

# RAAMWERK BELEIDSVISIE EXTERNE VEILIGHEID

- HULPMIDDEL VOOR EEN LOKALE  
AANPAK -

## Opdrachtgevers

Brabant Veiliger Projectgroep SAM02  
Gemeente Breda  
Postbus 90156  
4800 RH Breda  
Telefoon: (076) 529 30 00  
Fax: (076) 529 32 40  
Mevrouw M. Roozen  
De heer A. Rook (projectleiders)

## Opdrachtnemer

Adviesbureau Van Dijke  
Postbus 142  
5680 AC Best  
Telefoon : 0499 - 328400  
Fax : 0499 - 328401  
E-mail : avd@avd.nu

## Rapportagedata

Kenmerk : Notitie d.d. 12-10-2005  
Versie/datum : 3.0 / 08-02-2006  
Status : Definitieve rapportage  
Opgesteld door : drs. A.E. 't Hooft  
(projectleider)  
ir. ing. D. van Roosmalen  
(onderzoeker)

Concept  
Gecontroleerd door : drs. A.E. 't Hooft  
Datum : 22-12-2005  
Paraaf :

Definitief  
Geautoriseerd door : drs. A.E. 't Hooft  
Datum : 08-02-2006  
Paraaf :

Oplevering :



# INHOUDSOPGAVE

<b>TVOORWOORD</b> .....	<b>3</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
1.1 Aanleiding .....	4
1.2 Projectdoelstelling .....	4
1.3 Gemeentelijk beleid .....	4
1.4 Leeswijzer .....	6
<b>2 WAT IS EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>9</b>
2.1 Begrippenkader .....	9
2.2 Beleidskader .....	9
2.2.1 <i>Plaatsgebonden risico</i> .....	9
2.2.2 <i>Groepsrisico</i> .....	10
2.2.3 <i>Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar</i> .....	10
2.2.4 <i>Beleidsveld in ontwikkeling</i> .....	11
2.3 Juridisch kader .....	12
2.3.1 <i>Milieu</i> .....	12
2.3.2 <i>Ruimtelijke ordening</i> .....	12
2.3.3 <i>Verkeer en vervoer</i> .....	13
2.3.4 <i>Regionale brandweer als wettelijke adviseur</i> .....	13
<b>3 OPSTELLEN GEMEENTELIJKE BELEIDSVISIE EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>15</b>
3.1 Stap 1: Terreinverkenning .....	15
3.1.1 <i>Inzicht in de objectieve nulsituatie</i> .....	15
3.1.2 <i>Inzicht in de subjectieve nulsituatie</i> .....	16
3.1.3 <i>Inzicht in het maatschappelijke krachtenveld</i> .....	17
3.2 Stap 2: Bestaande beleiduitgangspunten .....	19
3.2.1 <i>Visie op externe veiligheid</i> .....	19
3.2.2 <i>Inhoudelijke keuzes</i> .....	21
3.2.3 <i>Procesmatige keuzes</i> .....	21
3.3 Stap 3: Integraal beleid .....	23
3.3.1 <i>Sturing geven aan krachtenveld</i> .....	23
3.3.2 <i>Veiligheid als ruimtelijke kwaliteit</i> .....	24
3.3.3 <i>Veiligheid door rampenbestrijding</i> .....	24
3.3.4 <i>Integraliteit van beleid</i> .....	24
3.4 Stap 4: Vastleggen van gewenste situatie .....	27
3.4.1 <i>Bepalen gewenst traject</i> .....	27
<b>4 BIJLAGENDOCUMENT</b> .....	<b>28</b>

## Voorwoord

Aanleiding voor veel gemeenten om aan een beleidsvisie externe veiligheid te denken ligt in een aantal zaken: de toegenomen aandacht van de burger en pers voor de omgang met gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), het toegenomen politieke belang en de consequenties van nieuwe wetgeving. De toegenomen aandacht komt voort uit het feit dat de samenleving, ondanks alle technologische voorsprong en regels, een aantal rampen heeft meegemaakt. De immuniteit van de overheid bij een ramp, een ongeval met vele doden of gewonden, staat daarbij tegenwoordig ter discussie.

Rampen en incidenten vormen de aanleiding voor de rijksoverheid om de lokale overheid te vragen de verschillende beleidsvelden vanuit het oogpunt van integrale veiligheid in samenhang te ontwikkelen, mede in het licht van het SEVESO-verdrag. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is daarbij kaderstellend. Het Besluit waarborgt dat de besluitvorming omtrent milieuvergunningen en ruimtelijke ordening voor de gewone burger voldoende transparant is in alle gevallen waarin die besluitvorming de kans op een ramp met veel slachtoffers beïnvloedt.

Voor een gemeente vormt de ontwikkeling van een "Beleidsvisie Externe Veiligheid" een instrument om het gewenste beleid op het gebied van externe veiligheid vast te leggen. De lokale overheden dienen daarbij een antwoord te geven op de vraag of de burger al weet welke externe risico's hij loopt en daarnaast of hij deze ook zal accepteren.

Voorliggende integrale visie op het externe veiligheidsbeleid is opgesteld door de projectgroep SAM 02<sup>1</sup> met ondersteuning van Adviesbureau Van Dijke en biedt een kader bij het opstellen van de gemeentelijke "Beleidsvisie Externe Veiligheid" in Noord-Brabant. Het project SAM 02 betreft één van de ongeveer 25 projecten van het provinciebrede programma "Brabant Veiliger", dat is opgestart met de Programmafinanciering I Externe Veiligheid van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM)<sup>2</sup>.

Dit document is opgesteld met als uitgangspunt goed bruikbaar te zijn voor verschillende groepen gebruikers, door direct relevante, korte voorbeelden in blokken te presenteren bij de tekst. Afhankelijk van de status van het huidige gemeentelijke veiligheidsbeleid zijn de stappen in dit document in meer of mindere mate van toepassing. In december van 2005 is de toepasbaarheid middels een workshop door een aantal gemeenten getoetst. Met betrekking tot het raamwerk is daarbij het volgende opgemerkt:

- Een procesmatige aanpak is goed hanteerbaar. Met name voor de grotere gemeente die vaak ook te maken met andere risicobronnen zoals transport van gevaarlijke stoffen over weg en spoor biedt het raamwerk zeer bruikbare handvatten.
- Het raamwerk met het bijlagendocument dienen als toetskader, een soort checklist, die aangeeft of de beleidsvisie externe veiligheid alle relevante onderwerpen bevat. Het stappenplan hoeft niet chronologisch te worden doorlopen. Achtergrondinformatie en voorbeelden van extern veiligheidsbeleid zijn opgenomen in het bijlagendocument.

