimtelijke ordenaars en combinaties daarvan. In dit onderzoek heeft de provincie alle 77 gemeentes in Zuid-Holland gesproken. De gemeenten zijn op basis van de regionale indeling over de interviewers verdeeld.

Aan de basis van het gesprek lag een lijst met vragen die is opgesteld aan de hand van het uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2006-2010 en de programmadoelen.

De vragen zijn ingedeeld in verschillende relevante EV-thema's:

- organisatorische versterking en professionalisering
- risico-inventarisatie
- vergunningverlening en handhaving
- transport van gevaarlijke stoffen
- ruimtelijke ordening
- groepsrisico
- sanering
- risicocommunicatie

De vragen in deze vragenlijst zijn veelal gesloten. Dit maakt het mogelijk de antwoorden van gemeenten te vergelijken. Maar omdat antwoorden veelal genuanceerder liggen dan een simpel "ja" of "nee", wordt ieder onderdeel afgesloten met de mogelijkheid antwoorden toe te lichten. Het is de bedoeling zoveel mogelijk informatie uit de vragenlijst te halen.

Vanuit de provincie Zuid-Holland was Bureau externe veiligheid verantwoordelijk voor de inventarisatieronde. De metingen zijn gehouden in de periode juli 2008 - mei 2009.

2.3 Doelgroep

Bij ieder gesprek was iemand van de provincie en een interviewer van de desbetreffende milieudienst aanwezig. In een aantal gevallen sloot ook de regionale brandweer aan. De interviews waren gericht op managementniveau en vereisten geen specifieke voorkennis op het gebied van externe veiligheid. In de praktijk werd de manager veelal vervangen door de behandelend ambtenaar milieu. In een aantal gevallen schoof ook iemand van de afdeling ruimtelijke ordening of de lokale brandweer aan. De resultaten gaven deels inzicht in de feitelijke situatie binnen een gemeente, maar ook veelal in de beleving van gemeenten over hun uitvoering van het externeveiligheidsbeleid.

2.4 Verwerking en analyse van gegevens

De interviewers hebben van elk gesprek een verslag gemaakt en de data in Excel verwerkt. De interviewverslagen zijn voor verificatie aan de geïnterviewden teruggestuurd. Na verificatie zijn de resultaten met de regionale samenwerkingsverbanden per regio geanalyseerd en besproken. Bij deze analyse hebben we de volgende vraag proberen te beantwoorden: 'wat betekenen deze resultaten nu voor onze activiteiten in 2009 en 2010'. Hieruit zijn zowel aanbevelingen voor gemeenten, milieudiensten en provincie, alsmede aanbevelingen voor het Rijk voortgekomen¹.

2.5 Nulmeting Maatlat Externe Veiligheid

In 2005 constateerde de commissie Hendriks (Gemengde Commissie Gevaarlijke Stoffen/ risicobeleid) dat veel gemeenten en sommige provincies onvoldoende kwaliteit kunnen opbouwen voor de uitvoering van bepaalde EV-taken. Naar aanleiding van deze constatering zijn VROM, V&W, IPO en VNG het project maatlat EV gestart. Het product van dit project, de Maatlat externe veiligheid, werd in maart 2008 door bestuurlijke vertegenwoordigers in het DUIV (Departementen Verkeer & Waterstaat en VROM, Unie van Waterschappen, IPO, VNG) vastgesteld als minimum kwaliteitseis voor de uitvoering van EV-taken.

De maatlat is primair een zelfdiagnose-instrument dat inzicht geeft in de kritische massa bij gemeenten en provincies die externe veiligheidstaken uitvoeren. Kritische massa is daarbij gedefinieerd als:

- De deskundigheid die minimaal nodig is om de taken van het Bevoegd Gezag (BG) uit te voeren. Deskundigheid bestaat uit kennis, opleiding en ervaring.
- De borging van de continuïteit van de deskundigheid om EV-taken uit te voeren en de hiervoor benodigde minimumomvang.

¹ NB. Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is gesproken met ambtenaren milieu, RO, rampenbestrijding, hoofden en teamleiders. Soms zaten we niet met de juiste persoon aan tafel en in een aantal gevallen hebben we niet op alle vragen antwoord gekregen. Interpretaties van gegevens en conclusies kunnen een bepaalde mate van subjectiviteit bevatten.

Toen de Maatlat EV in 2008 door IPO, VNG en het Rijk is vastgesteld, heeft IPO besloten een nulmeting uit te voeren. Tien provincies zijn met de Maatlat aan de slag gegaan. De aanpak verschilde per provincie. Sommige provincies hebben volledig gewerkt met interviews, andere volledig met enquêtes, daarnaast zijn ook mengvormen gehanteerd. Ondanks diversiteit in de uitvoering, geven de metingen een consistent beeld.

In Zuid-Holland hebben we gesprekken gevoerd aan de hand van onze eigen vragenlijst en gemeenten gevraagd zelf de Maatlatvragenlijst in te vullen. Uiteindelijk hebben 17 Zuid-Hollandse gemeenten, drie milieudiensten en de provincie de Maatlat ingevuld. De rest van de gemeenten heeft de Maatlat, in overleg met de milieudiensten, niet ingevuld.

In heel Nederland hebben 198 instanties (zowel gemeenten, milieudiensten als provincies) de Maatlat ingevuld. De gegevens die dit heeft opgeleverd, zijn geanalyseerd door Haskoning. Hoofdstuk 5 beschrijft de resultaten van de meting in Zuid-Holland en geeft een samenvatting van de resultaten uit het landelijk onderzoek van Royal Haskoning.

2.6 Verspreiding resultaten

De resultaten van deze inventarisatieronde worden zowel binnen als buiten de provincie verspreid. Binnen de provincie worden de resultaten gedeeld met:

- Afdeling Milieu: andere bureaus (dan bureau EV zelf) die ook contacten onderhouden met gemeenten;
- Afdeling Ruimte en Wonen;
- Afdeling Kabinet;
- Verandereenheid Omgevingsdiensten;
- Milieugedeputeerde Erik van Heijningen.

De resultaten worden ook gedeeld met de partners van de provincie Zuid-Holland. Zo waren de regio's betrokken bij de analyse van de gesprekken. En via regionale bijeenkomsten en presentaties in bestaande regionale overleg gremia worden de deelnemende gemeenten ambtelijk op de hoogte gehouden. Via het bestuurlijk OMO willen we bestuurlijke aandacht voor de uitkomsten van dit onderzoek. We gebruiken ook het nieuwe uitvoeringsprogramma externe veiligheid om externe veiligheid bij bestuurders in Zuid-Holland weer op de kaart te zetten.

Tot slot zijn de Zuid-Hollandse resultaten van de Maatlatmeting meegenomen in het landelijk evaluatierapport van Royal Haskoning. Dit rapport wordt onder meer als basis gebruikt om kwaliteitseisen te ontwikkelen voor de uitvoering van EV-taken die niet ingaan op het werkproces en de organisatie ervan.

3. Resultaten per inhoudelijk thema

Dit hoofdstuk geeft de resultaten per menukaartonderdeel weer.

3.1 Risico-inventarisatie

Alle gemeenten geven aan dat de risico-inventarisatie is uitgevoerd. Een groot deel daarvan, 69 gemeenten, heeft ook het RisicoRegistratiesysteem Gevaarlijke Stoffen (RRGS) volledig gevuld. De milieudiensten hebben een belangrijke rol bij het vullen en beheren van het RRGS, maar de werkwijze verschilt per regio. In een aantal regio's ligt de verantwoordelijkheid voor de inventarisatie, registratie en autorisatie van gegevens voor het RRGS bij de milieudienst. Er zijn ook regio's waar de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het autoriseren van de gegevens. Beide werkvormen hebben voor- en nadelen. Niet iedere gemeente (ongeveer tien gemeenten niet) heeft afspraken gemaakt over het beheer van de gegevens in het RRGS, met als gevolg dat niet alle EV-data in het systeem actueel zijn.

Steeds meer gemeenten gebruiken de risicokaart als (signalerings)instrument voor ruimtelijke ordening. Naast de risicokaart hebben gemeenten en milieudiensten ook nog een eigen milieu-informatiesysteem. Vanuit dit systeem wordt vaak de basisdata gehaald om het RRGS te vullen.

49 gemeenten hebben het ISOR (InformatieSysteem Overige Ramptypen) gevuld. De overige gemeenten weten niet of zij het ISOR gevuld hebben of hebben het ISOR gedeeltelijk gevuld. 40 gemeenten hebben het beheer van het ISOR structureel geregeld. Het vullen en beheren van het ISOR valt over het algemeen niet onder het uitvoeringsprogramma externe veiligheid en wordt niet uitgevoerd door milieuregio's. Het initiatief voor het beheer van dit systeem ligt in bijna alle gevallen bij gemeenten, die deze taak bij de veiligheidsregio (willen) neerleggen.

Bijna alle gemeenten geven aan behoefte te hebben aan basisgegevens personendichtheden op kaart. Dit geeft op een snelle manier inzicht in het aantal personen binnen een risicogebied. Als er sprake is van een EV-knelpunt of -aandachtspunt worden de personendichtheid nageteld. Dit doen ze door bijvoorbeeld door scholen of kantoren te bellen en om aantallen gebruikers te vragen.

De gemeenten in Zuid-Holland hebben inzicht in de risicovolle situaties op hun grondgebied, of weten hoe ze aan informatie hierover kunnen komen. Zij kloppen direct aan bij de milieudienst. Dit is niet het geval als het gaat om buisleidingen en, in een aantal gevallen, transport. Mogelijke oorzaak daarvan is dat informatie hierover van derden moet komen (Gasunie, Rijk, Provincie). Buisleidingen staan inmiddels op de risicokaart.

3.2 Vergunningverlening en Handhaving

Met uitzondering van de regio Haaglanden en een aantal gemeenten in Holland Rijnland, hebben gemeenten in Zuid-Holland vergunningverlening- en handhavingtaken uitbesteed aan milieudiensten. De uitvoering van deze taken verloopt over het algemeen goed. 73 gemeenten hebben een bestuurlijk vastgesteld handhavingprogramma. Drie gemeenten zijn bezig met het opstellen of vaststellen ervan. De handhavingprogramma's worden door de milieudienst voor de gemeente opgesteld en daarna aan de gemeente voorgelegd.

De handhavingprogramma's worden volgens planning uitgevoerd en contacten tussen gemeenten (opdrachtgever) en milieudiensten (opdrachtnemer) verlopen naar tevredenheid. De precieze invulling van de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer is geen onderdeel van het onderzoek geweest. De algemene indruk is dat gemeenten hun taken laten uitvoeren door de milieudienst, daar tevreden over zijn. Er is pas weer intensiever contact als zaken niet helemaal naar wens verlopen.

Binnen milieudiensten hebben vooral vergunningverleners cursussen over externe veiligheid gevolgd. Voorbeelden zijn de IPO-module 'Inleiding in de externe veiligheid' en module 5: 'Ev en Milieuvergunning'. Alle milieudiensten geven aan dat er meerdere vergunningverleners binnen hun organisatie zijn opgeleid voor EV. Twee milieudiensten geven aan dat handhavers gedeeltelijk voor EV zijn opgeleid. Handhavers volgen vooral de IPO-module 'Inleiding in de externe veiligheid'.

Gemeenten die hun vergunningverlening- en handhavingtaken zelf uitvoeren, hebben moeite hiervoor voldoende capaciteit te vinden. Gemeenten werken soms samen met een grotere gemeenten of besteden deze taken uit aan commerciële partijen. Vier gemeenten geven aan dat zowel handhavers als vergunningverleners niet zijn opgeleid voor externe veiligheid. Bij twee gemeenten zijn deze medewerkers gedeeltelijk opgeleid (inleidende cursus gevolgd).

3.3 Transport van gevaarlijke stoffen

De EV-knelpunten op het gebied van transport verschillen per regio. De grootste knelpunten doen zich voor bij het transport per spoor. Bij het oplossen van deze problemen zijn gemeenten voor een groot deel afhankelijk van derden, zoals het Rijk. Wanneer het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen gereed is, hebben die gemeenten beter inzicht in de grootte van de knelpunten en inzicht in wie verantwoordelijk is voor het oplossen van knelpunten. Gemeenten die dit aangaat participeren actief in dit traject. Het uitblijven van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en de circulaire buisleidingen leidt op dit moment dan ook tot onzekerheden bij milieuregio's en gemeenten.

In 2008 zijn bijna alle regio's aan de slag gegaan met het voorbereiden van routeringsbesluiten. Gemeenten maken steeds vaker een bewuste afweging of routing van vervoer gevaarlijke stoffen een bijdrage kan leveren aan veiligheid. In totaal hebben 44 gemeenten in Zuid-Holland een route gevaarlijke stoffen. Twee gemeenten zijn bezig met de ontwikkeling van een route. Zes gemeenten gebruiken het routeringsinstrument bewust niet. Reden hiervoor is dat er weinig transport plaatsvindt en dat hiervoor maar 1 logische route is.

Een groot deel van de gemeenten die een route gevaarlijke stoffen hebben, zijn op dit moment bezig met de bebording ervan. Voor gemeenten en milieudiensten is het niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor de plaatsing van borden en het onderhoud er van.

Ook is het voor gemeenten niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor de handhaving van routes². Geen enkele gemeente denkt dat de routes gehandhaafd worden.

3.4 Structuurvisie

Gedurende de eerste jaren van programmafinanciering is vooral gewerkt aan de totstandkoming van regionale visies op externe veiligheid. Zes milieuregio's hebben een vastgestelde regionale visie op externe veiligheid. Gemeenten, vooral waar externe veiligheid niet of nauwelijks een rol speelt, sluiten zich vaak bij de regionale visie aan. Andere redenen om geen gemeentelijke visie te hebben agerond zijn 'geen tijd' of de borging van externe veiligheid heeft geen prioriteit. Het is lastig vast te stellen hoe het regionale beleid vervolgens wordt geïmplementeerd binnen een gemeente. Een aantal gemeenten geeft aan dat de regionale visie nog eens extra door het gemeentebestuur wordt vastgesteld. In de interviews is niet direct gesproken over hoe de ruimtelijke doorwerking van dergelijk beleid binnen gemeenten verloopt.

In Zuid-Holland lopen momenteel 26 gemeentelijke visietrajecten op externe veiligheid. Zes gemeenten daarvan vallen niet onder een milieudienst. Gemeenten die een eigen visie op externe veiligheid ontwikkelen, zijn veelal gemeenten met EV-knelpunten of vraagstukken. Zij ontwikkelen of een visie op EV of een brede structuurvisie waarin EV wordt meegenomen. Naast de omvang van EV-problematiek willen gemeenten ook een visie op externe veiligheid, omdat door het visie-traject EV eerder in het planproces en bestuurlijk een voet tussen de deur krijgt. Een aantal gemeenten ontwikkelen hun eigen visie, omdat de prioriteiten van de regio/milieudienst anders liggen dan die van de gemeente.

De gemeenten vinden het proces om te komen tot een visie zinvol. Het dwingt ze om met de betrokken partijen om tafel te gaan, zoals met partners van RO, EZ en de brandweer. Het proces wordt door gemeenten wel als taai en tijdsintensief ervaren. Dit komt door de verschillende belangen die ruimtelijk spelen enerzijds, en het goed in kaart brengen van de ruimtelijke consequenties van keuzes anderzijds.

3.5 Ruimtelijke Ordening

Zestig gemeenten geven aan dat externe veiligheid in alle ruimtelijke plannen wordt meegenomen. Soms gebeurt dit vroeg in het proces, maar 19 gemeenten geven aan dat dit vaak laat in het proces gebeurt. De EV-deskundigen worden adhoc betrokken. Hierdoor bestaat geen overzicht of externe veiligheid in alle plannen meegenomen wordt.

² De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) en regionale politie-korpsen hebben de bevoegdheid toe te zien op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. IVW en KLPD richten zich daarbij vooral op het rijkswegennet. Omdat de aanwijzing van routes en daarmee het uitsluiten van alle andere wegen, met name over het onderliggende wegennet gaat, is het toezicht daarop de verantwoordelijkheid van de regionale politiekorpsen.