Door gebruikmaking van het raamwerk staat het proces meer centraal waardoor de gevolgen van externe veiligheid voor iedere afdeling binnen de gemeente helder kan worden gemaakt.

Wij wensen u veel succes met de toepassing.

---

<sup>1</sup> SAM is een aanduiding voor de projecten van het programma "Brabant Veiliger" gericht op samenwerking. Alle gebruikte afkortingen staan opgesomd in bijlage 1 van het bijlagendocument.

<sup>2</sup> Voor de relatie met andere projecten in het kader van Brabant Veiliger wordt verwezen naar de leeswijzer die is opgesteld in het kader van AMvB 06 waarin een overzicht is opgenomen van de verschillende handreikingen wanneer en hoe te gebruiken.

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

Externe veiligheid is een onderwerp waarbij meerdere beleidsterreinen betrokken zijn, onder andere milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en de brandweer. Om het overzicht te houden voor gemeenten en bestuurders en de rol en positie hierin te bepalen dient een integrale beleidsvisie te worden ontwikkeld. Een aantal gemeenten in Noord-Brabant heeft al de eerste stappen op dit terrein gezet. De ervaringen en informatie die hieruit voortvloeien, zijn in voorliggend “Raamwerk Beleidsvisie Externe Veiligheid” meegenomen.

## 1.2 PROJECTDOELSTELLING

Deze integrale beleidsvisie is primair bedoeld als een hulpmiddel om te komen tot de ontwikkeling en invoering van lokaal beleid externe veiligheid, voor de gemeentelijke functionarissen die betrokken zijn bij de opstelling. De projectdoelstelling van het project SAM 02 zoals deze vooraf is verwoord luidt:

*“Het ontwikkelen van een raamwerk (stappenplan) waarmee gemeenten een aan ruimtelijke doelen (Ruimtelijke Ordening) gekoppelde veiligheidsvisie kunnen opzetten.”*

Dit raamwerk wordt getoetst door het projectteam door uitwerking van een “Beleidsvisie externe veiligheid” aan de hand van het raamwerk voor minimaal één gemeente. Deze uitwerking vindt plaats in de vorm van een workshop. De bevindingen van de deelnemers zijn verwerkt in voorliggend raamwerk en de aanbevelingen naar aanleiding hiervan zijn opgenomen.

Een gerichte en realistische aanpak met duidelijke keuzes vooraf is van groot belang voor het succesvol opzetten en implementeren van de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid. Als de beleidsvisie door een groot gedeelte van de gemeenten in Brabant wordt gedragen en hierin wordt samengewerkt geeft dit politiek draagkracht en wordt de transparantie naar de samenleving verhoogd.

Aan het project is uitvoering gegeven door een projectgroep bestaande uit medewerkers van de provincie, gemeenten en regionale brandweer en een klankbordgroep met afgevaardigden van gemeenten, milieudienst, regionale brandweer en de VNG. In bijlage 2 is een overzicht van [de projectdeelnemers](#) opgenomen.

## 1.3 GEMEENTELIJK BELEID

De regionale en lokale overheden dienen de Rijks wet- en regelgeving om te zetten in beleid en uitvoering. De gemeente wordt daarbij door de wetgever een belangrijke rol toebedeeld in de beleidsvorming voor externe veiligheid en de uitvoering hiervan. Het gaat daarbij om vijf opgaven voor gemeenten:

- Inventarisatie van risico's;
- Integrale afweging op lokaal niveau;
- Communicatie van risico's;
- Maatregelen en handhaving;
- Risicoveroorzakers activeren.

Gemeenten krijgen gedeeltelijke beleidsvrijheid om het niveau van veiligheid binnen de gemeente zelf te bepalen. De termen groepsrisico en plaatsgebonden risico spelen hierin een belangrijke rol. Aan het plaatsgebonden risico zijn strikte eisen gesteld, echter voor het groepsrisico geldt een grote mate van beleidsvrijheid voor gemeenten. Hier heeft de

rijksoverheid namelijk geen normen gesteld, maar geldt een verantwoordingsplicht: in het geval van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van risicovolle inrichtingen of routes en bij aanvragen voor vestiging of uitbreiding van inrichtingen, dient de gemeente een eigen afweging en onderbouwing te geven van de aanvaardbare omvang van het groepsrisico. In deze afweging spelen ook criteria een rol die buiten het veiligheidsdomein vallen, zoals economische, maatschappelijke en financiële aspecten.

Om dergelijke afwegingen goed te kunnen onderbouwen doet de gemeente er goed aan om een visie te ontwikkelen op hoe zij omgaat met het veiligheidsniveau en groepsrisico. Hierin dient te worden opgenomen welk standpunt de gemeente inneemt met betrekking tot het algemeen aanvaardbare niveau, de overschrijdingen bij bestaande situaties, de beoordelingen van nieuwe plannen en ga zo maar verder.