Om te garanderen dat EV in alle ruimtelijke plannen meegenomen wordt, hebben een aantal gemeenten checklijsten voor RO. Deze checklijsten bevatten de verschillende milieuthema's. In de meeste kleine gemeenten is borging niet op papier geregeld. Ambtenaren milieu en RO zitten bij elkaar op de gang, of zelfs op de kamer en weten elkaar te vinden. Deze gemeenten geven ook aan vroeg in het planproces betrokken te worden. Soms stuit borging van externe veiligheid in ruimtelijke ordening op cultuurverschillen tussen ambtenaren milieu en RO. Milieu wordt als hindermacht gezien.

Een andere belemmering van de verankering van EV in ruimtelijke plannen is het uitblijven van duidelijke (rijks)regelgeving. De onduidelijkheid rond het basisnet, de nieuwe afstanden in het Revi en de komst van het besluit buisleidingen worden als voorbeeld genoemd. De voortdurende wijzigingen van en veelheid aan regels zorgen ervoor dat externe veiligheid lastig uit te leggen is aan zowel de afdeling RO als de bestuurders. RO-ambtenaren geven aan dat het hen veel tijd kost om de complexe wet- en regelgeving te doorgronden en wegwijs te worden in de vele veranderingen. En daar komt bij dat het verloop van ambtenaren RO binnen gemeenten hoog is.

Een aantal gemeenten willen van de provincie meer informatie over hoe de provincie omgaat met de Nieuwe WRO en het toetsen van bestemmingsplannen. Daarnaast is er behoefte aan informatie over wat er in de Provinciale Structuurvisie over externe veiligheid komt te staan.

3.6 Groepsrisico

Een groot deel van de geïnterviewde gemeenten heeft nooit een GR-verantwoording afgelegd. Minder dan 25 gemeenten hebben wel eens een GR-verantwoording geschreven. Bij een klein deel hiervan komt een GR-verantwoording vaker voor. In de praktijk blijkt wel dat de focus de afgelopen jaren veelal op GR-verantwoording bij inrichtingen heeft gelegen. Nu komt steeds meer een verschuiving naar groepsrisico bij transport. Vaak gaat het om complexe situaties.

Uit de gesprekken werd niet altijd duidelijk hoe het komt dat het merendeel van de gemeenten nog nooit een GR-verantwoording heeft afgelegd. Er zijn drie mogelijkheden:

- Het GR-beleid en de verantwoording zijn zo complex dat gemeenten GR-problemen niet herkennen.
- Er doen zich in de gemeente geen toenames van het groepsrisico voor.
- Een deel van de verantwoording wordt door de milieudienst in samenwerking met de regionale brandweer opgesteld (dus buiten de gemeentelijke organisatie).

Als zich wel een GR-probleem voordoet in een gemeente, speelt de Milieudienst veelal een rol in het opstellen van de verantwoording. De milieudienst vraagt advies aan de regionale brandweer, of geeft bij gemeenten aan dat advies aan de regionale brandweer gevraagd moet worden. Het advies wordt vervolgens voorgelegd aan de gemeente. De gemeente is zelf niet altijd (intensief) betrokken bij het aanvragen en schrijven van de verantwoording. De milieudiensten geven aan dat ze daarbij behoefte hebben aan duidelijke kaders vanuit de provincie. Voor hen is onduidelijk wanneer een GR-verantwoording goed genoeg is.

Binnen één regio hebben we langer gesproken over de adviseringsrol van de regionale brandweer. Gemeenten vinden het advies van de brandweer complex en niet altijd aansluiten bij het advies van de milieudienst. Hierdoor weten gemeenten niet wat ze ermee moeten. Gemeenten geven aan behoefte te hebben aan een praktisch, toepasbaar

advies waarin (meerdere) oplossingen worden genoemd op basis waarvan een keuze gemaakt kan worden. Desondanks geeft de meerderheid van de gemeenten aan dat wanneer er een GR-verantwoording geschreven wordt, het advies van de brandweer over het algemeen wordt overgenomen (op papier). In een aantal gesprekken waar ook een regionale brandweer bij aanwezig was, bleek dat het met name voor de brandweer niet duidelijk is of maatregelen ten behoeve van de veiligheid ook daadwerkelijk uitgevoerd worden.

3.7 Sanering

Gemeenten in Zuid-Holland hebben als bevoegd gezag vooralsnog niet te maken met wettelijke BEVI-saneringsgevallen (PR 10-5 of 10-6). Uitzondering hierop zijn lpg-tankstations en deze worden over het algemeen binnen wettelijke termijn opgelost. Dit gebeurt vaak door aanpassing van de LPG doorzet of uitplaatsing van het LPG-station. Uit de ronde blijkt wel dat nog niet alle gemeenten in zicht hebben of er niet-urgente saneringssituaties zijn. Ook in het geval van buisleidingen is nog niet overal bekend of er saneringssituaties zijn. Binnen het Rijnmondgebied spelen wel een aantal Bevi-saneringen.

Door de nieuwe afstanden van het Revi worden een aantal saneringsgevallen vanzelf opgelost. De vaststelling hiervan laat alleen nog op zich wachten. Om hoeveel gevallen het precies gaat blijkt niet uit deze ronde. Deze gemeenten zien graag dat het Rijk hier snel mee komt.

Een tiental gemeenten onderzoeken momenteel of er binnen hun grondgebied sprake is van overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico bij LPG-tankstations en buisleidingen. Het oplossen van deze knelpunten is niet altijd makkelijk, omdat er geen wettelijke grondslag is voor deze saneringen. Toch zijn een aantal knelpunten bij LPG-tankstations op basis van groepsrisico opgelost. Het daadwerkelijk oplossen van de sanering gebeurt onder regie van en door de gemeente. De milieudiensten hebben een rol in het inventariseren van saneringen, het leveren van data en het geven van advies hierover.

3.8 Risicocommunicatie

De meeste gemeenten doen zelf niet actief aan risicocommunicatie, maar sluiten zich aan bij initiatieven van de (veiligheids)regio's. De regio's pakken risicocommunicatie over het algemeen integraal aan. Een onderwerp als waterveiligheid of griep-pandemie valt dan ook onder risicocommunicatie. Door bundeling van expertise worden op deze schaal inventarisaties van behoeften, richtlijnen en instrumentarium uitgevoerd en ontwikkeld. Gemeenten zijn vervolgens vrij hier gebruik van te maken. Uit de gesprekken blijkt dat risicocommunicatie medio 2009 steeds meer opgepakt wordt. Gemeenten maken in het kader van risicocommunicatie in ieder geval gebruik van een link naar de risicokaart op de gemeentelijke website.

3.9 Organisatorische versterking professionalisering

De meeste gemeenten in Zuid-Holland zijn aangesloten bij een milieudienst. Uitzondering hierop zijn acht gemeenten in West-Holland en de negen gemeenten van Stads- en gewest Haaglanden. Deze laatste zijn via een detacheringsconstructie aangesloten bij Bureau Externe Veiligheid Haaglanden. De gemeenten besteden vooral uitvoerende taken als vergunningverlening en handhaving uit en schakelen milieudiensten in voor de advisering in de ruimtelijke ordening.

De wijze waarop milieudiensten en gemeenten met elkaar in contact blijven over de uitvoering van EV-taken (structureel overleg en intensiteit) verschilt. De milieudiensten Midden-Holland, West-Holland, DCMR en Zuid-Holland Zuid hebben een aantal keer per jaar een overleg met alle gemeenten samen. Tijdens deze overleggen wordt over verschillende EV-thema's gesproken. Contacten met individuele gemeenten over externe veiligheid en de voortgang van uitvoering, verlopen meestal op adhoc basis. Het bureau externe veiligheid Haaglanden bestaat voor een deel uit medewerkers die vanuit gemeenten gedetacheerd zijn. Deze hebben eenmaal per week een bureauoverleg, waarin kennis en ervaringen over externe veiligheid gedeeld worden. Tussen gemeenten op Goeree-Overflakkee en ISGO verlopen de contacten meer per afzonderlijke gemeente. De gemeenten geven aan dat de lijnen kort zijn.

Met uitzondering van vier gemeenten beschikken de gemeenten over minder dan 1 fte voor externe veiligheid. Bij ongeveer driekwart daarvan is minder dan 0,5 fte op het vakgebied externe veiligheid werkzaam (soms verdeeld over twee á drie personen). Dit wordt over het algemeen als prima ervaren. De meeste gemeenten varen op kennis van de milieudienst of externe bureaus en zijn hierover tevreden. Over het algemeen vinden gemeenten dat zij over voldoende kennis beschikken om een wettelijke taak op externe veiligheid te signaleren en een inschatting te maken wat er moet gebeuren en/of wie ze moeten inschakelen om dit uit te voeren. Ambtenaren bij gemeenten zijn vooral generalist en hebben niet de ambitie om specialist te worden. Een aantal gemeenten, verspreid over Zuid-Holland, willen meer kennis over transport gevaarlijke stoffen, wetgeving op externe veiligheid en QRA's.

Naast de milieudienst, wordt het IPO-scholingsprogramma door gemeenten als belangrijke kennisbron aangemerkt. Maatwerk in dit programma wordt op prijs gesteld. Niet alleen om kennis op te doen en te delen, maar ook om het netwerk in de regio te versterken. Gemeenten hebben, behalve tijdens regionale overlegmomenten, onderling niet veel contact met elkaar en geven in de gesprekken aan zelden contact te hebben met de provincie.

62 gemeenten geven aan voldoende structurele financiële middelen te hebben om de taken op externe veiligheid op een goede manier uit te kunnen voeren. Er wordt vooral geleund op het geld uit programmafinanciering. Dit geld komt over het algemeen niet direct bij gemeenten terecht, maar wordt door de milieudienst ingezet op regionale structurele capaciteit, de uitvoering van regionale projecten of advisering op EV bij ruimtelijke plannen. Indien nodig worden risicoberekeningen (QRA's) of adhoc adviesaanvragen (bij externe bureaus) door de gemeente opgenomen in de budgetten die voor het ruimtelijk plan gereserveerd zijn. Veertien gemeenten zeggen onvoldoende middelen om hun taken op externe veiligheid uit te voeren te hebben. Vier gemeenten daarvan zijn niet aangesloten bij een milieudienst en vijf gemeenten zijn aan de slag met een gemeentelijke visie op externe veiligheid.

4. Resultaten per regionaal samenwerkingsverband

Dit hoofdstuk geeft de resultaten per regionaal samenwerkingsverband weer.

4.1 Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond

De DCMR (Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond) werkt voor zestien Rijnmond-gemeenten en de provincie Zuid-Holland. Deze gemeenten hebben diverse milieueactiviteiten neergelegd bij de milieudienst. Dit zijn uitvoerende taken op het gebied van vergunningverlening en handhaving. Daarnaast heeft de DCMR milieup expertise beschikbaar en doet aan advisering. Ook wordt de DCMR gevraagd mee te denken bij het ontwikkelen van nieuwe beleidslijnen. Het werkgebied van de milieudienst bevat een grote concentratie van risicovolle activiteiten in een verstedelijkt gebied.

Op externe veiligheid valt programmafinanciering onder de verantwoordelijkheid van de milieudienst. Zij stellen het jaarprogramma in samenspraak met de gemeenten op en voeren dit uit. Dit betreft deels activiteiten voor gemeenten en deels de uitvoering van provinciale taken binnen het Rijnmondgebied.

Risico-inventarisatie

In de regio Rotterdam Rijnmond ligt de verantwoordelijkheid voor de inventarisatie en registratie van gegevens voor het RRGs bij de milieudienst. De gemeentes zijn verantwoordelijk voor het autoriseren van de gegevens. In de praktijk blijkt dat het neerleggen van verantwoordelijkheden bij verschillende actoren soms leidt tot onduidelijkheid en onzekerheid: zijn de gegevens al aangevuld, kan ik al autoriseren? Vier gemeentes geven aan dat de invoering in het RRGs gedeeltelijk is geregeld. Bij twee gemeenten worden de gegevens niet beheerd.

Voor de vulling van het ISOR ligt de volledige verantwoordelijkheid bij de gemeenten. Meestal wordt dit opgepakt door de coördinator rampenbestrijding. Bij elf gemeenten is de vulling van het ISOR volledig uitgevoerd en bij negen is ook het beheer van deze gegevens vastgelegd. De gemeenten binnen Rijnmond geven aan behoefte te hebben aan beschikbaarheid gegevens personendichtheden voor het berekenen van het GR bij toekomstige ruimtelijke plannen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Transport van gevaarlijke stoffen is momenteel een belangrijk aandachtspunt van de gemeenten binnen Rotterdam Rijnmond. Dertien gemeenten zijn bezig met, of heeft inmiddels een route voor vervoer gevaarlijke stoffen. In 2009 verwachten de gemeenten veel aandacht aan bebording te besteden. Het handhaven van routing blijft een vraagstuk. Gemeenten denken dat dit de verantwoordelijkheid van de politie is en dat er niet wordt gehandhaafd.

Bij de Rijnmondgemeenten heerst onduidelijkheid over het basisnet. Inzicht in veiligheidsrisico's langs rijkswegen, spoorwegen en buisleidingen ontbreekt gedeeltelijk. Probleem zit hem deels in de hoeveelheid bronnen en partijen die een gemeente moet raadplegen alvorens daadwerkelijk gegevens te krijgen. Het geeft ook problemen bij RO. Het werken met voorlopige cijfers en contouren versterkt de positie van EV binnen de ruimtelijke ordening niet.

Structuurvisie

Een groot deel van de gemeenten (elf) is gestart met hun visie op externe veiligheid. Daarbij worden verschillende trajecten en plannings genoemd. Redenen om een visie te ontwikkelen is om te garanderen dat EV altijd in de ruimtelijke planontwikkeling wordt meegenomen. Ofwel het voorkomen dat je op ad-hoc basis aan de slag bent en blijft met externe veiligheid. Desondanks wordt het opstellen van een visie niet alleen als kans gezien. Het nadeel van een visie is dat dit wel eens gevolgen heeft voor het wijzigen van bestemmingsplannen. Gemeenten vinden het proces om tot een visie te komen ook lastig en tijdrovend.

Groepsrisico

Uit de gesprekken blijkt dat gemeenten de adviezen die de brandweer geeft veelal overnemen. Een enkele keer wordt ervan afgeweken, maar in overleg. Of de brandweeradviezen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, is niet bekend (in dit onderzoek ook niet onderzocht). Hoe de controle daarop verloopt is ook onbekend. De contacten met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) verlopen binnen de gemeenten over het algemeen goed.

EV in RO

De borging van externe veiligheid binnen Ruimtelijke Ordening wordt deels bepaald door de cultuur die binnen een (gemeentelijke) organisatie heerst. Geïnterviewden (veelal milieuambtenaren) zeggen dat de EV soms als hindermacht wordt gezien. Het verloop van medewerkers binnen de RO is hoog.

Het merendeel van beleidsmedewerkers milieu geeft aan meestal betrokken te zijn bij ruimtelijke plannen en dit gebeurt veelal vroeg in het proces. Een deel van de geïnterviewden geeft aan het vermoeden te hebben dat ze niet van alle ruimtelijke plannen op de hoogte zijn en dat hun inbreng wel eens vergeten wordt. Bijna alle gemeenten binnen het gebied maken wisselend gebruik van de DCMR of externe adviesbureaus (veelal RBOI) voor het maken van ruimtelijke advies. De vraag wordt vaak eerst bij de DCMR uitgezet. Wanneer gekozen wordt voor een extern bureau is dit over het algemeen omdat dat bureau op dat moment snel kan leveren en/of goedkoper is. Binnen een deel van de gemeenten is het niet duidelijk of RO'ers worden opgeleid voor EV. Een aantal gemeenten weet dat de incompany trainingen van de DCMR door RO'ers bezocht worden. De gemeentes vinden het effectief om dit incompany te geven. Deelname aan incompany cursussen heeft een lagere drempel. Bovendien bouw je hier een intern netwerk mee op.