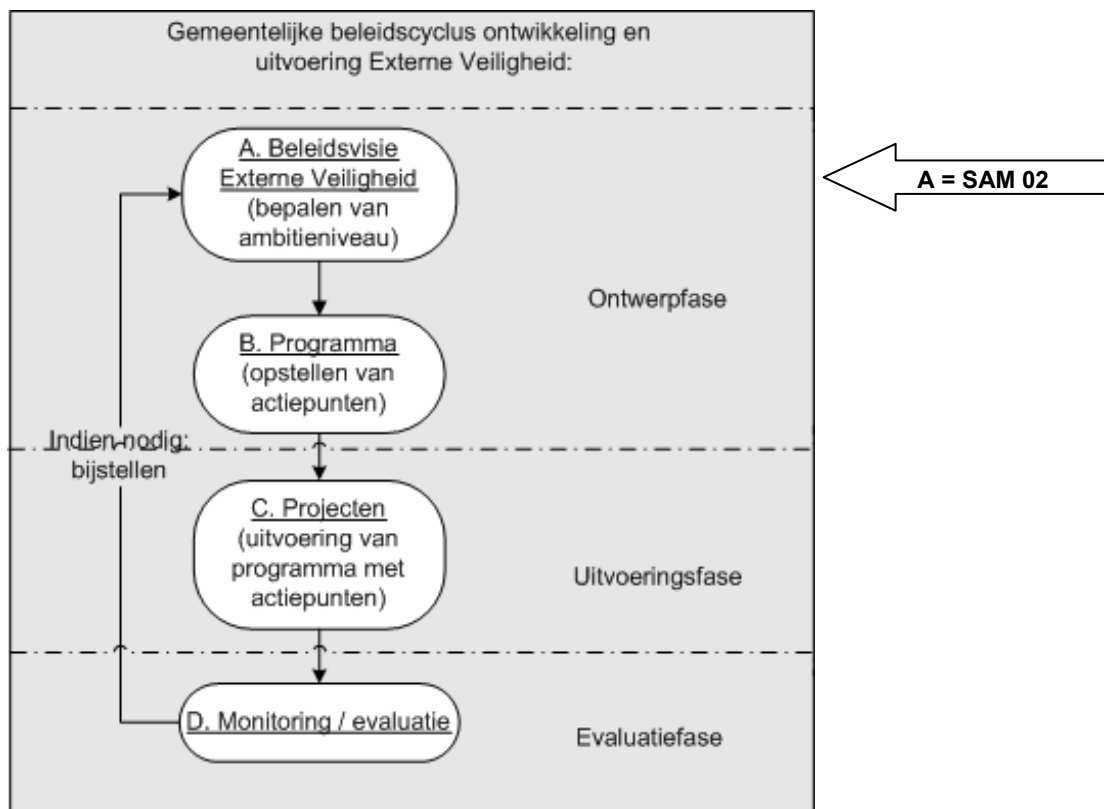
In een dergelijke visie kan worden benoemd hoe de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt gehanteerd, bijvoorbeeld dat deze waarde als norm wordt gesteld. Het hanteren van een 'harde' norm voor het groepsrisico legt echter een claim op de ruimte. De effecten hiervan op de bestaande situatie kunnen groot zijn. Het is dan ook van belang dat er eerst goed zicht is op de ruimtelijke claims en de gevolgen daarvan, alvorens het groepsrisico als 'harde' norm te definiëren. Een belangrijk voordeel van een vastgestelde visie is dat het als gemeentelijk toetsingskader voor het groepsrisico fungeert, waarmee een eventuele schijn van willekeur kan worden voorkomen. Ook de handhaving wordt vergemakkelijkt.

Gezien het bovenstaande wordt aanbevolen om als gemeente een heldere Beleidsvisie Externe Veiligheid te formuleren, in samenwerking met alle betrokken partijen, en deze te laten vaststellen.

De ontwikkeling en uitvoering van beleid externe veiligheid is onder te verdelen in een aantal fasen:

- A. Allereerst dient er een beleidsvisie over externe veiligheid te worden ontwikkeld, waarin staat beschreven wat de gewenste situatie (het ambitieniveau) van de gemeente is ten opzichte van de huidige situatie (nulsituatie) op het gebied van de externe veiligheid;
- B. Vervolgens dient deze beleidsvisie te worden vertaald in een concreet programma met actiepunten om te komen van de nulsituatie tot de gewenste situatie zoals omschreven in de beleidsvisie;
- C. Binnen dit programma kan een onderverdeling worden gemaakt in concreet uitvoerbare projecten, ingebed in de reguliere gemeentelijke jaarprogramma's. Per project dient vooraf te worden bepaald wat er intern en extern nodig is aan middelen (geld, instrumenten, organisatie, scholing, communicatie) om het beleid met succes uit te kunnen voeren;
- D. Tenslotte dienen de bereikte resultaten te worden gemonitord en te worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie en beleidsmatige ontwikkelingen kan de beleidsvisie eventueel worden bijgesteld.

Deze fasen worden gevisualiseerd door middel van de volgende continue beleidscyclus. Bij gemeenten is het gebruikelijk dat de beleidscyclus 4 jaar omvat:



Dit document richt zich op de eerste schakel van de ontwerpfase van deze cyclus: het opstellen van de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid. Bovendien omschrijft de laatste stap in dit document de opstap naar het opstellen van de actiepunten; het Programma.

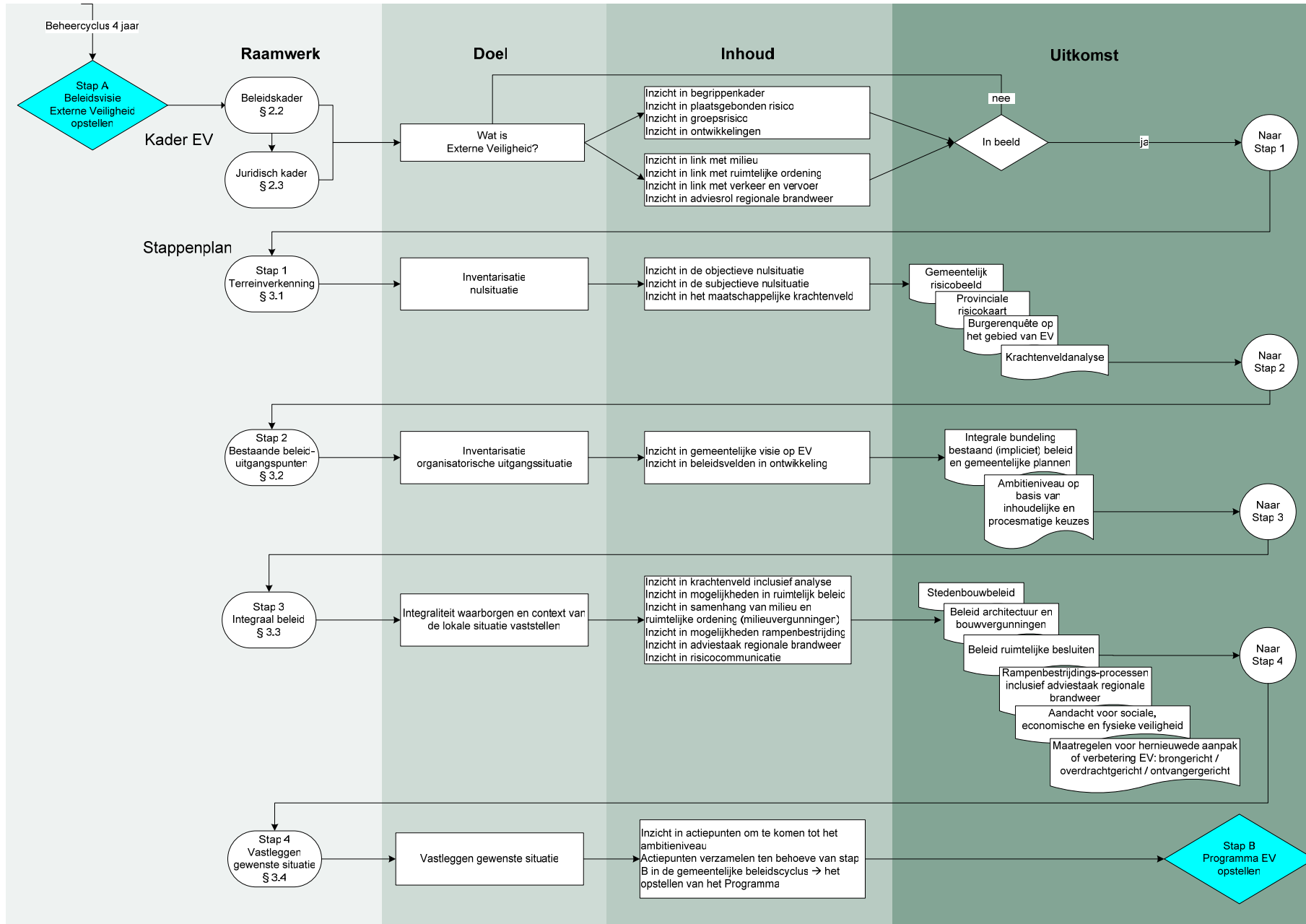
Wat betreft de uitvoeringsfase wordt opgemerkt dat een projectmatige aanpak in een duidelijke projectorganisatie (projectgroep, klankbordgroep, stuurgroep) waarschijnlijk tot het snelste en beste resultaat leidt. De noodzaak van een dergelijke aanpak is afhankelijk van de omvang van de lokale externe veiligheidsproblematiek en de mate waarin externe veiligheid al in de beleidscyclus is opgenomen. Na de ontwikkeling van nieuw externe veiligheidsbeleid zal één en ander als continue werkproces in de gemeentelijke organisatie dienen te worden ingebed.

#### 1.4 LEESWIJZER

Voordat het proces om te komen tot een beleidsvisie wordt besproken, zal de term 'externe veiligheid' nader worden toegelicht in hoofdstuk twee. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie het raamwerk gepresenteerd op basis waarvan gemeenten een eigen "Beleidsvisie Externe Veiligheid" kunnen opstellen. Elke stap wordt in een afzonderlijke paragraaf behandeld. De stappen die daarbij onderscheiden worden, zijn:

1. Terreinverkenning: inzicht in de nulsituatie;
2. Bestaande beleidsuitgangspunten: uitgangspunten en het ambitieniveau;
3. Integraal beleid: inzicht in samenhang;
4. Vastleggen van gewenste situatie: bepalen van traject tot behalen van het ambitieniveau.

Deze stappen zijn in het volgende stroomschema uitgelicht:



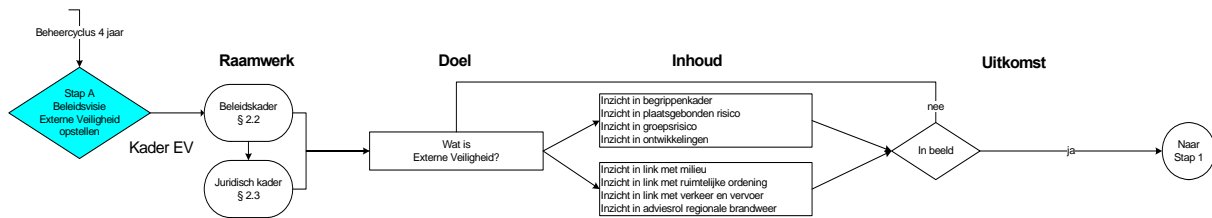
**Zie ook aparte PDF stappenschema op Brabantveiliger.**

Dit stroomschema visualiseert het proces en de inhoud van een “Beleidsvisie externe veiligheid”. Aan de hand van dit overzicht kunnen de stappen in dit document in hun context worden geplaatst.

Zoals in de inleiding verwoord, heeft een aantal Brabantse gemeenten, mede in het kader van het project SAM 02, al (deels) een beleidsvisie opgesteld. De documenten, informatie, checklisten en voorbeelden, die hierbij zijn ontwikkeld bieden voor andere gemeenten een handvat om de eigenbeleidsvisie op te stellen. Alle relevante (achtergrond)informatie en voorbeelden zijn dan ook opgenomen in een apart bijlagendocument. In de volgende hoofdstukken zal hiernaar worden verwezen.



## 2 WAT IS EXTERNE VEILIGHEID



Zie ook aparte PDF stappenschema op [Brabantveilig.nl](#).

### 2.1 BEGRIPPENKADER

Alvorens de inhoud van externe veiligheid wordt besproken, is het met het oog op eenduidigheid zinvol de terminologie beleidsvisie, structuurplan, structuurvisie en structuurschetsen te verhelderen:

De huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening kent het structuurplan als wettelijke planvorm. In de praktijk worden naast structuurplannen ook structuurvisies of structuurschetsen opgesteld. Beleidsvisies zijn vergelijkbaar met structuurvisies, maar niet direct gekoppeld aan de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In dit rapport wordt het begrip beleidsvisie gehanteerd. Beleidsvisies kenmerken zich door een beschrijving en verbeelding van hetgeen voor een komende tijdsperiode beleidsmatig gewenst is in de vorm van tekst en kaart.