Saneringen

Zeven gemeenten binnen het Rotterdam Rijnmondgebied hebben geen saneringssituaties. Drie gemeenten zijn momenteel bezig met het oplossen van de urgente saneringen. Dit betreft drie LPG-tankstations en een BRZO bedrijf. Er is binnen het Rijnmondgebied in ieder geval één urgente sanering opgelost. Er zijn vier gemeenten die geen inzicht hebben in de niet urgente saneringen en één gemeente geeft aan geen inzicht te hebben in potentiële kwetsbare objecten.

Acht gemeenten hebben beoordeeld of het groepsrisico van LPG-tankstations aanleiding geeft tot sanering. Bij drie gemeenten zijn aandachtspunten benoemd en bij één gemeente is naar aanleiding van het GR-niveau de vergunning aangepast.

Risicocommunicatie

Met risicocommunicatie gaan gemeenten wisselend om. De meeste gemeenten bestempelen hun risicocommunicatie zolang er geen calamiteiten zijn, niet als actief. Een aantal houdt de regionale ontwikkelingen in de gaten en lift daarop mee. De VRR heeft wat communicatietools beschikbaar. Er wordt tijdens de gesprekken vooral gewezen op de link naar de risicokaart op de gemeentelijke website.

Organisatorische versterking en professionalisering

Belangrijke informatiebronnen van de Rijnmondgemeenten zijn DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam, de VROM-website, Relevant.nl en externe bureaus. De provincie wordt niet als informatiebron gezien/gebruikt. Voor het opdoen van inhoudelijke kennis wordt binnen de regio veel gebruik gemaakt van de IPO-modules op externe veiligheid. DCMR is actief in het organiseren van deze modules binnen en voor de regio Rijnmond.

4.2 Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Goeree Overflakkee

Goeree Overflakkee is een kleine regio, bestaat uit vier gemeenten en heeft een beperkte problematiek op externe veiligheid. De milieudienst is verantwoordelijk voor de uitvoering van EV-taken als vergunningverlening, handhaving en risico-informatie en -inventarisatie. Daarnaast heeft de milieudienst als taak om beleid te ontwikkelen voor gemeenten waar het externe veiligheid betreft.

De lijnen tussen gemeenten en milieudienst zijn kort en de milieudienst is erg zichtbaar. Er is bij gemeenten vertrouwen in de milieudienst. De eerste jaren van programmafinanciering zijn vooral achterstanden ingehaald en is veel tijd geïnvesteerd in het opzetten van de organisatie- en programmastructuur. In 2009 houdt de milieudienst zich vooral met structurele taakuitvoering bezig en zet zich in voor het behoud van kwaliteit van uitvoering door capaciteit en kennisniveau op peil te houden.

Risico-inventarisatie

De invoering en het beheer van het RRGs wordt door de milieudienst opgepakt. Beide taken zijn volledig uitgevoerd. Alle vier de gemeenten geven aan dat de vulling van het ISOR achterloopt. Bij twee gemeenten wordt ISOR niet beheerd.

Vergunningverlening en handhaving

Vergunningverlening en handhaving hebben gemeenten gemandateerd aan de milieudienst. De uitvoering van deze taken verloopt over het algemeen goed. Alle gemeenten hebben een bestuurlijk vastgesteld handhavingsprogramma. De vergunningverleners bij de milieudienst worden opgeleid voor EV. De milieudienst geeft aan dat handhavers nog geen opleiding op EV hebben gevolgd (dit wordt in 2009 opgepakt). Ook de communicatie tussen milieudienst en gemeenten hierover verloopt naar tevredenheid van beide partijen.

EV in RO

Alle gemeenten geven aan dat externe veiligheid volledig en vroegtijdig in het planproces wordt meegenomen. Dit is geborgd door korte lijnen, het vastleggen van werkprocessen en het gebruik van checklijsten bij RO.

Structuurvisie

De regio heeft het afgelopen jaar hard gewerkt aan een visie op externe veiligheid geldend voor de gehele regio. Een dergelijk beleidsdocument wordt door iedere gemeente afzonderlijk vastgesteld. De vier gemeenten verschillen van mening over wat er in hun visie moet staan. Daarom wordt in de visie geen harde uitspraken over het wel of niet uitsluiten van risicovolle activiteiten. In dit proces is ook gerouteerd.

De vier gemeenten op Goeree hebben allen routebesluiten genomen.

De routing is nog niet overal voorzien van bebording.

Saneringen

Afgezien van een aantal LPG-tankstations zijn er geen saneringsgevallen voor gemeenten als bevoegd gezag.

Organisatorische versterking en professionalisering

De gemeenten hebben verschillende meningen over de beschikbare kennis en capaciteit in hun eigen organisatie. Eén gemeente heeft te weinig capaciteit, maar voldoende kennis op externe veiligheid. Een andere gemeente heeft voldoende capaciteit, maar vindt het kennisniveau niet toereikend om EV-taken uit te voeren. Een derde gemeente vindt beiden niet toereikend en de laatste gemeente vindt zowel haar capaciteit als kennis voldoende. De belangrijkste kennisbronnen voor gemeente zijn het ISGO en externe adviesbureaus.

De regio vindt dat externe veiligheid als katalysator heeft gefungeerd voor andere milieuvelden: die worden ook steeds integraler meegenomen in plannen voor ruimtelijke ontwikkeling door een samenhangende aanpak. De huidige opzet van Programmafinanciering en de samenwerking met de provincie daarin wordt als prettig ervaren. Samen resultaat nastreven werkt goed en is effectief.

4.3 Stadsgewest Haaglanden

Het stadsgewest Haaglanden bestaat uit negen gemeenten en is een regio zonder milieudienst. Met behulp van Programmafinanciering is binnen het Stadsgewest Haaglanden een bureau Externe Veiligheid opgericht. Een aantal gemeenten binnen de regio hebben mensen gedetacheerd naar dit bureau om centraal capaciteit te organiseren om regionale projecten uit te voeren. Daarnaast dient het bureau als steunpunt voor gemeenten waar ze met vragen over externe veiligheid terecht kunnen. De detacheringconstructie met gemeenten en Bureau Externe Veiligheid van het Stadsgewest Haaglanden is uniek voor Zuid-Holland.

De gemeenten binnen Haaglanden vinden het bureau Externe Veiligheid op verschillende terreinen (vergunningverlening, planvorming en plantoetsing, verantwoording GR). Uit de inventarisatieronde blijkt deze constructie een belangrijke rol te spelen bij de borging van externe veiligheid. Er is sprake van korte lijnen tussen bureau EV en de gemeenten van de stadsregio. Dit komt door de structuur van detachering die gehanteerd wordt: gemeenteamttenaren werken een deel van hun tijd bij het bureau EV (op locatie) en 'zitten dicht bij het vuur'. Hierdoor zijn gemeenten actief betrokken bij de uitvoering van EV-taken.

Het merendeel van de gemeenten geeft aan dat financiën geen probleem vormen voor dagelijkse uitvoering van EV-taken. Wanneer advies nodig is voor ruimtelijke plannen dan is daar altijd budget voor geraamd. Programmafinanciering is wel belangrijk om het bureau externe veiligheid te kunnen financieren en in stand te houden.

Vergunningverlening en handhaving

Omdat de regio geen milieudienst heeft, voeren de gemeenten zelf vergunningverlening en handhavingstaken uit. Zij hebben moeite hiervoor voldoende capaciteit te vinden. Een aantal kleine gemeenten in de regio zoekt samenwerking met een grotere gemeente. Bij deze laatste loopt de actualisatie van vergunningen op externe veiligheid achter. Er is bij deze gemeente geen inzicht in de niet-urgente saneringsgevallen. De urgente saneringsgevallen zijn wel allemaal opgelost.

Zes gemeenten hebben vergunningverleners en handhavers opgeleid voor externe veiligheid. Twee gemeenten hebben dit gedeeltelijk gedaan.

Risico-inventarisatie

De gemeenten binnen het Stadsgewest zijn zelf verantwoordelijk voor de invoering en de autorisatie van het RRGs en het ISOR. Zeven gemeenten hebben het RRGs volledig gevuld. De andere twee gemeenten hebben het RRGs gedeeltelijk gevuld. Twee gemeenten geven aan niet te weten of het ISOR gevuld is. Door wisseling van personeel en andere prioriteiten, worden mutaties niet altijd structureel bijgehouden. In totaal hebben drie gemeenten het beheer van de gegevens in het RRGs niet geregeld. Dit geldt voor vier gemeenten bij het ISOR. De gemeenten binnen Haaglanden hebben behoefte aan beschikbaarheid van gegevens over personendichtheden.

Transport van gevaarlijke stoffen

In 2008 hebben bijna alle gemeenten routeringsbesluiten genomen. Eén gemeente heeft er bewust voor gekozen niet te routeren, omdat de gemeente maar één logische route door de gemeente heeft. De bebording van deze routes is nog niet overal geregeld. Het is onduidelijk wat hier de procedure voor is.

De EV-risico's van spoor- en vaarwegen zijn binnen de regio Haaglanden verwaarloosbaar. Het uitblijven van het basisnet en circulaire buisleidingen leidt tot onzekerheden bij zowel de regio als gemeenten. Uitblijven en onduidelijkheid in regelgeving belemmeren uitvoering/borging. Er is behoefte aan duidelijke kaders vanuit Rijk en provincie. Bij het creëren van bestuurlijke betrokkenheid bij externe veiligheid, bijvoorbeeld naar aanleiding van dit onderzoek, zien de gemeenten een rol voor de provincie.

Structuurvisie

Gemeenten sluiten veelal aan bij de regionale EV-visie. Zij weten dat deze visie er is en zijn, over het algemeen ook op de hoogte van de inhoud ervan. Twee gemeenten hebben zich geconformeerd aan het regionaal beleid Haaglanden. De rest geeft aan binnenkort met een gemeentelijke vertaling van dit beleid te beginnen of is hier al mee gestart.

EV in RO en Groepsrisico

Externe veiligheid wordt binnen de gemeenten vaak meegenomen bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen, maar soms bestaat de kans dat er wel eens een plan gemist wordt (ad hoc). Er zijn nog stappen nodig in de borging. Het verloop van RO-medewerkers binnen de gemeenten is groot. Verder geeft het grootste deel van de gemeenten aan nog nooit een GR-probleem te hebben gehad. Als zich wel een probleem voordoet en de regionale brandweer brengt advies uit, dan wordt dit advies bijna altijd volledig overgenomen. Doordat de hulpverleningsregio Haaglanden ook deelneemt aan het bureau externe veiligheid, zijn de lijnen voor het aanvragen en het bespreken van het brandweeradvis kort. Eén gemeente geeft aan maatregelen te borgen via het bestemmingsplan of in de milieuvergunning.

Saneringen

Afgezien van een aantal LPG-tankstations zijn er geen saneringsgevallen voor gemeenten als bevoegd gezag. In de regio zijn vier saneringen uitgevoerd, veelal door aanpassingen aan de vergunning. Bij één gemeente was sprake van drie urgente saneringen. Twee gemeenten geven aan geen inzicht te hebben in niet-urgente saneringen. Eén gemeente geeft aan nog niet in zicht te hebben of bij buisleidingen saneringsgevallen zijn.

Risicocommunicatie

Risicocommunicatie wordt binnen Haaglanden regionaal opgepakt. Gemeenten werken hier goed samen met de regio. Op dit moment is de regio bezig met de ontwikkeling van een visie op risicocommunicatie en de ontwikkeling van instrumenten. Vooral nog communiceert het merendeel van de gemeenten over risico's via een link op de gemeentesite naar de risicokaart.

4.4 Milieudienst Zuid-Holland Zuid

De milieudienst Zuid-Holland Zuid voert in opdracht van negentien aangesloten gemeenten vergunningverlenende, toezichthoudende, handhavende en adviserende taken op het terrein van milieu, leefbaarheid en veiligheid uit. Voor externe veiligheid specifiek, ondersteunt de milieudienst Zuid-Holland Zuid gemeenten door middel van:

- Informatievoorziening over risico's rond bedrijven en transport van gevaarlijke stoffen;
- Het adviseren bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen en tracéplannen;
- De routing van transport en parkeren van gevaarlijke stoffen;
- Het opnemen van vergunningvoorschriften voor bedrijven op het gebied van externe veiligheid;
- Het toezicht houden op de naleving van deze voorschriften.

Deze ondersteuning wordt deels gefinancierd uit Programmafinanciering. De milieudienst maakt geen beleid voor gemeenten. Wel worden vanuit programmafinanciering initiatieven ontplooid om regionaal samen te werken op de ontwikkeling van gezamenlijke beleidskaders. Gemeenten zijn echter vrij in het overnemen van deze regionale producten en voorstellen.

De regio is qua EV-problematiek divers. Bij de Drechtsteden is sprake van grote EV-problematiek langs onder meer het spoor. Verder zijn er binnen de regio ook een aantal EV-relevante inrichtingen. Bij de gemeenten die onder subregio Hoekschewaard vallen speelt externe veiligheid bij buisleidingen een rol. In de Alblasserwaard Vijfheerenlanden zijn vooral de Betuweroute en de A15 belangrijk. Deze verschillen tussen gemeenten bemoeilijkt het proces om te komen tot gezamenlijke beleidskaders en vraagt maatwerk.

Risico-inventarisatie

Het vullen en beheren van het RRGs wordt door de milieudienst uitgevoerd. Dit is over het algemeen op orde en wordt structureel beheerd. Op welke wijze het ISOR gevuld wordt verschilt per gemeente. Drie gemeenten geven aan niet te weten of het ISOR gevuld is. Bij acht gemeenten is het ISOR deels gevuld. Het beheer hiervan is ook verschillend georganiseerd en gebeurt door de gemeente zelf, door de lokale brandweer of de ambtenaar rampenbestrijding of openbare orde en veiligheid. Bij tien gemeenten wordt het ISOR beheerd. Zeven gemeenten weten niet of de data in het ISOR beheerd wordt. Bij twee gemeenten wordt het ISOR niet beheerd. Het vullen van het ISOR valt niet onder Programmafinanciering.

Vergunningverlening en Handhaving

Vergunningverlening en handhaving hebben gemeenten gemandateerd aan de milieudienst. De milieudienst stelt voor de gemeente een handhavingsprogramma op. Twee gemeenten hebben geen handhavingsprogramma. Onduidelijk is waarom niet. De uitvoering van vergunningverlening en handhaving verloopt over het algemeen goed. Ook de communicatie tussen milieudienst en gemeenten hierover verloopt naar tevredenheid van beide partijen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Er zijn acht gemeenten met een route gevaarlijke stoffen. Twee gemeenten zijn momenteel bezig met een route. Naar verwachting hebben alle gemeenten in Zuid Holland Zuid in het derde kwartaal van 2009 een gemeentelijke route gevaarlijke stoffen vastgesteld. Het inzicht in de externe veiligheidsrisico's langs de transportroutes is volgens de gemeenten dikwijls onvoldoende. Dit komt mede door het uitblijven van duidelijkheid rond de ontwikkeling van rijksbeleid (Basisnet, buislei-dingendossier).

Structuurvisie

In overleg met gemeenten stelt de milieudienst samen met de regionale brandweer een regionale knelpuntenanalyse op. Gemeenten ontwikkelen basis van deze knelpuntenanalyse zelf gemeentelijk beleid op externe veiligheid. Gemeenten die geen visie op externe veiligheid hebben of willen, doen dat omdat ze de integrale stadvisie met EV als onderdeel gebruiken of de gemeente is klein met weinig eigen risicobronnen.

EV in RO

De ruimtelijke ordeningstaken worden door de gemeenten veelal per project aan derden (MD) uitbesteed. Bij de ruimtelijke besluiten wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Een deel van de gemeenten doet dit pas in een laat stadium. De procedures zijn vaak niet geborgd. Gemeenten vragen de lokale of regionale brandweer om advies en nemen vooral de maatregelen in de sfeer van zelfredzaamheid en beheersbaarheid over. Om de borging van externe veiligheid in ruimtelijke ordeningsbesluiten bij alle gemeenten te verbeteren, werken de regionale brandweer en de milieudienst nu gezamenlijk aan een Protocol EV-RO waarmee externe veiligheid op een eenduidige wijze vroeg in het project wordt betrokken.

Groepsrisico

De meeste gemeenten hebben niet vastgelegd op welke wijze de groepsrisicoverantwoording plaatsvindt. Eén heeft als uitzondering een beleidskader hiervoor vastgesteld. In de subregio-Drechtsteden is voor de spoorzone een veiligheidsstudie vastgesteld. Binnen de dunbevolkte gemeenten komen groepsrisico-overschrijdingen weinig voor. Gemeenten ervaren het als een lastig begrip, wat moeilijk aan de bestuurder is uit te leggen.

Sanering

Binnen de regio is vooral sprake van saneringen bij LPG-tankstations. Twee gemeenten hebben gedeeltelijk en 16 volledig inzicht in de urgente saneringsgevallen. 16 gemeenten hebben volledig inzicht in de niet-urgente saneringsgevallen: daar is vooralsnog geen sprake van.

Risicocommunicatie

Gemeenten in de regio hebben en houden eigen verantwoordelijkheid voor risicocommunicatie. Gemeenten hebben echter niet voldoende middelen en capaciteit beschikbaar om dit zelfstandig aan te pakken. Om die reden is een regionaal beleidskader Risicocommunicatie ontwikkeld. De implementatie en uitvoering hiervan moet nog starten.

Organisatorische versterking en professionalisering

Kennisontwikkeling en -borging is een blijvend punt van aandacht. Dit vanwege het grote verloop in personeel bij gemeenten. Gemeenten hebben globale EV kennis nodig. De Milieudienst heeft meer specialistische kennis nodig. Bij de Milieudienst moet EV-specialistische kennis worden uitgebreid en geborgd worden

4.5 Milieudienst West-Holland

De milieudienst West-Holland (MDWH) werkt voor acht gemeenten op basis van een gemeenschappelijke regeling. Voor deze deelnemende gemeenten voert de Milieudienst milieutaken uit op het gebied van vergunningverlening en toezicht op de naleving van de Wet milieubeheer en Wet milieu gevaarlijke stoffen.

Daarnaast voert de Milieudienst de regionale milieutaken uit voor de regio Holland Rijnland en de Rijnstreek. Dit betreft zeven gemeenten. Met deze gemeenten worden apart afspraken gemaakt over welke taken de Milieudienst op het gebied van milieu, en daarmee ook externe veiligheid, uitvoert.

Programmafinanciering externe veiligheid valt onder de verantwoordelijkheid van de milieudienst. Zij stellen het jaarprogramma op en voeren dit namens alle gemeenten (ook de niet aangesloten gemeenten) uit.

Organisatorische versterking en professionalisering

De gemeenten die zijn aangesloten hebben een accountmanager/contactpersoon bij de Milieudienst West-Holland. Het contact met de Milieudienst verloopt voornamelijk telefonisch en op adhoc basis. De manier waarop gecommuniceerd wordt hangt onder meer af van hoe de accounthouder bij de milieudienst invulling geeft aan zijn accounthoudersrol en welke onderwerpen op EV spelen. West-Holland voert voor deze gemeenten vooral VV en HH (WM)taken uit, schrijft de milieuparagraaf en adviseert ten behoeve van de ruimtelijke ordening. Op dit moment wordt hard gewerkt aan het opbouwen van relaties tussen de MD en gemeenten.

De gemeenten die niet zijn aangesloten hebben voeren alle EV-taken in principe zelf uit. De samenwerking van de niet aangesloten gemeenten met de Milieudienst West-Holland is situatie afhankelijk. Soms wordt de milieudienst als vraagbaak gebruikt. Verder werken een aantal niet aangesloten gemeenten samen met de milieudienst in regionale werkgroepen voor de regionale visie, de inventarisatie propaantanks, groepsrisico en risicocommunicatie. Deze projecten vallen onder Programmafinanciering. Een aantal gemeenten zijn vertegenwoordigd in het regionaal overleg van de milieudienst, die tweemaal per jaar plaatsvindt.

Alle gemeenten, zowel aangesloten als niet aangesloten, geven aan dat de milieudienst de voornaamste kennisbron is voor EV. Ook doen de gemeenten een beroep op kennis van collega's of externe adviseurs. Verder maakt een groot deel van de niet aangesloten gemeenten gebruik van www.relevant.nl. Het uitwisselen van kennis en ervaring tussen gemeenten onderling vindt weinig plaats. Alle aangesloten gemeenten geven aan dat er voldoende structurele middelen beschikbaar zijn voor externe veiligheid. Deze middelen zijn niet specifiek gelabeld ten behoeve van EV-taken.

5 aangesloten en 7 niet-aangesloten gemeenten hebben EV gedeeltelijk of helemaal niet geborgd bij andere vakdisciplines. De kennis en capaciteit van deze gemeenten verschilt. Er is behoefte aan kennis over vergunningverlening en handhaving en transport van gevaarlijke stoffen. Capaciteitstekorten hebben met name betrekking op het ontbreken van vervanging bij afwezigheid. De uitvoering van EV-taken is in deze gemeenten vaak onderdeel van een breed takenpakket.

Risico-inventarisatie

De milieudienst West-Holland vult en beheert het RRGs voor de aangesloten gemeenten. Zeven gemeenten hebben het RRGs volledig gevuld. 1 gemeente geeft aan geen beheer-afspraken te hebben gemaakt. De niet aangesloten gemeenten vullen en beheren zelf het RRGs. Alle gemeenten hebben het RRGs up to date en hebben intern afspraken gemaakt voor het beheer van het RRGs.

Alle gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de vulling en het beheer van het ISOR. Dertien gemeenten geven aan het ISOR gevuld te hebben. Twaalf gemeenten hebben het beheer ook geregeld. Veel gemeenten geven aan dat de beschikbaarheid van personendichtheden op bijvoorbeeld de risicokaart gewenst is.

Vergunningverlening en handhaving

De aangesloten gemeenten hebben vergunningverlening en handhavingtaken (WM) uitbesteed aan de Milieudienst West-Holland. De milieudienst leidt hun vergunningverleners en handhavers via IPO-modules op voor externe veiligheid.

De niet aangesloten gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van vergunningverlening en handhaving. Sommige voeren de taken zelf uit. Een paar gemeenten hebben dit aan een commerciële bureau uitbesteed en één gemeente aan een milieudienst in Noord-Holland. In twee gemeenten hebben vergunningverleners en handhavers geen IPO cursus voor externe veiligheid gevolgd.

Bij alle gemeenten vindt een integrale afweging plaats bij vergunningverlening. Ook hebben alle gemeenten een bestuurlijk vastgesteld handhavingsprogramma. Bijna altijd wordt de controlefrequentie gehaald.

Transport van gevaarlijke stoffen

8 gemeenten (4 aangesloten en 4 niet-aangesloten) hebben volledig inzicht in alle externe veiligheidsrisico's langs transportwegen. Een aantal gemeenten geven aan dat er wel onduidelijkheden zijn rondom de regelgeving over buisleidingen en het uitblijven van het Rijksbasisnet. Zes gemeenten (4 aangesloten en 2 niet-aangesloten) hebben een routing ingesteld. Drie gemeenten overwegen een route gevaarlijke stoffen in te stellen en één gemeente geeft aan dat er geen bestuurlijk draagvlak is om te routeren. Handhaving na het instellen van een routing gebeurt, voor zover bekend, niet.

Structuurvisie

Alle aangesloten gemeenten hebben de regionale visie overgenomen. Twee van de vier aangesloten gemeenten zijn gestart of volop bezig met een eigen visie Externe Veiligheid. De gemeenten die geen beleidsvisie EV hebben, geven aan dat er geen bestuurlijk aandacht is of er geen tijd/capaciteit aanwezig is.

Bij de niet aangesloten gemeenten heeft één gemeente een gemeentelijke visie op externe veiligheid vastgesteld en drie gemeenten zijn bezig met de ontwikkeling van een EV-visie. Twee gemeenten zijn vanwege tijdsgebrek niet gestart met een gemeentelijke visie.

EV in RO

Op één na geven alle gemeenten aan dat EV een vast onderdeel is van het ruimtelijk planproces. De EV-deskundige wordt niet altijd vooraan in het proces betrokken. De wijze van borging binnen gemeenten is verschillend. Vaak loopt dit proces met korte lijnen en zijn (werk)processen nog niet schriftelijk vastgelegd. De RO-medewerkers worden deels tot helemaal niet opgeleid voor EV. De borging van EV in de ruimtelijke ordening wordt daarnaast belemmert door groot verloop onder ro-medewerkers.

Groepsrisico

Bij veel aangesloten gemeenten komt een overschrijding of een toename van het groepsrisico niet vaak voor. Wel weet een groot deel wanneer ze een BEVI advies moet vragen bij de regionale Brandweer. Hiernaast valt op dat er indien er een advies van de brandweer wordt gevraagd, gemeenten de adviezen ook overnemen. Of de geadviseerde maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, wordt niet gecontroleerd.

Er is één niet aangesloten gemeente, die nog nooit een groepsrisicoverantwoording heeft geschreven. Een overschrijding of een toename van het groepsrisico is hier nog niet voorgekomen. Verder wordt voor groepsrisico altijd advies aan de regionale brandweer gevraagd. Dit advies wordt vaak overgenomen en anders motiveren gemeenten waarom ze hiervan afwijken. De wijze waarop de regionale brandweer bij de GR-verantwoording betrokken wordt verschilt. Dit gebeurt of via de lokale brandweer, of via de milieudienst. De gemeenten hebben in beleidsplannen of werkprocessen niets omschreven ten aanzien van de GR-verantwoording.

Sanering

Vijf aangesloten gemeenten hebben inzicht in de urgente - en niet-urgente saneringsgevallen binnen hun gemeenten. Bij deze gemeenten zijn alle saneringssituaties opgelost. Eén niet aangesloten gemeente heeft geen saneringssituaties en een gemeente geeft aan hier geen inzicht in te hebben. Zes gemeenten hebben beoordeeld of het groepsrisico van LPG-tankstations aanleiding geeft tot sanering. Op basis daarvan is een LPG-tankstation gesaneerd en één situatie ligt nog ter beoordeling bij de milieudienst. Bij drie gemeenten was het groepsrisico niet relevant.

Risicocommunicatie

Risicocommunicatie wordt in regionaal verband opgepakt. De milieudienst verzorgt informatie en tools voor risicocommunicatie. Gemeenten plaatsten vervolgens zelf stukjes op de website, in plaatselijke kranten of in huis aan huisbladen. Negen gemeenten geven aan dit regelmatig te doen.

4.6 Milieudienst Midden-Holland

Het intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland bestaat uit dertien gemeenten. Deze zijn allen bij de milieudienst aangesloten. De Milieudienst voert werkzaamheden uit voor alle dertien gemeenten in de regio Midden-Holland. Het merendeel (80 - 90%) van de werkzaamheden betreft de uitvoering van wettelijke WM-taken. Naast de uitvoeringstaken maakt de MDMH ook 'uitvoeringsgericht beleid': de kaders op basis waarvan de taken worden uitgevoerd en de inzet van middelen wordt gepland. Op basis van individuele afspraken met gemeenten voert MDMH ook aanvullende taken uit, zoals advisering op RO-gebied.

Organisatorische versterking en professionalisering

De regio Midden-Holland heeft een grote hoeveelheid propaantanks. Daarnaast speelt binnen één gemeente het transport van gevaarlijke stoffen over spoor. Verder is de EV-problematiek in de regio beperkt. De gemeenten zijn positief over de samenwerking en het contact met de Milieudienst. Gemeenten hebben over het algemeen geen structureel EV-overleg met de Milieudienst. Contacten zijn er op adhoc-basis. Bij een enkele gemeente bestaat wel behoefte aan meer structureel overleg.

Risico-informatie

De milieudienst vult en beheert het RRGs. De gegevens in dit systeem zijn actueel, maar het beheer van de EV-data blijft een aandachtspunt. Beheer van het ISOR vormt voor veel gemeenten een probleem. Het heeft geen prioriteit, het is onduidelijk wie bij een gemeente verantwoordelijk is en de richtlijnen zijn voor verschillende interpretaties vatbaar. De milieudienst wil onderzoeken hoe het beheer van ISOR beter geregeld en geborgd kan worden. Een aantal gemeenten heeft behoefte aan gegevens over personen-dichtheden op de risicokaart.

Vergunningverlening en Handhaving

Alle gemeenten hebben hun vergunningverlening en handhaving gemandateerd aan de Milieudienst. Dit loopt goed. Alle vergunningverleners hebben via de milieudienst twee IPO-modules gevolgd (inleiding EV en EV in de milieuvergunning). Ook alle handhavers zijn bij de milieudienst gedeeltelijk opgeleid (module inleiding EV). In de regio is één gemeente met een BRZO bedrijf en een met drie BRZO-bedrijven. De milieudienst voldoet zelf niet aan de maatlat BRZO, maar heeft dit via de DCMR geregeld.

Transport van gevaarlijke stoffen

De Milieudienst heeft in 2008 een project tellingen uitgevoerd, waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen in de regio is geteld en risicoberekeningen zijn gemaakt (inclusief groepsrisico). Uit het project blijkt dat de risico's van het transport over de weg (provinciaal en gemeentelijk) in de regio niet relevant zijn. De milieudienst wil op den duur de gegevens uit de tellingen voor gemeenten inzichtelijk maken via Geoweb. Tien van de dertien gemeenten in de regio hebben een route gevaarlijke stoffen ingesteld. Er zijn veel vragen over de bebording ervan: welke 'regels' gelden er voor het plaatsen? Bij wie moet je zijn voor borden, wie neemt het initiatief voor plaatsing en wie is verantwoordelijk voor het onderhoud? Acht gemeenten hebben inzicht in de verlading van gevaarlijke stoffen en één gemeenten heeft inzicht in de verlading van propaan (anderhalf jaar geleden heeft de milieudienst alle propaantanks in de regio in kaart gebracht).

Structuurvisie

Een gemeente heeft een vastgestelde lokale EV-visie en er zijn drie gemeenten volop bezig een EV-visie te schrijven. Een gemeente heeft haar visie op EV opgenomen in de (vastgestelde) gebiedsgerichte milieuvisie. Een aantal gemeenten start het visietraject nadat de fusie een feit is geworden of sluit aan bij de visie van de fusiepartner. Vier gemeenten onderschrijven de regionale visie. Vanwege de aard van de EV-problematiek in de gemeenten is er geen behoefte aan een lokale uitwerking.

EV in RO

Borging van externe veiligheid in ruimtelijke plannen gaat over het algemeen goed. Het gebied van de regio is niet groot en door contacten bij gemeenten komt een groot deel van de RO-plannen voor advisering bij de milieudienst langs. De ROM-afdeling van de Milieudienst (Ruimtelijke Ordening en Milieu) adviseert over 90% van de

bestemmingsplannen of schrijft deze (soms) zelf. In deze plannen wordt externe veiligheid meegenomen. De overige 10% van de plannen wordt gemaakt door ingenieurs bureaus of door de gemeente zelf, soms vanwege de lange doorlooptijd bij de milieudienst. Bij deze plannen kan het voorkomen dat EV niet meegenomen wordt.

De samenwerking tussen ambtenaren EV en RO bij gemeenten verloopt over het algemeen goed. Bij kleine gemeenten zijn er korte lijnen en zitten RO'ers en EV'ers bij elkaar op de gang of op de kamer. Werkprocessen zijn over het algemeen niet beschreven, maar gemeenten geven aan daar geen behoefte aan te hebben: borging van EV in RO gebeurt door ervaring en contact. Voor grotere gemeenten, met fysieke afstand tussen de afdeling RO en de afdeling Milieu, is borging wel een aandachtspunt. In een enkele gemeente wordt EV gezien als hindermacht van lokale ontwikkelingen.