### 2.2 BELEIDSKADER

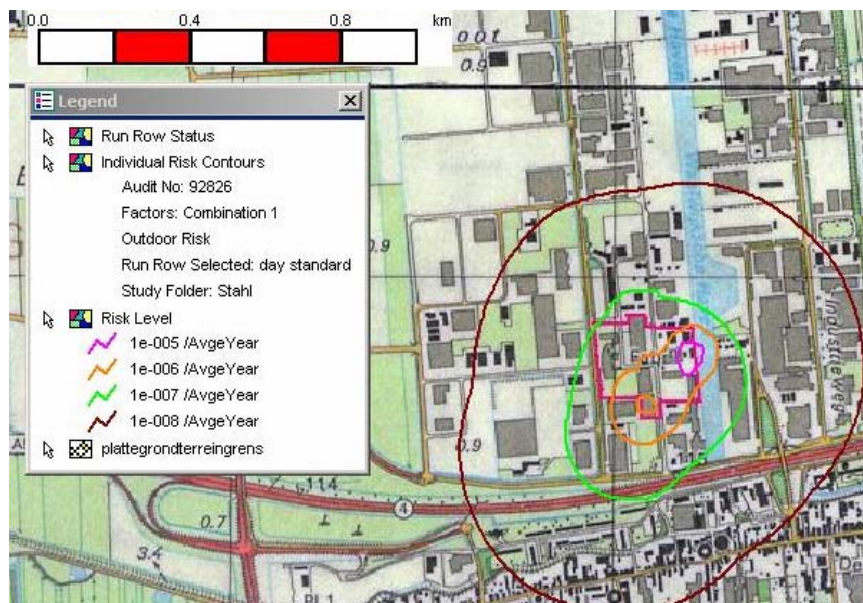
Externe veiligheid is het beleidsveld dat zich bezighoudt met de naar buiten gerichte risico's van gevaarlijke stoffen. Met 'naar buiten gericht' wordt bedoeld: de risico's voor de omgeving waarin de gevaarlijke stoffen zich bevinden. Het gaat daarbij niet om de omgeving binnen de inrichting of het vervoermiddel waarmee de stof vervoerd wordt (de interne veiligheid), maar de woonomgeving of de werkomgeving, de 'externe omgeving'.

Een gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid heeft betrekking op het beheersen van risico's die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals LPG of ammoniak) over weg, water, spoor en door buisleidingen. Het gaat om hoeveelheden waarbij in geval van een ongeval dodelijke slachtoffers in de omgeving kunnen vallen. Een beleidsvisie is niet primair gericht op het beheersen van risico's veroorzaakt door niet-gevaarlijke stoffen. Voor deze niet- of minder gevaarlijke stoffen worden immers vanuit de arbowetgeving regels gesteld om de interne veiligheid van personeel te waarborgen. De visie besteedt aandacht aan de onderwerpen waar de gemeente bevoegdheden dan wel instrumenten heeft via met name de Wet milieubeheer, de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding. In deze context is ook het NMP4, het Nationaal Milieubeleidsplan, van belang. De visie van de gemeente dient zo goed als mogelijk te passen binnen de kabinetsvisie tot 2030.

#### 2.2.1 Plaatsgebonden risico

Het externe veiligheidsbeleid heeft als uitgangspunt dat burgers voor de veiligheid van hun leefomgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau. Dit wordt aangegeven met de term *plaatsgebonden risico* en is een rekenkundig begrip. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd

verblijft. Dit kan worden weergegeven door een lijn op de kaart die punten met een gelijk risico met elkaar verbindt. In onderstaand figuur is dit gevisualiseerd.



Figuur 1: Plaatsgebonden risico in beeld (van  $10^{-5}$  tot en met  $10^{-8}$ )

- $10^{-5}$  contour = risico van 1:100.000 per jaar
- $10^{-6}$  contour = risico van 1:1.000.000 per jaar op overlijden.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor de veiligheid op een bepaalde plaats, en geldt als verplichte waarde waarvan niet mag worden afgeweken.

## 2.2.2 Groepsrisico

De kans op een ongeval met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Dit wordt het *groepsrisico* genoemd. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen (minimaal 10) overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in een inrichting. De basisstelling is dat hoe meer personen zich per hectare in het effectgebied van een inrichting waar een ongeval met gevaarlijke stoffen heeft plaatsgevonden bevinden, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een oriënterende waarde, waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. Hierin zit dus vrije beleidsruimte, gebaseerd op het ALARA-principe (as low as reasonable possible).

## 2.2.3 Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Bij externe veiligheid wordt bij de beschrijving van de omgeving onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Dit onderscheid is gebaseerd op een aantal maatschappelijke opvattingen (groepen die bijzondere bescherming verdienen) en op het aantal personen en de verblijftijd van groepen personen en de aanwezigheid van adequate vluchtmogelijkheden. *Kwetsbare objecten* betreffen met name grote winkel- en kantoorcomplexen, dichte bebouwing, ziekenhuizen en scholen, *beperkt kwetsbare objecten* zijn onder andere de kleinere winkel- en kantoorcomplexen, restaurants en zwembaden.

In bijlage 3 is een [begrippenlijst](#) opgenomen waarin bovenstaande en andere begrippen nader worden toegelicht.

## 2.2.4 Beleidsveld in ontwikkeling

Op dit moment is het voor gemeenten niet gemakkelijk om over externe veiligheid te communiceren vanwege onduidelijke normstelling en verantwoordelijkheden. Het begrip externe veiligheid is nog in beweging. Zo zijn er begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico, aanwezigheidspercentage, kwetsbaar en beperkt kwetsbaar die maar voor een gedeelte iets zeggen over een mogelijk ongeval met vele doden. Onduidelijke normstelling leidt tot minder heldere communicatie. Die onduidelijke normstelling komt mede door onvolwassen regelgeving en rekenmethodes en de vele betrokken partijen. Bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen hebben de betrokken partijen bijvoorbeeld heel lang hun verantwoordelijkheid ontlopen, omdat dat hun niet expliciet was toebedeeld.

Externe veiligheid was en is nog vooral een vakgebied van deskundige en ingewijden. Veel jargon, onduidelijke normstelling en lastige rekenmethodieken dragen niet bij aan de acceptatie van externe veiligheid bij een breder publiek. Externe veiligheid geniet nog niet altijd een 'volwassen plek' bij:

1. Burger;
2. Bron of risicoveroorzaker;
3. Wetgeving;
4. Stedenbouw;
5. Architectuur;
6. Ruimtelijke besluiten;
7. Management en bestuurlijk niveau;
8. Preparatie hulpdiensten, calamiteitenbestrijding en nazorg.

Bij het opstellen van een beleidsvisie dient aandacht te bestaan voor betrokkenheid en begrip van bovenstaande partijen.