Groepsrisico

Vijf gemeenten geven aan wel eens advies gevraagd te hebben in het kader van de GR-verantwoording. Dit loopt via de milieudienst. De maatregelen die de brandweer voorstelt, worden over het algemeen overgenomen, maar er vindt hierover geen terugkoppeling met de regionale brandweer plaats. Niet alle gemeenten zijn tevreden met de manier waarop de regionale brandweer haar advies verwoordt. Er is behoefte aan een praktisch toepasbaar advies op basis waarvan een keuze gemaakt kan worden.

Sanering

Afgezien van een aantal LPG-tankstations zijn er geen saneringsgevallen voor gemeenten als bevoegd gezag.

Risicocommunicatie

Met uitzondering van één gemeente, wordt niet actief aan risicocommunicatie gedaan. Gemeenten communiceren met burgers over de risico's via de risicokaart. Twaalf gemeenten hebben een link naar de risicokaart op hun gemeentelijke website.

5. Resultaten Maatlat externe veiligheid

Begin 2008 hebben VROM, IPO en VNG de Maatlat Externe Veiligheid vastgesteld. De maatlat bevat de minimaal benodigde deskundigheid om wettelijke EV-taken te kunnen uitvoeren en de benodigde borging voor de continuïteit van de uitvoering van deze taken.

Bij de maatlat is ook een toepassingsplan opgesteld waarin de toepassing van de maatlat in de praktijk is uitgewerkt. In het toepassingsplan staat dat in 2008 een nulmeting wordt gehouden. Tien provincies zijn met die nulmeting aan de slag gegaan. Hierbij stonden twee doelstellingen centraal:

- Het in beeld brengen van de huidige situatie in relatie tot de maatlat en het toepassingsplan (waar staan we nu);
- Het in beeld krijgen van het draagvlak voor en de kritiekpunten op de maatlat ten behoeve van een evaluatie.

Om deze vragen te beantwoorden, zijn gegevens verzameld over de volgende deskundigheidsgebieden:

- A. Het vaststellen van de EV-situatie op basis van het Bevi/RNVGS (Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen)
- B. Het toetsen van de ontvankelijkheid van een QRA
- C. Het inhoudelijk beoordelen van een QRA
- D. Het maken van QRA's in het kader van het Bevi/RNVVS
- E. Het verantwoorden van het groepsrisico
- F. Het toepassen van PGS-richtlijnen

De aanpak van de nulmeting verschilde per provincie. Ondanks diversiteit in de uitvoering, geven de metingen een consistent beeld. In dit hoofdstuk gaan we in op de resultaten van de maatlatmeting in Zuid-Holland op drie niveaus: gemeentelijk, regionaal en provinciaal. Daarnaast worden kort de resultaten uit het landelijk onderzoek beschreven. Bijlage 2 geeft een totaaloverzicht van de landelijke resultaten.

5.1 Resultaten en aandachtspunten uit het onderzoek in Zuid-Holland

In Zuid-Holland heeft de provincie gesprekken gevoerd aan de hand van de eigen vragenlijst en gemeenten gevraagd zelf de Maatlatvragenlijst in te vullen. Uiteindelijk zijn er 77 gemeenten die deel hebben genomen aan het onderzoek. 17 gemeenten, drie milieudiensten en de provincie hebben de Maatlat ingevuld. De rest van de gemeenten heeft de Maatlat, in overleg met de milieudiensten, niet ingevuld en alleen de menukaartvragen beantwoord.

Resultaten maatlat bij meting gemeenten

Het beeld dat de ingevulde maatlatlijsten uit Zuid-Holland opleveren, komt overeen met het landelijke beeld: geen van de gemeenten voldoet zelfstandig aan de Maatlat. Gemeenten hebben wel de basiskennis, zoals die bij deskundigheidsgebieden A en F gevraagd worden op orde. Maar gemeenten hebben over het algemeen niet de ambitie om specialist op het gebied van externe veiligheid te worden. Dit komt onder meer omdat de eisen van de Maatlat niet in verhouding staan tot de EV-problematiek binnen het overgrote deel van de gemeenten. Een laag risicoprofiel op externe veiligheid, betekent een 'kleine' werkvoorraad bij het maken en het toetsen van QRA's of het maken van groepsrisicoverantwoordingen (Deskundigheid B, C, D, E, F).

De gemeenten betrekken allemaal hun deskundigheid extern. Zij hebben (grote) gedeelten van hun EV-taken uitbesteed aan milieudiensten, aan Veiligheidsregio's en aan derden. Deze laatste groep betreft vaak adviesbureaus. De afspraken met deze partijen zijn meestal niet conform het toepassingsplan van de Maatlat geborgd. Dit betekent niet dat er geen afspraken zijn, maar dit betekent dat deze niet of nauwelijks formeel zijn vastgelegd. 88% geeft aan de borging deels te hebben geregeld. De afspraken zijn wel vastgelegd, maar niet voor een langere periode.

Resultaten maatlat bij meting milieudiensten

Onderstaande resultaten zijn gebaseerd op gegevens van drie van de zes milieudiensten. Bij één van die drie milieudiensten is niet alle informatie bekend en is gewerkt met bepaalde aannames. Deze aannames zijn gebaseerd op de lijn die is waar te nemen in de antwoorden van de andere milieudiensten.

Uit de gegevens kunnen we afleiden dat grotere milieudiensten op veel deskundigheidsgebieden (A, B, C en F) zelfstandig voldoen aan de maatlat. Deskundigheidsgebied E en in iets mindere mate D blijken echter voor allen een bottleneck. Dit komt met name door de beperkte werkvoorraad. De milieudiensten hebben moeite om te voldoen aan de continuïteitsvereisten van de maatlat, omdat er een beperkte werkvoorraad op dit gebied is. Dit beeld is consistent met het landelijke beeld.

De grotere milieudiensten maken weinig gebruik van externe deskundigheid, behalve van de regionale brandweer bij werkzaamheden voor zelfredzaamheid (deskundigheidsgebied E). Inhoudelijk wordt daarmee zo goed als aan de Maatlat voldaan. Of het inschakelen van die deskundigheid via langdurige afspraken is geregeld is niet duidelijk. Gezien het landelijk beeld, vermoeden we dat dit niet in lijn is met de eisen uit het toepassingsplan. Of dit nadelige invloed op de kwaliteit van uitvoering heeft, is nog maar de vraag.

Kleinere milieudiensten verschillen nauwelijks van een gemiddelde gemeente. De basisvaardigheden zoals die bij deskundigheidsgebieden A en F gevraagd worden, zijn op orde. Bij de overige deskundigheidsgebieden kan de MD niet zelfstandig aan de eisen voldoen, omdat de werkvoorraad te klein is. De kleinere milieudienst maakt wel veel gebruik van externe deskundigheid. Daarbij heeft de milieudienst vaak wel afspraken met de derde partij gemaakt, maar het is niet duidelijk of dit volledig in lijn is met de vereisten uit het toepassingsplan. Deze eist dat je als organisatie een contract voor vier jaar afsluit. Het toepassingsplan eist ook dat de partij aan wie je uitbesteed ook heeft verklaard aan de maatlat te voldoen.

Resultaten meting maatlat provincie

De provincie Zuid-Holland heeft voor het gebied Rijnmond de externe veiligheidstaken volledig neergelegd bij de DCMR. Dit deel van de EV-taken is niet meegenomen in deze nulmeting. Deze meting heeft alleen betrekking op de EV-taken die de provincie Zuid-Holland zelf uitvoert.

Het algemene beeld is dat de provincie op veel onderdelen (A, B, C en F) zelfstandig voldoet aan de maatlat. De werkvoorraad is voldoende en er is voldoende deskundigheid, verdeeld over verschillende personen, in de organisatie aanwezig. Soms is de gemiddelde frequentie van uitvoering net te laag. Dit is met een andere werkverdeling te verhelpen.

Voor deskundigheidsgebied D, het maken van QRA's, wordt de principiële keuze gemaakt om dat niet zelf te doen. De provincie beoordeelt QRA's en wil in het kader van de objectiviteit deze niet zelf maken. Zuid-Holland besteedt dit in voorkomende gevallen uit aan een adviesbureau. Wanneer de provincie externen inschakelt is dat voor een deel in lijn met het toepassingsplan. In een aantal gevallen is niet geregeld dat de externe partij ook heeft verklaard te voldoen aan de gevraagde deskundigheid in de Maatlat of zijn de afspraken niet voor vier jaar vastgelegd.

5.2 Resultaten en aandachtspunten uit het landelijk onderzoek

Uit de landelijke resultaten blijkt dat de meerderheid van de bevoegde gezagen niet of nog niet zelfstandig voldoet aan de vereisten uit de maatlat en het toepassingsplan. Er zijn slechts enkele bevoegde gezagen die nu al zelfstandig voldoen. Voor een aantal grote gemeenten en enkele provincies is de stap om te voldoen klein. Door gerichte opleiding, herverdeling van werk en/of het aanpakken van deskundigheid bij handhavers kunnen die instanties aan de eisen voldoen.

Voor de meeste gemeenten geldt dat zij, gegeven hun risicoprofiel en eigen werkvoorraad, niet zelfstandig kunnen voldoen aan de gehele maatlat. Zij moeten externe deskundigen inschakelen (via een andere overheidsinstantie of marktpartijen). Hier maken verreweg de meeste gemeenten en provincies dan ook gebruik van. Het inschakelen van externe deskundigheid zou, op het eerste gezicht, voor alle instanties een eenvoudige mogelijkheid zijn om te voldoen aan de maatlat. Maar aantoonbare borging van zowel kwaliteit als continuïteit (op een manier die de maatlat en het toepassingsplan verlangen) is op geen van de deskundigheidsgebieden volgens de maatlat geregeld. Met dit verschil dat het inschakelen van externe deskundigen niet in ieder deskundigheidsgebied even vaak voorkomt. Organisaties kunnen dit relatief eenvoudig oplossen met een gezamenlijke standaardovereenkomst, waarin de externe partij kwaliteit garandeert of door samen te werken zoals bij de Maatlat BRZO.

De landelijke resultaten per deskundigheidsgebied zijn als volgt:

Deskundigheidsgebieden A, B en F:

De deskundigheidsgebieden A, B en F zijn een soort basisvaardigheden. Een duidelijke meerderheid van de provincies en gemeenten heeft kennis in huis en een groot deel kan ook al zelfstandig voldoen aan de maatlat. Degenen die deze kennis niet of deels niet hebben, maken gebruik van de kennis van een samenwerkingsverband. De grootste aandachtspunten liggen bij de deskundigheid van handhavers (bij deskundigheidsgebieden A en F) en de deskundigheid op het gebied van het toetsen van de ontvankelijkheid van QRA's (deskundigheidsgebied B). Bij deskundigheidsgebieden A en F geven gemeen-

tes aan dat handhavers niet of over onvoldoende kennis beschikken. Het kennistekort bij deskundigheidsgebied B kan opgelost worden met een aantal cursussen (bijvoorbeeld het volgen van 1 of 2 modules van de Saxionopleiding). Twee derde van de bevoegde gezagen voldoet daarmee relatief eenvoudig aan deze onderdelen van de maatlat.

Deskundigheidsgebieden C, D en E

Deskundigheidsgebieden C, D en E zijn de meer specialistische onderdelen uit de maatlat. Bij deze specialistische onderdelen beschikt een groot deel van de onderzochte instanties niet over de gevraagde deskundigheid. Dit komt vooral omdat deze werkzaamheden maar weinig voorkomen. Medewerkers die wel de kennis hebben kunnen, vanwege de lage frequentie van voorkomen, onvoldoende routine opbouwen. Bij gemeenten waar de frequentie wel voldoende hoog is, heeft men doorgaans toch te weinig deskundigen. Dan ontbreekt het aan ervaring (die via natuurlijk verloop vanzelf komt) of er is geen derde persoon aangewezen die in opleiding is. In enkele gevallen zijn er te veel medewerkers met kennis en opleiding in relatie tot de werkvoorraad: herverdeling van werk is dan een oplossing. Bij deskundigheidsgebied D blijkt overigens dat organisaties om principiële redenen (om schijn van subjectiviteit te voorkomen) er voor kiest om dat niet zelf te doen. Dus zelfs al heeft een organisatie voldoende werkvoorraad, dan nog kunnen ze niet de routine opbouwen die nodig is om zelfstandig te voldoen aan de maatlat.

Onderdeel E scoort in het basisniveau van kennis hoog. Toch is dit niet vergelijkbaar met de onderdelen A en F. Bij E hebben verschillende mensen maar een deel van de deskundigheid.

5.3 De belangrijkste bevindingen ten aanzien van het instrument

Bij het landelijk onderzoek naar de Maatlat is niet alleen gemeten waar we nu staan, maar het instrument zelf is ook geëvalueerd. De belangrijkste bevindingen zijn:

- De eisen in de maatlat staan niet in verhouding tot het risicoprofiel van het merendeel van de gemeenten. Gemeenten die helemaal niet of nauwelijks voldoen aan de maatlat, zijn in de regel kleine gemeenten met weinig of geen BEVI inrichtingen en het is de vraag of gemeenten aan de maatlat moeten voldoen.
- De maatlatvragen zijn over het algemeen lastig, onduidelijk, ingewikkeld en tijdrovend (het instrument is complex).
- De eisen uit de maatlat kunnen breder geïnterpreteerd worden.
- Aantallen (in keren dat iets voorkomt) zijn vaak lastig te noemen.
- Er is onvoldoende differentiatie in de antwoorden mogelijk. Ook is de deskundigheid niet goed aan te geven. Gemeenten willen graag terugzien dat ze op bepaalde subonderdelen wel voldoen. Er zijn de afgelopen jaren al grote verbeterlagen gemaakt in de uitvoering van EV-taken.
- Kennis is in een aantal gevallen (vooral bij Deskundigheidsgebied E) in delen bij meerdere personen in een gemeente aanwezig. De maatlat vereist echter dat kennis ongedeeld bij 1 of meerdere personen aanwezig is (het aantal fte's is in feite minder relevant).
- De Maatlat zegt niets over borging van de werkwijze, de taakverdeling en verantwoordelijkheden bij de uitvoering van wettelijke EV-taken (met ander woorden: het instrument zegt niets over het organiseren dát de deskundigheid wordt betrokken). Wanneer je dus alleen meet of een organisatie deskundigheid in huis heeft om taken uit te voeren, dan is dat niet voldoende. In de praktijk komt het namelijk voor dat de beschikbare deskundige op externe veiligheid niet of te laat betrokken wordt. Je kunt dan veronderstellen dat er alsnog onvoldoende kwaliteit van uitvoering is.

5.4 Conclusies en aanbevelingen uit het landelijk onderzoek

Het landelijk onderzoek van Haskoning concludeert dat de meerderheid van de bevoegde gezagen niet of nog niet zelfstandig voldoen aan de vereisten uit de maatlat en het toepassingsplan. Dit heeft met een aantal aspecten te maken:

1. Geen aansluiting bij het risicoprofiel

Gemeenten vinden de eisen voor de deskundigheid, ervaring en continuïteit, niet in verhouding staan tot het risicoprofiel van het merendeel van de gemeenten. De organisatievereisten zouden dus afgezet moeten worden tegen het risicoprofiel van de omgeving waarmee de organisatie wordt geconfronteerd. Vragen die dan beantwoordt moeten worden zijn: Wat is het EV-risicoprofiel van de gemeente? Wat is het niveau van EV-organisatie van die gemeente? Op basis hiervan kun je uitvoeringsniveaus benoemen die passen bij het risicoprofiel.

2. De continuïteitsvraag bij het inschakelen van derden

Een groot deel van de bevoegde gezagen moet extern deskundigheid inschakelen willen zij aan de eisen van de maatlat kunnen voldoen. Deze werkwijze is bij veel organisaties een geaccepteerde methode om, toch specialistische werkzaamheden uit te kunnen voeren. De eisen ten aanzien van continuïteit bij het inschakelen van externe deskundigen vinden veel organisaties onnodig en draagt niet zichtbaar bij aan de kwaliteit van uitvoering. Deze borging wordt dus niet als borging gezien, maar als een hindernis. Haskoning beveelt aan om deze eis af te zwakken naar heldere afspraken over wat geregeld moet zijn voor de voortgangbewaking en heldere afspraken over het inschakelen van externe deskundigen (qua timing en qua inhoudelijke kwaliteit).

3. De organisatorische inbedding

De maatlat stelt juist geen eisen aan de borging van de werkwijze en samenwerking. Uit de kritieken bij de meting kun je afleiden dat er behoefte is aan een instrument dat de kwaliteit van uitvoering meet. Een behoefte die eigenlijk verder gaat dan wat de maatlat probeert te regelen. Met name de organisatorische borging is voor een aantal een zorgpunt.

4. Erkenning van de reeds verrichte inspanning

Veel gemeenten zijn van mening dat juist in de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in kennis en capaciteit op EV-gebied. De maatlat doet daarmee geen 'recht' aan wat er de afgelopen jaren is opgebouwd.

6. Conclusies en aanbevelingen

Om inzicht te krijgen of gemeenten in 2010 voldoende toegerust zijn (capaciteit, deskundigheid en professionaliteit) om taken van advisering, toetsing, handhaving, en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid te kunnen uitvoeren, heeft de provincie samen met de milieudiensten gesprekken met gemeenten gevoerd. De gesprekken en de maatlatlijsten hebben een goede indruk opgeleverd van hoe de uitvoering bij de gemeenten er voor staat. In dit hoofdstuk zijn op basis van de resultaten de conclusies beschreven. Ook zijn aanbevelingen voor gemeenten, samenwerkingsverbanden en provincie opgenomen.

6.1 De impuls zorgt voor een impuls

De financiële middelen van Programmafinanciering zijn bedoeld als een stimulans voor provincie, regio's en gemeenten om wettelijke EV-taken structureel te regelen. Programmafinanciering wordt met name regionaal besteed en heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het inhalen van achterstanden, het op centrale punten aantrekken van structurele capaciteit op EV. Daarmee wordt gewerkt aan continuïteit op de uitvoering en is er aandacht voor het onderwerp. Ook zijn ambtenaren de afgelopen jaren massaal naar het (IPO) cursusprogramma geweest, waardoor kennisachterstanden zijn weggevoerd.

De inventarisatieronde laat echter ook zien dat we er nog niet zijn. Het gaat hier met name om de volgende drie aspecten:

- Het goed beheren van EV-data (in het RRGs en ISOR);
- Het afleggen van de groepsrisicoverantwoording;
- Het borgen van EV in het ruimtelijke planproces (bijvoorbeeld door het borgen van maatregelen die voortkomen uit de GR-verantwoording, werkprocessen en ruimtelijke ordening, kennis en capaciteit).

Beheer risico-inventarisatie

Programmafinanciering heeft een belangrijke impuls gegeven aan het vullen van het RRGs. Het beheer van de gegevens uit het RRGs is nog niet goed geborgd. Wanneer het RRGs volledig door de milieudienst wordt gevuld, wordt het systeem over het algemeen beter beheerd en is het actueler. Wanneer het vullen en het autoriseren van het RRGs bij verschillende actoren is neergelegd (milieudienst en gemeente) dan heeft dit veelal tot doel om gemeenten zich bewust te laten worden en verantwoordelijk te laten voelen voor hun wettelijke taak. Het beleggen van dergelijke taken en de bijbehorende verantwoordelijkheden bij verschillende organisaties en mensen zorgt soms voor onduidelijkheid en maakt het beheer lastig. Eigenaarschap en veel actoren vereist goede communicatie tussen milieudienst en gemeenten.

Aanbevelingen

Gemeenten:

- Maak goede afspraken over de vulling en het beheer van het RRGs met de milieudienst. Zorg dat in de praktijk voor alle betrokkenen helder is wie vult, wie autoriseert en hoe vaak dit gebeurt.
- Het uitbesteden van taken aan milieudiensten zorgt voor continuïteit maar schept afstand van de gemeentelijke organisatie. Hou contact met de milieudienst over de uitgevoerde taken om bestuurlijke aandacht voor knelpunten niet te verliezen.
- Samenwerkingsverbanden:
- Zorg voor volledige, betrouwbare en actuele gegevens in het RRGs en op de risicokaart. De risicokaart dient steeds meer als belangrijk (signalerings)instrument voor ruimtelijke ordening en wordt ook door de milieufuncties gebruikt. Volledigheid, betrouwbaarheid en actualiteit van gegevens zijn belangrijk om gebruik te bevorderen.
- Laat gemeenten weten hoe volledig, betrouwbaar en actueel het RRGs is, zodat betrokken ambtenaren weten op basis van welke gegevens ze beleidsbeslissingen nemen.

Vergunningverlening en Handhaving

Continuïteit van de vergunningverlening en handhaving op externe veiligheid vereist kritische massa en kennis. Het overgrote deel van de gemeenten in Zuid-Holland heeft de taken van vergunningverlening en handhaving volledig uitbesteed aan milieudiensten. Dit verloopt goed. Gemeenten die deze taken niet hebben uitbesteed speelt capaciteitsgebrek. Vergunningverlening en handhaving lenen zich dan ook goed voor regionalisering. Kenmerkend voor deze taken is dat ze concreet zijn: er kunnen goede afspraken over het resultaat gemaakt worden en ze zijn in kostprijs uit te drukken. De capaciteit die voor de uitvoering van deze taken nodig is, is kwantificeerbaar.

De vergunningverleners van de milieudiensten zijn over het algemeen voldoende opgeleid voor EV. Het opleidingsniveau van handhavers is wel een aandachtspunt.

Gemeenten

- Het uitbesteden van taken aan milieudiensten zorgt voor continuïteit maar schept afstand van de gemeentelijke organisatie. Hou contact met de milieudienst over de uitgevoerde taken.
- Samenwerkingsverbanden
- Onderzoek de opleidingsbehoefte van handhavers op externe veiligheid. Maak eventueel gebruik van de IPO-modules op externe veiligheid of maak gebruik van de mogelijkheid om maatwerk cursussen te geven.

Transport van gevaarlijke stoffen

De aandacht voor transport van gevaarlijke stoffen is met name het laatste jaar toegenomen. Er is nog niet overal inzicht in de knelpunten langs transportassen, zoals het spoor en langs buisleidingen. Dit komt deels door het uitblijven van regelgeving. Ook zijn gemeenten bij het inzicht in knelpunten en het oplossen van deze problemen voor een groot deel afhankelijk van derden. Verwacht wordt dat in de uitvoering de nadruk voor de komende tijd op dit onderwerp ligt. Op dit moment wordt routing gezien als een belangrijk instrument om de risico's van transport te beperken. Er is geen zicht op de handhaving van deze routes en naar verwachting gebeurt dit niet. Ook op dit onderwerp zijn gemeenten afhankelijk van andere partijen.

Aanbevelingen

Provincie:

- Ondersteun gemeenten bij het vinden van een oplossing voor de handhaving van routing.
- Ondersteun gemeenten en samenwerkingsverbanden bij de bebording van de routes gevaarlijke stoffen.
- Overtuig het Rijk van de noodzaak van een snelle invoering van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Structuurvisie

Regionale visies alleen voldoen zelden voor een gemeente. Maar ze hebben wel degelijk een functie: ze stimuleren het (starten met) het opstellen van gemeentelijke visies. Veel gemeenten geven aan plannen te maken of te willen aanhaken bij een regionaal initiatief. Doelen van een dergelijke visie zijn: kennis en netwerk opbouwen, bestuurlijke aandacht voor het onderwerp genereren, een vaste lijn in EV-beleid ontwikkelen en een externe veiligheid borgen in de ruimtelijke ordening. Het ontwikkelen van een visie op externe veiligheid kost veel tijd en inzet. Logischerwijs beginnen visietrajecten vaak in gemeenten met EV-knelpunten.

- Provincie: Ondersteun gemeenten bij het ontwikkelen van een EV-visie, maar maak keuzes: voor welke gemeenten is een visie wenselijk en/of noodzakelijk? Welke mate van on-dersteuning geef je (intensief of meer aan de zijlijn)?

Ruimtelijke ordening

In veel gemeenten gewerkt wordt aan de borging van externe veiligheid in de ruimtelijke ordening. Een aantal factoren is bepalend voor deze verankering. Allereerst de cultuur onder de betrokken ambtenaren: er zijn gemeenten waar EV wordt beschouwd als hindermacht. Ook (fysieke) afstand tussen de afdeling ruimtelijke ordening en milieu. Goede contacten en afstemming tussen de verschillende disciplines zijn essentieel voor de verankering van externe veiligheid in ruimtelijke plannen. Dat blijkt bij kleine gemeenten waar de lijnen tussen milieu- en RO-ambtenaren kort zijn. Ten derde zorgen de voortdurende wijzigingen en complexe regels ervoor dat externe veiligheid lastig uit te leggen is aan ruimtelijke ordenaars. Dit wordt nog eens extra bemoeilijkt door het grote verloop bij deze afdelingen.

Aanbevelingen

Gemeenten:

- Zorg voor blijvende, goede samenwerking tussen afdelingen die zijn belast met Wm-taken en Wro-taken. Doe dit op een manier die past bij de gemeente, maar die wel continuïteit garandeert. Betrek daarbij ook de adviserende diensten zoals de regionale brandweer.
- Maak jezelf minder kwetsbaar voor het verloop onder ambtenaren door afspraken vast te leggen en door ruimtelijke doorwerking vast te leggen. Dit kan onder meer in een visie op externe veiligheid.

Groepsrisico

Een behoorlijk aantal gemeenten geeft aan nog nooit een groepsrisico verantwoording te hebben geschreven. Dit kan betekenen dat er geen stijging van het groepsrisico is in een groot aantal gemeenten, of de noodzaak van een GR-verantwoording wordt niet altijd door gemeenten herkend. Zo zou het kunnen zijn dat niet altijd bekend is dat er ook een volledige GR-verantwoording uitgevoerd moet worden wanneer het risico onder de oriënterende waarde blijft.

De advisering van de regionale brandweer bij de groepsrisicoverantwoording is een aandachtspunt. Het advies wordt wel regelmatig aangehaald en ook voor een groot deel overgenomen. Maar voor gemeenten is het lastig om de voorgestelde maatregelen van de brandweer uit te voeren en de uitvoering daadwerkelijk te borgen, omdat de adviezen niet zijn voor te schrijven in de procedure (Wm of WRO). Gemeenten vinden het advies ook lastig te lezen. Dit komt ondermeer omdat de brandweer met een ander begrippenkader werkt waar gemeenten minder bekend mee zijn. Tot slot betrekken gemeenten de regionale brandweer te weinig in het verantwoordingsproces en de regionale brandweer zelf, controleert niet of en hoe de adviezen worden gebruikt.

Aanbevelingen

Gemeenten:

- Stem de verwachtingen tussen de adviserende en de vragende partij af. Maak in een schriftelijke adviesvraag duidelijk welk kader en op welke onderdelen het advies van de regionale brandweer wordt verwacht.
- Koppel terug aan de brandweer wat er met hun adviezen gebeurt en geef hen daarmee de mogelijkheid kun advisering aan de praktijk aan te passen. Zo kan de brandweer leren van de ervaringen met het advies.
- Samenwerkingsverbanden:
- De groepsrisicoverantwoording vraagt om een afweging tussen belangen. Laat de groepsrisicoafwegingen maken door het lokale bestuur. Vul de afweging niet in voor het gemeentebestuur, maar bereidt de afweging voor en laat de beslissing over aan het bestuur. Betrek het bestuur niet alleen formeel, maar ook inhoudelijk bij het afwegingsproces.
- Plan als regionale brandweer tijdens het opstellen van het advies of na het geven van het advies een overleg met de gemeente in. Op die manier kun je controleren of het advies duidelijk en bruikbaar is.

Provincie:

- Vergroot het kennisniveau met betrekking tot de groepsrisicoverantwoording bij gemeenten.
- Stel duidelijke kaders bij de groepsrisicoverantwoording en communiceer deze met gemeenten en milieudiensten. Verschaf helderheid in wat je daarin verwacht (wanneer is een groepsrisicoverantwoording goed genoeg).
- Laat de groepsrisicoafweging maken door het lokale bestuur. Stimuleer bestuurders om deze afweging te maken en ambtenaren om deze afweging inhoudelijk voor te bereiden. Door de verantwoording meer bij bestuurders neer te leggen, zal het bewustzijn over EV-risico's bij bestuurders toenemen.

Sanering

Gemeenten voeren zelf de regie op saneringen. Milieudiensten hebben hier een meer faciliterende en adviserende rol. Het aantal verplichte saneringen in Zuid-Holland lijkt mee te vallen. Hoewel nog niet overal inzicht is in de nieturgente saneringen en saneringsgevallen bij transportassen (buisleidingen). Met uitzondering van het Rijnmondgebied hebben gemeenten in Zuid-Holland als bevoegd gezag vooralsnog te maken met saneringen rond LPG-tankstations en deze worden over het algemeen binnen de wettelijke termijn opgelost.

Een klein aantal gemeenten onderzoeken actief ook groepsrisico-overschrijdingen bij LPG-tankstations. Maar wanneer er geen wettelijke basis is om een EV-knelpunt te saneren, lijkt veiligheid een onderschikt belang.

Aanbevelingen

Provincie:

- Overtuig het Rijk van snelle invoering van de regelgeving rond buisleidingen, het basisnet en de nieuwe afstanden in het REVI.

Risicocommunicatie

De ontwikkeling van beleid op risicocommunicatie en tools voor de uitvoering ervan, vereist kritische massa en kennis. De meeste gemeenten sluiten zich dan ook aan bij initiatieven van de (veiligheids)regio's waar centraal capaciteit georganiseerd wordt. Gemeenten blijven en nemen wel zelf de verantwoordelijkheid om binnen hun grondgebied deze tools in te zetten en te communiceren over risico's. De wijze waarop (passief, actief) is afhankelijk van de problematiek en de bestuurlijke inzet. Vooralsnog is de afgelopen jaren vooral passief met risicocommunicatie omgegaan (via een link naar de risicokaart op hun website). Het laatste jaar is dit onderwerp meer in ontwikkeling.

6.2 Grootte van de gemeente: borging, continuïteit, en cultuur

Kleine organisaties met een geringe EV-problematiek en daarmee dus weinig routine in werkzaamheden zijn kwetsbaar. Bij kleine gemeenten is het aantal medewerkers dat zich met externe veiligheid bezighoudt (en ook nog maar voor een klein deel van hun tijd) beperkt. Daarnaast is sprake van een groot verloop van medewerkers in een aantal sectoren, waaronder ruimtelijke ordening. Als (een van) deze medewerker(s) vertrekt, valt ook de kennis en ervaring weg. Daarmee komt de structurele uitvoering van EV-taken in het nauw.

De Maatlat externe veiligheid onderstreept dit probleem en stelt eisen aan de deskundigheid die minimaal nodig is voor borging voor continuïteit in de uitvoering. Wanneer organisaties voldoen aan de maatlat wil dat zeggen dat er een goede basis is aan kennis, capaciteit en ervaring om taken uit te voeren. Ze zijn minder kwetsbaar wanneer taken of mensen wegvallen. Maar het is geen garantie dat ook daadwerkelijk kwaliteit wordt geleverd. Dit laatste pretenderen de opstellers van de maatlat ook niet. De maatlat is daarmee niet het middel, maar één van de middelen om bij te dragen aan de kwaliteit van uitvoering voor wat betreft externe veiligheid.