### Doelgroepen

De wijze van discussie voeren over de risico's zul je aan de doelgroep moeten aanpassen. De burger begrijpt niet meteen wat "plaatsgebonden risico" en "groepsrisico" zijn. Het is dan beter duidelijk aan te geven wat de gemeente doet om de risico's te verminderen of beter te beheersen. Geef aan wat de burger hierin zelf kan bijdragen.

Bijvoorbeeld:

De gemeente laat gevaarlijke bedrijven vier maal per jaar controleren. Sinds we dit doen hebben de bedrijven [...] maatregelen genomen. Laat het ons weten als je als burger gevaarlijke situaties ziet.

Of: we maken ons samen met de provincie en andere gemeenten in de provincie sterk om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute te verminderen.

Met een jurist die een ruimtelijk besluit opstelt zul je duidelijk het PR, GR en invloedsgebied moeten bespreken. Een stedenbouwer dien je aan te duiden hoe door ordening van functies het stedenbouwkundig plan inherent veiliger gemaakt kan worden.

Wat betreft het ontwikkelen van de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid zijn er nu nog enkele losse eindjes. Hierbij valt te denken aan het overlappen van effectcirkels, waardoor zogenaamde domino- of cumulatieve effecten kunnen optreden als een schadescenario optreedt. Deze effecten worden nog lang niet altijd meegenomen bij de schadeberekeningen. Ook bestaan er soms nog witte vlekken op de kaart voor wat betreft ruimtelijke ordening; gebieden die in ontwikkeling zijn en waarvan nog niet duidelijk is of ze risicovolle of risicogevoelige activiteiten gaan huisvesten. Bovendien zijn tegenstrijdigheden of tegenstrijdige belangen zeer waarschijnlijk. De gemeente kan zelfs te maken krijgen met

grensoverschrijdende risico's die ze opgelegd krijgt van een naburige gemeente, of visa versa.

## 2.3 JURIDISCH KADER

Externe veiligheid is relevant bij risicovolle inrichtingen met betrekking tot het verlenen van milieuvergunningen en het nemen van ruimtelijke ordeningsbesluiten en bij het transport van risicovolle stoffen. Voor de verschillende inrichtingen (bedrijven) en soorten vervoer is er wet- en regelgeving. Per discipline zijn andere wet- en regelgeving of andere artikelen/hoofdstukken van de wet- en regelgeving relevant. Deze paragraaf geeft antwoord op de vraag welke wet- en regelgeving per onderdeel van toepassing is. In bijlage .. is een uitgebreid hoofdstuk [8 Relevante wetgeving](#) opgenomen.

### 2.3.1 Milieu

Milieu heeft bij het verlenen van de milieuvergunning voor een risicovolle inrichting te maken met de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. De milieuvergunningen met betrekking tot externe veiligheid zijn:

- Oprichtingsvergunningen (art. 8.1, eerste lid, onderdeel a van de Wet milieubeheer);
- Inrichtingen die veranderen of waarvan de werking verandert (art. 8.1, eerste lid, onderdeel b van de Wet milieubeheer, als de aanvraag nadelige gevolgen heeft voor het plaatsgebonden risico);
- Revisievergunningen (art. 8.4 van de Wet milieubeheer) met betrekking tot:
  - o Inrichtingen waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is;
  - o Inrichtingen die zijn bestemd door de opslag in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1c van het Besluit risico's zware ongevallen 1999, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten;
  - o Een door de Minister bij Regeling aangewezen spoorwegemplacement dat gebruikt wordt voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen;
  - o Door de Minister bij Regeling aangewezen categorieën van inrichtingen waarvan het plaatsgebonden risico volgens die Regeling hoger is of kan zijn dan  $10^{-6}$  per jaar, niet zijnde inrichtingen die onder de werkingssfeer vallen van artikel 8.40 van Wm;
  - o Een LPG-tankstation als bedoeld in art. 1 van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer;
  - o Inrichtingen waar gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage worden opgeslagen in een hoeveelheid groter dan 10.000 kg per opslagplaats;
  - o Een inrichting waarin een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak;
  - o Door de Minister bij Regeling aangewezen categorieën van inrichtingen waarvan het plaatsgebonden risico volgens die Regeling hoger is of kan zijn dan  $10^{-6}$  per jaar en waarvoor bij die Regeling afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare afstanden zijn vastgesteld, niet zijnde inrichtingen die onder de werkingssfeer vallen van artikel 8.40 van de Wet milieubeheer;
- Voorschriften toevoegen in het belang van het milieu artikel 8.12 en 8.13 van de Wet milieubeheer. Voor meer informatie over Externe Veiligheid en wetgeving voor milieu zie [bijlage 8.1](#)

### 2.3.2 Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke Ordening heeft te maken met externe veiligheid indien één van onderstaande procedures zich afspeelt binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting of

transportlijn. Als invloedsgebied geldt het gebied rondom een inrichting of transportroute waarbinnen nog doden zullen vallen als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of op de transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Binnen de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO):

- Nieuw ruimtelijk besluit (artikel 10);
- Wijzigingsplannen (artikel 11, eerste en tweede lid);
- Binnenplanse vrijstellingen (artikel 15, eerste lid);
- Tijdelijke vrijstellingen (artikel 17, eerste lid)
- MER-procedures;
- Zelfstandige procedures (artikel 19, eerste, tweede en derde lid).

Binnen de Woningwet:

- Ontheffing bouwverordening (artikel 11).

Voor meer informatie over Externe Veiligheid en wetgeving voor ruimtelijke Ordening zie [bijlage 8.2](#).

### 2.3.3 Verkeer en vervoer

Rijk, provincie en gemeente kunnen vervoersbesluiten nemen die getoetst moeten worden op externe veiligheid. Het gaat om:

- MER procedures als gevolg van de Wet milieubeheer in verband met aanleg van wegen en buisleidingen;
- Een besluit op grond van de Tracéwet;
- Vervoersbesluit op grond van een verordening vanwege een provincie, gemeente of waterschap;
- Spoorwegwet;
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen in het kader van de vaststelling van een routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Mijnbouwbesluit: artikel 95 in verband met de vergunning voor het aanleggen van een pijpleiding;
- Wet milieubeheer: artikel 8.1, in verband met de beperking van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van goederen van en naar de inrichting (in de onmiddellijke omgeving van de inrichting).

In bijlage 4 is per beleidsveld een overzicht opgenomen van de relevante wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. De genoemde artikelen en hoofdstukken geven aan wanneer en hoe de wet- en regelgeving van toepassing is op het specifieke beleidsterrein.