Nadeel van een kleine gemeente mag kwetsbaarheid in de continuïteit zijn, er zijn ook voordelen. Bij veel gemeenten constateren we dat externe veiligheid niet schriftelijk geborgd is in ruimtelijke ontwikkeling, maar dat het toch (over het algemeen) goed gaat met EV in ruimtelijke plannen. Ambtenaren milieu en RO zitten bij elkaar op de gang, of zelfs op de kamer. Dit blijkt in de praktijk belangrijk om te borgen dat EV wordt meegenomen in ruimtelijke plannen. Zodra gemeenten groter worden, en de fysieke afstand tussen RO- en milieuambtenaren groter wordt, wordt het ook lastiger om EV in de ruimtelijke plannen te krijgen. Men weet elkaar niet (vroeg in het proces) te vinden. Zij moeten meer energie in de afstemming met de RO-afdeling steken en borging regelen door werkafspraken en procedures.

Aanbevelingen

Gemeenten:

- Zorg voor blijvende, goede samenwerking tussen afdelingen die zijn belast met Wm-taken en Wro-taken. Doe dit op een manier die past bij de gemeente, maar die wel continuïteit garandeert. Betrek daarbij ook de adviserende diensten zoals de regionale brandweer.

Samenwerkingsverbanden:

- Zorg voor voldoende specialistische kennis binnen de organisatie. De meeste gemeenten zien zichzelf als generalist, zeker de kleinere en middelgrote gemeenten in Zuid-Holland. Gemeenten hebben ook een beperkt aantal fte's beschikbaar voor EV. Deze gemeenten kunnen dan ook niet voldoen aan de eisen uit de Maatlat EV. Dat betekent wel dat er binen de samenwerkingsverbanden voldoende kennis moet zijn om op terug te vallen. De IPO-cursussen op externe veiligheid kunnen hier in voorzien.

6.3 Uitvoering versus beleid: een andere samenwerkingsvorm vereist

Vooraf de echte uitvoeringstaken (bijvoorbeeld op het gebied van vergunningverlening en handhaving) zijn uitbesteed aan milieudiensten en verlopen goed (zie ook paragraaf 6.1). Bij de meer beleidmatige taken, zoals het ontwikkelen van beleid op risicocommunicatie of een visie op externe veiligheid, spelen milieudiensten meer een faciliterende en adviserende rol. Gemeenten hebben behoefte aan maatwerk voor hun grondgebied. Zeker wanneer het risicoprofiel van gemeenten in een regio divers zijn. De beleidsstukken die op initiatief van de regio geschreven worden, gaan veelal als adviesstuk richting gemeenten. Die bepalen vervolgens wat ze meenemen vanuit dit aanbod al dan niet toegesneden op hun eigen gemeente. Dergelijk beleid moet in een intensief en gezamenlijk traject tot stand komen wil het succesvol kunnen zijn.

Aanbevelingen

Samenwerkingsverbanden:

- Ontwikkel beleid altijd samen met gemeenten. Dit is nodig om tot een succesvolle uitvoering te kunnen komen.

6.4 Verschillende samenwerkingsvormen in Zuid-Holland

Uit de gesprekken met de gemeenten blijkt dat de manier van samenwerken tussen gemeenten en milieudiensten per regio verschilt. Dit heeft te maken met:

- de omvang van de regio;
- de invulling van opdrachtgever- en opdrachtnemerschap;
- de verschillen in EV-problematiek (veel of weinig (te verwachten) EV-knelpunten).

De meeste gemeenten hebben hun milieutaken uitbesteed aan een milieudienst en zijn positief over de samenwerking met de milieudienst. Het gevaar van het volledig uitbesteden van taken aan een milieudienst is dat de wettelijke taken op afstand van gemeenten komen te staan en er niet meer bewust mee bezig zijn (zie ook paragraaf 6.1). Goede communicatie tussen gemeenten en de milieudienst is daarom essentieel.

De grootte van de milieudienst heeft invloed op de communicatie met gemeenten: hoe kleiner de milieudienst, hoe beperkter het speelveld, hoe makkelijker om het netwerk actief te betrekken en het overzicht op taakuitvoering te behouden. Hoe groter de regio, hoe groter het gevaar dat de afstand tussen milieudienst en gemeente (te) groot wordt. Het is dan des te belangrijker om als milieudienst veel tijd in het onderhoud van het netwerk te investeren.

De relatie tussen gemeente en milieudienst wordt niet alleen bepaald door de grootte van de milieudienst en de afgesproken rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer. Maar ook door de grootte van de EV-knelpunten die al bekend waren of nieuw ontstaan.

Het blijkt dat wanneer EV-knelpunten echt groot worden, de gemeente de regierol naar zich terugtrekt. Dat geldt bijvoorbeeld bij saneringsgevallen. Die gemeenten hebben tevens veel invloed op regionale uitvoering en strategie. Gemeenten en milieudiensten vertegenwoordigen niet automatisch dezelfde standpunten en ideeën.

Aanbevelingen

Gemeenten:

- Het uitbesteden van taken aan milieudiensten zorgt voor continuïteit maar scheidt afstand van de gemeentelijke organisatie. Hou contact met de milieudienst over de uitgevoerde taken om bestuurlijke aandacht voor lastigere kwesties en knelpunten niet te verliezen.
- Zorg voor verankering van externe veiligheid in de werkprocessen. Hou daarbij rekening met de grootte van de gemeente en de samenwerkingsvorm met de milieudienst.

Samenwerkingsverbanden:

- Het is belangrijk dat de MD haar zichtbaarheid naar de gemeenten op het gebied van EV vergroot en behoud, door structureel overleg of tussentijds informeel contact.

Provincie:

- Stel het nieuwe uitvoeringsprogramma 2011 - 2014 op samen met de partners. Denk hierbij niet alleen aan regionale samenwerkingsverbanden en regionale brandweer maar ook aan gemeenten.

Bijlage 1: Vragenlijst inventarisatieronde gemeenten

Zuid-Holland 2006-2010

Vragenlijst Nulmeting EV-taken gemeenten 2008

Gemeente:

Categorie:

Datum meting:

Uitgevoerd door:

Contactpersoon gemeente:

Aanwezig bij de meting:

Naam direct leidinggegevende:

paraaf:

Inleiding

Voor u ligt de Vragenlijst inventarisatie uitvoering EV-taken. Met behulp van deze vragenlijst proberen wij inzicht te krijgen in de vorderingen die de Zuid-Hollandse gemeenten maken in de uitvoering van EV-taken. In het navolgende hoofdstuk wordt de opzet van de vragenlijst kort toegelicht. De vragenlijst zal door de interviewers worden ingevuld. U hoeft de vragenlijst dus niet zelf in te vullen. Wij verzoeken u wel de vragenlijst door te nemen en de benodigde gegevens te verzamelen. Daar waar u zelf niet beschikt over de juiste informatie verzoeken wij u deze informatie bij uw collega's te verzamelen of te organiseren dat uw collega's bij het interview aanwezig zijn. Onder de gemeentelijke organisatie wordt in dit verband ook begrepen organisaties die voor/namens de gemeente belast zijn met de uitvoering van gemeentelijke EV-taken.

1. Toelichting vragenlijst

Een van de belangrijkste doelen van het uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006 - 2010 is dat gemeenten in 2010 voldoende toegerust zijn (capaciteit, deskundigheid en professionaliteit) om enerzijds taken van advisering, toetsing, handhaving en vergunningverlening op het gebied van externe veiligheid te kunnen uitvoeren en anderzijds de borging van externe veiligheid in de ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Om dit doel te bereiken is het noodzakelijk om inzicht te verkrijgen in de stand van zaken bij gemeenten in relatie tot milieudiensten en veiligheidsregio's. Samen met de regionale samenwerkingsverbanden wil Bureau EV een inventarisatieronde houden bij gemeenten om op uniforme wijze inzicht te krijgen in de integratie van EV in de beleids- en uitvoeringstaken.

De inventarisatieronde start deze zomer. Wij streven ernaar om resultaten mee te nemen in de eindrapportages van de uitvoeringsprogramma's over 2008. Aan de basis van deze ronde ligt voorliggende lijst met vragen die zijn opgesteld aan de hand van van het uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2006 - 2010 en de programmadoelen van de provincie Zuid-Holland. Voor de onderverdeling van de vragenlijst is de themaindeling van het Uitvoeringsprogramma aangehouden.

De interviewers van de provincie en de milieudienst doorlopen met u de vragenlijst waarin vragen per menukaartonderdeel uit het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006 - 2010 aan bod komen: organisatorische versterking en professionaliseren (waarvan een deel vragen zijn ten behoeve van de Maatlat Externe Veiligheid), risicoinventarisatie, vergunningverlening en handhaving, transport, structuurvisie, ruimtelijke ordening, groepsrisico, sanering en risicocommunicatie. Met behulp van de vragenlijst willen wij inzicht te krijgen in de vorderingen van uw gemeente in de uitvoering van EV-taken.

De onderdelen 1 t/m 9 bestaan uit 4 kolommen met daarin informatie over:

- Nummer (afgekort met Nr)
In deze kolom is het volgnummer opgenomen.
- Status (afgekort met St)
Indien in deze kolom de letter “W” staat vermeldt, betreft het een doelstelling die wettelijk verplicht is. Wanneer een doelstelling niet staat voor een wettelijke verplichting, is niets vermeld. Een doelstelling die niet verplicht is, is echter wel ‘noodzakelijk’ of ‘wenselijk’ met het oog op een veilige gemeente en een veilig Zuid-Holland.
- Stand van zaken
De vragenlijst is gericht op het in beeld brengen van de uitvoering van het EV-beleid. Bij elke doelstelling worden antwoordcategorieën gegeven. De interviewer kruist de antwoordcategorie die het meest van toepassing is aan. Doorverwijs-vragen zijn aangegeven met a, b, c..

Omdat antwoorden veelal genuanceerder liggen dan een simpel “ja” of “nee”, wordt ieder menukaartonderdeel afgesloten met de mogelijkheid antwoorden toe te lichten. Het is de bedoeling zoveel mogelijk informatie uit de vragenlijst te halen.

2. Vragen per Menukaartonderdeel

2.1 Organisatorische Versterking en Professionalisering

Samenwerking

1.1		Wordt in uw gemeente gebruik gemaakt van een milieudienst voor de invulling van de externe veiligheidstaken?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig (ga verder met vraag 1.1a) <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk (ga verder met vraag 1.1a) <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
1.1a		Welke taken heeft uw gemeente aan een milieudienst uitbesteed?	
1.2b		Hoe verloopt het contact met de milieudiensten tav overgedragen taken?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
1.3		Heeft uw gemeente samenwerking tussen de interne vakdisciplines (betrokken bij EV) schriftelijk geborgd?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet

Capaciteit

1.4		Beschikt uw gemeente over voldoende medewerkers met kennis en ervaring op het gebied van externe veiligheid in relatie tot de werkvoorraad?	<input type="checkbox"/> Voldoende capaciteit en kennisniveau is toereikend <input type="checkbox"/> Wel voldoende capaciteit, maar kennisniveau niet toereikend <input type="checkbox"/> Kennisniveau toereikend, maar te weinig capaciteit <input type="checkbox"/> Te weinig capaciteit en kennisniveau is niet toereikend <input type="checkbox"/> Niet van toepassing <input type="checkbox"/> Weet niet
1.4a		Wanneer het kennisniveau niet toereikend is: Op welke onderwerpen is het kennisniveau binnen uw gemeente onvoldoende?	<input type="checkbox"/> Ruimtelijke ordening <input type="checkbox"/> Transport van gevaarlijke stoffen <input type="checkbox"/> Wetgeving op externe veiligheid <input type="checkbox"/> Vergunningverlening en handhaving <input type="checkbox"/> Risicocommunicatie <input type="checkbox"/> Risicoinventarisatie <input type="checkbox"/> Sanering <input type="checkbox"/> Anders, nl
1.5		Hoeveel fte's zijn binnen uw eigen organisatie beschikbaar t.b.v. externe veiligheid?	Aantal noemen
1.6		Hoeveel fte's huurt u in t.b.v. externe veiligheid?	Aantal noemen
1.7		Zijn er voldoende structurele middelen voor de uitvoering van de gemeentelijke externe veiligheidstaken?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet

Deskundigheid

1.8		Zijn in uw gemeente verantwoorde- lijkheden voor externe veiligheid vastgelegd?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
1.9		Wat zijn uw belangrijkste kennis- bronnen op het gebied van EV?	
1.10		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Organisatorische versterking en professionalisering?	

2.2 Risico-inventarisatie

Algemeen

2.1	W	<p>Heeft uw gemeente een risicoinven- tarisatie gevaarlijke uitgevoerd?</p> <p>Minimaal 90% van de risicokaart- relevante bedrijven is geïnventari- seerd</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
2.2	W	<p>Heeft uw gemeente de inrichtingen waarvoor de registratieverplichting geldt, actueel en volledig (verplichte velden) vastgelegd in het RRGs. (Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen)</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
2.3	W	<p>Heeft uw gemeente de kwetsbare objecten actueel en volledig vastgelegd in ISOR (Informatie- Systeem Overige Ramptypen)?</p> <p>Overeenkomstig Regeling provinci- ale risicokaart “Nee totaal niet”: de afgelopen twee jaar is geen actie ondernomen om het ISOR te actualiseren</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
2.4		Heeft uw gemeente afspraken gemaakt over het beheer van het RRGS?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet
2.5		Heeft uw gemeente heeft afspraken gemaakt over het beheer van het ISOR?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet
2.6		Zijn alle EV / OOV / RO / VV medewerkers van uw gemeente in het bezit van een login voor de professionele risicokaart van Zuid-Holland?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet
2.7		Heeft uw gemeente een verwijzing gemaakt op de gemeentelijke website naar de risicokaart voor het eigen grondgebied?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet

IHKV Risicocommunicatie

2.8		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp risico-inventarisatie? Denk aan: beschikbaarheid gegevens Personendichtheden en beschikbaarheid gegevens Ruimtelijke plannen	
-----	--	---	--

2.3 Vergunningverlening en handhaving

Vergunning Wm

3.1	W	Heeft uw gemeente de beoordeling van EV schriftelijk geborgd in de werkprocessen van vergunningverlening? “n.v.t.”: indien vergunningverlening is uitbesteed	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.2		Hoeveel inrichtingen binnen uw gemeente vallen onder het bevoegd gezag Wm en onder het Bevi? T.o.v. het totaal	Aantal noemen
3.3	W	Hoeveel vergunningen van BEVI bedrijven, ten opzichte van het totaal aantal BEVI bedrijven, heeft uw gemeente actueel en afgerond? Toelichting: vergunningen zijn getoetst aan het BEVI	Aantal noemen
3.4		Wanneer niet alle vergunningen van BEVI bedrijven actueel en afgerond zijn, hoeveel vergunningen ten opzichte van het totaal, van deze BEVI bedrijven moeten nog geactualiseerd worden?	Aantal noemen
3.5		Hoeveel inrichtingen binnen uw gemeente vallen onder het bevoegd gezag Wm en zijn conform Leidraad Risico-inventarisatie risicokaart relevant?	Aantal noemen
3.6	W	Hoeveel vergunningen van risicokaart-relevante niet-BEVI bedrijven, ten opzichte van het totaal, heeft uw gemeente actueel en afgerond? Toelichting: betreft bedrijven die uitkomen boven de drempelwaarde Leidraad risicoinventarisatie	Aantal noemen

3.7	<p>Wanneer niet alle vergunningen van risicokaartrelevante niet BEVI bedrijven actueel en afgerond zijn, hoeveel vergunningen ten opzichte van het totaal, van deze BEVI bedrijven moeten nog geactualiseerd worden?</p>	Aantal noemen
3.8	<p>Vindt er binnen uw gemeente een integrale afweging plaats bij vergunningverlening?</p> <p>Met integrale afweging wordt bedoeld dat systematisch de consequenties op de relevante beleidsterreinen worden gewogen en dat de adviezen van de verschillende diensten tot één overzichtelijk en eenduidig eindadvies worden verwerkt. Ja indien dit bij 90% gebeurt.</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.9	<p>Worden vergunningverleners binnen uw gemeente opgeleid voor externe veiligheid?</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig (ga verder met 3.9a) <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk (ga verder met 3.9a) <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.9a	<p>Zo ja, Welke opleidingen in het kader van externe veiligheid gaat het hier om?</p>	<input type="checkbox"/> IPO modules externe veiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 + 2 Inleiding in externe veiligheid <input type="checkbox"/> 3 Besluit EV Inrichtingen <input type="checkbox"/> 4 EV en transport <input type="checkbox"/> 5 EV en milieuvergunning <input type="checkbox"/> 6 Veiligheidsnormen en RO <input type="checkbox"/> 7 Procesveiligheid <input type="checkbox"/> 8 QRA en Inrichtingen <input type="checkbox"/> 9 QRA en Transport <input type="checkbox"/> 10 Info registratie & Beheer <input type="checkbox"/> 11 Risicocommunicatie <input type="checkbox"/> Anders, nl. <input type="checkbox"/> N.v.t.

Handhaving

3.10	W	<p>Heeft uw gemeente een actueel bestuurlijk vastgesteld handhavingprogramma waarin EV een onderdeel vormt voor de prioritering van de handhavingstaken</p> <p>Met actueel wordt bedoeld dat het programma niet langer dan vier jaar geleden is vastgesteld</p>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.12		<p>Worden in uw gemeente worden de opgelegde handhavingbesluiten ook uitgevoerd?</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.13		<p>Is er binnen uw gemeente voldoende kennis aanwezig om de juridische aspecten van procedures rondom controle en handhaving af te kunnen wikkelen?</p>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet
3.14		<p>Worden handhavers binnen uw gemeenten opgeleid voor externe veiligheid?</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig (ga verder met 3.14a) <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk (ga verder met 3.14a) <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
3.14a		<p>Zo ja, welke opleidingen gaat het dan om?</p>	<input type="checkbox"/> IPO modules externe veiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 + 2 Inleiding in externe veiligheid <input type="checkbox"/> 3 Besluit EV Inrichtingen <input type="checkbox"/> 4 EV en transport <input type="checkbox"/> 5 EV en milieuvergunning <input type="checkbox"/> 6 Veiligheidsnormen en RO <input type="checkbox"/> 7 Procesveiligheid <input type="checkbox"/> 8 QRA en Inrichtingen <input type="checkbox"/> 9 QRA en Transport <input type="checkbox"/> 10 Info registratie & Beheer <input type="checkbox"/> 11 Risicocommunicatie <input type="checkbox"/> Anders, nl. <input type="checkbox"/> N.v.t.

BRZO

3.15	W	<p>Is uw gemeente (aangesloten bij) een maatlatorganisatie?</p> <p>Toelichting: Hiermee wordt voldaan aan het programma BeterZo. N.v.t.”: indien geen gemeentelijke BRZO-inrichtingen</p>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet
3.16		<p>Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Vergunningverlening en Handhaving?</p>	

2.4 Transport van Gevaarlijke Stoffen

Transport

4.1		Heeft uw gemeente heeft de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk langs spoorwegen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.2		Heeft uw gemeente de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk langs vaarwegen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.3		Heeft uw gemeente de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk langs rijkswegen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.4		Heeft uw gemeente heeft de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk langs provinciale wegen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.5		Heeft uw gemeente heeft de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk langs gemeentelijke wegen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.6		<p>Heeft uw gemeenten de ligging en externe veiligheidsrisico's van buisleidingen in beeld gebracht?</p> <p>Toelichting: risico's overeenkomstig huidige inzichten uit de circulaire)“n.v.t.” indien geen buisleiding in de gemeente)</p>	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.7		Heeft uw gemeente een route gevaarlijke stoffen ingesteld?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig (ga verder met 4.9) <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk (ga verder met 4.9) <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet (ga verder met 4.7a) <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet (ga verder met 4.7a) <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.7a		Indien 4.7 met nee beantwoord: Overweegt uw gemeente momenteel om een route gevaarlijke stoffen in te stellen?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.7b		Indien vraag 3.7 met 'nee' is beantwoord: Waarom stelt uw gemeente geen route gevaarlijke stoffen in?	

4.8	Weet u waar binnen uw gemeente de verlading van routeplichtige stoffen plaatsvindt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.9	Indien vraag 4.7 met 'ja' is beantwoord: Is de vastgestelde route voorzien van voldoende bebording?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.10	Wordt deze bebording periodiek onderhouden? Met periodiek wordt bedoeld eens in de X jaar	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.11	Indien vraag 4.7 met 'ja' is beantwoord: Handhaaft uw gemeente de route gevaarlijke stoffen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.12	Neemt uw gemeente externe veiligheid mee in verkeersbesluiten?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
4.13	Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Transport van Gevaarlijke Stoffen?	

2.5 Structuurvisie

5.1	Heeft uw gemeente een beleidsvisie of structuurvisie externe veiligheid vastgesteld? "Mee bezig": indien een start is gemaakt maar de beleidsvisie nog niet bestuurlijk is vastgesteld	<input type="checkbox"/> niet gestart (ga verder met 5.2) <input type="checkbox"/> zojuist gestart <input type="checkbox"/> volop bezig <input type="checkbox"/> in afronding <input type="checkbox"/> geheel afgerond <input type="checkbox"/> weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
5.1a	Is in de visie aangegeven hoe met (nieuwe en bestaande) bedrijventerreinen wordt omgegaan, om het ontstaan van nieuwe onwenselijke (sanerings)situaties te voorkomen?	<input type="checkbox"/> Uitsluiten kwetsbare objecten op bedrijventerreinen <input type="checkbox"/> uitsluiten nieuwe Bevi-inrichtingen <input type="checkbox"/> zonering artikel 14 Bevi <input type="checkbox"/> anders nl, <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> N.v.t.
5.1b	Is in de visie aangegeven hoe de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van een gemeente in relatie tot externe veiligheid is?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> N.v.t.

5.1C		Is in de visie aangegeven hoe omgegaan wordt met het beperken van bestaande risicovolle situaties, niet zijnde saneringssituaties	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> N.v.t
5.2		Indien 5.1 met 'nee' is beantwoord: Heeft uw gemeente zich aangesloten bij een beleidsstuk van een andere (hogere) overheid, zoals een provincie?	<input type="checkbox"/> Ja, provinciaal / regionaal / anders namelijk <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Mee bezig <input type="checkbox"/> N.v.t.
5.3		Indien 5.1 met 'nee' is beantwoord: Waarom heeft uw gemeente geen beleidsvisie of structuurvisie externe veiligheid?	<input type="checkbox"/> Gemeente is te klein <input type="checkbox"/> geen of te weinig risicobronnen <input type="checkbox"/> geen bestuurlijke prioriteit <input type="checkbox"/> geen geld <input type="checkbox"/> geen tijd <input type="checkbox"/> nut is onvoldoende duidelijk <input type="checkbox"/> anders namelijk
5.4		Indien 5.2 met 'nee' is beantwoord: Hoe gaat uw gemeente om met externe veiligheid?	Vrij invulveld
5.5		Heeft uw gemeente een uitvoeringsprogramma bij de beleidsvisie of structuurvisie externe veiligheid vastgesteld?	<input type="checkbox"/> niet gestart (ga verder met 5.2) <input type="checkbox"/> zojuist gestart <input type="checkbox"/> volop bezig <input type="checkbox"/> in afronding <input type="checkbox"/> geheel afgerond <input type="checkbox"/> weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
5.6		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Structuurvisie?	

2.6 Ruimtelijke Ordening

Doorwerking in bestemmingplannen

6.1	W	Is EV binnen uw gemeente een vast onderdeel van Ruimtelijke planontwikkeling en -realisatie en een onderdeel van de planologische afweging?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
6.2		Controleert uw gemeente bij WRO procedures of er sprake kan zijn van (toekomstige) saneringssituaties?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
6.3		Wordt binnen uw gemeente een EV deskundige vroegtijdig betrokken bij ruimtelijke plannen?	<input type="checkbox"/> niet betrokken <input type="checkbox"/> incidenteel betrokken <input type="checkbox"/> meestal betrokken maar veelal laat in het proces <input type="checkbox"/> meestal betrokken, veelal vroeg in het proces <input type="checkbox"/> altijd betrokken vanaf het startover-leg/begin van het proces <input type="checkbox"/> weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
6.4		Worden RO-medewerkers binnen uw gemeente opgeleid voor externe veiligheid	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
6.5		Zo ja, welke opleidingen gaat het dan om?	<input type="checkbox"/> IPO modules externe veiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 + 2 Inleiding in externe veiligheid <input type="checkbox"/> 3 Besluit EV Inrichtingen <input type="checkbox"/> 4 EV en transport <input type="checkbox"/> 5 EV en milieuvergunning <input type="checkbox"/> 6 Veiligheidsnormen en RO <input type="checkbox"/> 7 Procesveiligheid <input type="checkbox"/> 8 QRA en Inrichtingen <input type="checkbox"/> 9 QRA en Transport <input type="checkbox"/> 10 Info registratie & Beheer <input type="checkbox"/> 11 Risicocommunicatie <input type="checkbox"/> Anders, nl. <input type="checkbox"/> N.v.t.
6.6		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Ruimtelijke Ordening?	

2.7 Groepsrisico

Inbedding structurele adviesrol Regionale Brandweer

7.4	W	Vraagt uw gemeente advies bij de Regionale Brandweer voor de verantwoording van het groepsrisico en verwerkt u dit advies in de verantwoording van het groepsrisico? “n.v.t.”: indien geen GR-verantwoording aan de orde is geweest	<input type="checkbox"/> altijd <input type="checkbox"/> regelmatig <input type="checkbox"/> soms <input type="checkbox"/> zelden <input type="checkbox"/> nooit <input type="checkbox"/> weet niet
7.4a	W	Indien 7.4 met ‘altijd’ , ‘regelmatig’ of ‘soms’ beantwoord: Verwerkt uw gemeente het advies Regionale Brandweer in het definitieve besluit?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
7.1		Is vastgelegd de wijze waarop binnen het invloedsgebied met de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt omgegaan?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
7.2		Is hierbij een relatie gelegd met de hoogte van het groepsrisico, cq de mate van overschrijding van de oriëntatiewaarde?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
7.3		Is aangegeven welk niveau van groepsrisicooverschrijding bestuurlijk acceptabel wordt geacht ?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.

Borging van het GR in beleidsplannen en werkprocessen

7.5	W	Heeft uw gemeente de GR-verantwoording beschreven in beleidsplannen (bijv. beleidsvisie) en/of werkprocessen?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
7.6		<p>Heeft uw gemeente vastgelegd hoe omgegaan wordt met personendichtheden?</p> <p>In veel bestemmingsplannen kan het GR 'ongemerkt' sterk stijgen wanneer het niet wordt geborgd. Dit kan door directe verankering (max. personendichtheden vastleggen) of door indirecte verankering (maximale bebouwingsdichtheden e.d.). Zie ook de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico</p>	<input type="checkbox"/> ja, directe verankering <input type="checkbox"/> ja, indirecte verankering <input type="checkbox"/> nee, geen speciale aandacht <input type="checkbox"/> weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
7.7		<p>Heeft uw gemeente vastgelegd hoe wordt omgegaan met maatregelen i.h.k.v. de verantwoordingsplicht?</p> <p>Veel maatregelen kunnen niet direct in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Hoe worden deze maatregelen gewaarborgd?</p>	<input type="checkbox"/> ja borging in het bestemmingsplan <input type="checkbox"/> ja, borging elders (toelichting) <input type="checkbox"/> geen borging <input type="checkbox"/> weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t
7.8		Neemt uw gemeente maatregelen ihkv de verantwoordingsplicht GR die niet in het bestemmingsplan kunnen worden gewaarborgd mee in de verantwoording van het GR?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t
7.9		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Groepsrisico?	

2.8 Sanering

Voorkomen ontstaan van saneringssituaties

8.1		Heeft uw gemeente inzicht in de urgente saneringssituaties op basis van het vigerende BEVI/REVI?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
8.2		Heeft uw gemeente inzicht in de niet-urgente saneringssituaties op basis van het vigerende BEVI/REVI?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet (ga verder met 8.3) <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet (ga verder met 8.3) <input type="checkbox"/> Weet niet
8.2a	W	Zo ja, heeft uw gemeente een saneringsprogramma /planning voor het oplossen van de niet-urgente saneringssituaties? (Op basis van vigerende BEVI/REVI - Revi) "N.v.t." wanneer geen sanerings-situaties	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
8.3		Heeft uw gemeente beoordeeld of het groepsrisico van LPG-tankstations aanleiding geeft tot sanering (zoals beschreven in het LPG convenant)?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
8.4	W	Heeft uw gemeente de urgente saneringssituaties t.a.v. LPG en BRZO-bedrijven opgelost?	<input type="checkbox"/> Ja, volledig <input type="checkbox"/> Ja, gedeeltelijk <input type="checkbox"/> Nee, bijna niet <input type="checkbox"/> Nee, totaal niet <input type="checkbox"/> Weet niet
8.5		Heeft uw gemeente bestaande (relevante) bestemmingsplannen aangepast om saneringssituaties te voorkomen? (bijv. door kwetsbare objecten binnen risicocontouren niet toe te staan, risicovolle bedrijven uit te sluiten of onder 'voorwaarden' toe te staan) "Relevant": bp binnen invloedsgebied risicovolle activiteit waar ruimte aan kwetsbare objecten wordt gegeven "N.v.t." indien geen ruimte voor groei(beperkt) kwetsbare objecten	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> N.v.t.
8.6		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Sanering?	

2.9 Risicocommunicatie

Communicatieplan

9.1		Communiqueert uw gemeente actief met burgers over de risico's van gevaarlijke stoffen binnen de gemeentegrenzen	<input type="checkbox"/> altijd <input type="checkbox"/> regelmatig <input type="checkbox"/> soms <input type="checkbox"/> zelden <input type="checkbox"/> nooit <input type="checkbox"/> weet niet
9.2		Heeft uw gemeente een communicatieplan voor risicocommunicatie opgesteld?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> weet niet
9.3		Maakt uw gemeente bij de uitvoering van risicocommunicatie gebruik van de risicokaart?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> weet niet
9.4		Wilt u nog iets kwijt over het onderwerp Risicocommunicatie?	

Bijlage 2: Tabel uitkomsten Maatlat landelijk

	Vraagstelling	Percentage dat bevestigd
Deskundigheidsgebied A1: Vaststellen EV situaties op basis van BEVI		
Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	68%
	Heeft men voldoende deskundigheid (kennis, ervaringen opleiding) in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	65%
	Is minimaal 1 van de deskundigen een handhaver?	44%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	6%
Deskundigheidsgebied A2: Vaststellen EV situaties op basis van RNVGS		
Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	75%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	64%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	5%
Deskundigheidsgebied B: Toetsen ontvankelijkheid (QRA)		
Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	69%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	33%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	5%
Deskundigheidsgebied C: Beoordelen QRA		
Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	48%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	11%
	Is er voldoende routine bij de deskundigen	31%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	5%
Deskundigheidsgebied D: Het maken van QRA's		
Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	28%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	2%
	Is er voldoende routine bij de deskundigen	14%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	5%

Deskundigheidsgebied E: verantwoorden groepsrisico

Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	78%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	7%
	Is er voldoende routine bij de deskundigen	26%
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	11%

Deskundigheidsgebied F: Toepassen EV-relevante PGS-richtlijnen

Score 'zelfstandig voldoen'	Heeft men de vereiste kennis in eigen huis?	81%
	Heeft men voldoende deskundigheid in eigen huis (in aantal mensen, excl. Routine)	46%
	Is minimaal 1 van de deskundigen een handhaver?	39%
	Is er voldoende routine bij de deskundigen	62%*
Borging bij inschakelen externe deskundigheid	Wordt de externe deskundigheid betrokken conform de eisen van de Maatlat en het Toepassingsplan?	10%

N.B. Percentages aangaande de routine die met een * zijn gemarkeerd zijn, zijn in de regel hoger dan de score op deskundigheid. Dit getal geeft specifiek aan het aantal instanties dat een deskundige heeft met voldoende routine. Het voorgaande getal laat zien dat dit er vaak maar weinig instanties zijn dat ook in aantal voldoende deskundigen heeft.