Voor meer informatie over Externe Veiligheid en wetgeving voor Verkeer en Vervoer [bijlage 8.3](#)

### 2.3.4 Regionale brandweer als wettelijke adviseur

Conform artikel 3.5 lid 3 van de Algemene Wet Bestuursrecht worden wettelijke adviseurs aangewezen ter advisering van een bestuursorgaan. In het kader van alle besluiten waar men te maken heeft met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) inzake besluitvorming op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of Wet milieubeheer dient de regionale brandweer in de gelegenheid gesteld te worden om advies uit te brengen. De adviestaak van de regionale brandweer is vastgelegd in het Bevi in respectievelijk artikel 12,

lid 3 en artikel 13, lid 3. In het advies dient de regionale brandweer zich te richten op de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding op bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval, inclusief de zelfredzaamheid. Inzake besluitvorming op grond van de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) is het nog niet verplicht maar zeer wenselijk dat de regionale brandweer in de gelegenheid gesteld wordt om advies uit te brengen.

De brandweer baseert haar advies op de volgende wetgeving:

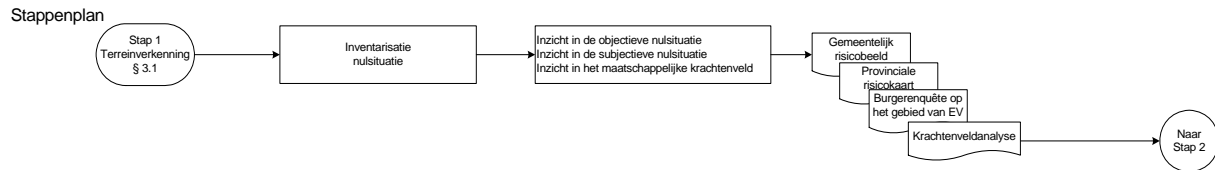
- Brandweerwet 1985;
- Wet rampen en zware ongevallen;
- Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding.

Voor meer informatie over Externe Veiligheid en de Regionale brandweer als wettelijke adviseur zie [bijlage 10](#).

Met bovenstaand beleids- en juridisch kader als basis wordt in het volgende hoofdstuk stapsgewijs besproken op welke wijze de gemeenten hun beleidsvisie externe veiligheid op kunnen stellen.

# Opstellen gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid

## 2.4 STAP 1: TERREINVERKENNING



**Zie ook aparte PDF stappenschema op Brabantveilig.nl**

Het opstellen van een gemeentelijke beleidsvisie start met het maken van een terreinverkenning, [zie ook leeswijzer](#). De terreinverkenning is erop gericht de situaties waarbij externe (on)veiligheid speelt, te inventariseren. Hierbij dient te worden onderzocht wat de gevolgen voor de omgeving kunnen zijn. Bij een terreinverkenning staat de volgende vraag centraal: welke zin speelt het probleem van de externe veiligheid, met welke gevolgen hebben we daarbij te maken en is daarbij een zekere rubricering te maken?

In de afgelopen tijd is er landelijk sprake van een aanscherping van het risicobeleid en van een scherpere normering. Dit geldt bijvoorbeeld voor risicovolle bedrijven en andere onderwerpen rond externe veiligheid zoals transportrisico's. Deze aanscherping van het risicobeleid zal gevolgen hebben op lokaal niveau. Bepaald dient te worden of er op lokaal niveau intenties zijn om verdere aanscherping door te voeren. Aanbevolen wordt om bij de start van het opstellen van de beleidsvisie een interdisciplinaire bijeenkomst te organiseren waarbij een gemeentekaart met RIS-bedrijven, buisleidingen, wegen enz. beschikbaar is.

Bij de uitvoering van een terreinverkenning zijn de volgende onderdelen van belang:

1. Eenduidig inzicht in de nulsituatie: de aard en de omvang van het vraagstuk van de externe veiligheid in de gemeente. Zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid(sbeleving) zijn van belang;
2. Overeenstemming over de mee te wegen scherpere normeringen en over de gevolgen daarvan. Zowel de risicovolle situaties als de ontwikkelingen in de omgeving van risicovolle objecten zijn van belang.

Risicovolle bedrijven en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en door buisleidingen hebben invloed op mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. De bepalende factoren zijn plaatsgebonden risico, groepsrisico, (beperkt) kwetsbare objecten en zelfredzaamheid van burgers. Daarnaast is de veiligheidsbeleving van burgers erg belangrijk voor het goed in kaart brengen van de nulsituatie.

De eerste stap op weg naar de beleidsvisie is terreinverkenning: inzicht in de objectieve nulsituatie ([paragraaf 3.1.1](#)) en de subjectieve nulsituatie ([paragraaf 3.1.2](#)). Zie ook [bijlage 12](#).

### 2.4.1 Inzicht in de objectieve nulsituatie

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten grens- en richtwaarden opgenomen. Voor wat betreft het groepsrisico is een oriënterende norm opgenomen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn voor categorieën van bedrijven de afstanden in meters opgenomen waarbij wordt voldaan aan deze waarden.

Om de actuele objectieve veiligheidssituatie rondom inrichtingen en transport-assen in beeld te brengen, is het handig om stapsgewijs onderstaande vragen te beantwoorden:

- Op welke bedrijven is het besluit (Bevi) van toepassing, welke relevante vervoersassen zijn er?
- Zijn er vaste afstanden of moet er een risicoanalyse worden uitgevoerd?

- Waar liggen de contouren in de gemeente?
- Plaatsgebonden risico: zijn er, al dan niet geprojecteerde, (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contour?
- Groepsrisico: wat is de bevolkingsdichtheid binnen het invloedsgebied?

De externe veiligheidssituatie rondom risicovolle inrichtingen wordt zichtbaar aan de hand van kaarten met risicocontouren ([zie voorbeeldkaart in paragraaf 2.1.1](#)). Ook het ministerie van BZK en het ministerie van VROM brengen de risico's in de leefomgeving van de burger in beeld, met het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Gemeenten moeten te zijner tijd de gegevens van de daartoe aangewezen bedrijven invoeren in het risicoregister, waarna een kaart met risicocontouren te zien zal zijn in het systeem. Daar waar de gemeente bevoegd gezag is, is de gemeente verantwoordelijk voor het actueel houden van de gegevens. De overheid is verplicht om burgers te informeren over mogelijke risico's, maar op dit moment ligt er nog geen verplichting om het Risicoregister openbaar te maken. Het ministerie van BZK heeft de provincie opdracht gegeven om een risicokaart (het RIS) te maken waarbij de risicovolle inrichtingen met contouren op de kaart gezet worden.

De normen voor het transport gevaarlijke stoffen en omliggende bestemmingen zijn gebaseerd op de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van augustus 2004. De circulaire verwijst naar de Nota RNVGS (Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) uit 1996. Het is de bedoeling om de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen te laten volgen door wetgeving en om de Nota RNVGS te laten vervallen. In de circulaire wordt expliciet uitleg gegeven aan de definitie kwetsbare objecten en aan de motivatie over het omgaan met groepsrisico. Dit komt overeen met het Bevi. Voor wat betreft de toetsing van de risico's van buisleidingen gelden circulaire's uit 1992 en 1984. Op basis van nieuwe inzichten blijkt dat de effecten van een ongeval met voornamelijk hoge druk aardgasleidingen te laag zijn ingeschat. VROM, RIVM en Gasunie zijn bezig met het bepalen van de consequenties hiervan en willen bestuurlijk afspraken maken met het IPO en de VNG.

Voor inrichtingen en transport-assen staan de stappenplannen, de wijze van berekening en documentatie uitgewerkt in [bijlage 12](#).

Een overzicht van relevante domeinpartners, risicobronnen, instrumenten en rekenmethodieken wordt gegeven in [schema inventarisatie risicobronnen gemeenten](#).

Met het in kaart brengen van de risicogebieden wordt duidelijk of er overlap is met risicogevoelige objecten. Bij risicogevoelige objecten zijn bijvoorbeeld de zelfredzaamheid (denk aan vluchtwegen) en reddingsmogelijkheden (denk aan de bereikbaarheid voor de brandweer) van belang. De brandweer moet in de gelegenheid gesteld worden om hierover advies uit te brengen.

Het bepalen van het ambitieniveau op basis van de vaststelling van het al dan niet acceptabel zijn van de situatie is de volgende stap in het maken van een beleidsvisie.

#### **2.4.2 Inzicht in de subjectieve nulsituatie**

Naast de objectieve nulsituatie in een gemeente speelt de beleving van het veiligheidsniveau bij de mens ook een grote rol. Om inzicht te krijgen in deze huidige beleving van burgers rond externe veiligheid van gemeenten in de Provincie Noord-Brabant, is een vragenlijst ontwikkeld. Daarna heeft een onderzoek plaatsgevonden in Breda (als voorbeeldgemeente).

Doel van het onderzoek is een kwantitatief inzicht in de huidige externe veiligheid van de bevolking. Het betreft nu een nulmeting met de nadrukkelijke bedoeling om over een aantal jaren, nadat beleid gevoerd is, de meting te herhalen. Daarmee wordt dan inzicht verkregen in de consequenties van het gevoerde beleid. Beleid dat heel divers kan zijn. Het loopt uiteen van verplaatsing van bedrijven, verleggen van routes voor gevaarlijke stoffen tot communiceren met de bevolking.



Voor gemeenten is een vragenlijst op te nemen in de burgerenquête. Voor Breda zijn de vragen verwerkt in de Voorjaarsmeting die de afdeling Onderzoek en Informatie van de gemeente Breda in april 2005 heeft uitgevoerd bij ruim 4000 burgers. Ook voor andere gemeenten is de afdeling Onderzoek en Informatie in staat om een dergelijk onderzoek te begeleiden dan wel uit te voeren en daarover te rapporteren. Wanneer het onderzoeksmateriaal in ruime mate aanwezig is (voldoende respondenten) kunnen ook aanvullende analyses, zoals de relatie tussen de beleving van burgers en de geografische locatie van de risicovolle bron, uitgevoerd worden. [De opzet voor de burgerenquête in Breda en een voorbeeld van de vragenlijst zijn opgenomen in bijlage 13](#) van het bijlagendocument.

#### Extra analyses externe veiligheid

Na het 'basisonderzoek' kan met de verzamelde enquêtegegevens een geografische vervolganalyse uit worden gevoerd en kan de relatie worden bepaald tussen de bron en de beleving van de burger. Het bepalen van de grootte van het onveiligheidsgevoel binnen een af te spreken afstand van het object, kan worden gedaan aan de hand van het leggen van een of meer zogenaamde 'buffers'. Dit wordt de bufferanalyse genoemd.



#### Bufferanalyse:

Rondom iedere locatie worden een drietal buffers getrokken, bijvoorbeeld tot 500 m, 500-1000 m en 1000-1500 meter. De keuze voor een buffer hangt mede af van het aantal respondenten en de daarbij behorende betrouwbaarheid. Er kunnen buffers geplaatst worden rondom spoorlijnen, de hoofdwegenstructuur en risicovolle bedrijfsterrinen.

Op basis van beschikbare informatie wordt bijvoorbeeld een aantal bedrijven benoemd die risicovol zijn. Middels de bufferanalyse wordt nagegaan hoeveel mensen dit bedrijf ook daadwerkelijk als zodanig beoordelen.

Per risicovol bedrijventerrein kan aangegeven worden hoeveel personen binnen bepaalde afstanden dit ook als risicovol terrein zien. Bijvoorbeeld, in de 1<sup>e</sup> cirkel van 500 meter noemt 60% dit terrein als risicovol; in de 2<sup>e</sup> cirkel (500 tot 1500 meter) daalt dit percentage tot 30%. Buiten 1500 meter is de score nog 10%. Of omgekeerd: binnen welke afstand van een bedrijf vindt 60% van de ondervraagden dit ook een risicovol bedrijf?

De resultaten van een subjectieve nulmeting dienen te worden meegenomen in de volgende stap bij het maken van een beleidsvisie externe veiligheid.

### **2.4.3 Inzicht in het maatschappelijke krachtenveld**

De vraagstukken waarvoor de maatschappij zich geplaatst ziet zijn steeds complexer geworden. De toegenomen complexiteit wordt veroorzaakt doordat vraagstukken zich uitstrekken over meerdere maatschappelijke domeinen (economie, ecologie en sociaal-cultureel). Ze zijn nauw verweven met meerdere maatschappelijke processen en hebben grote invloed op maatschappelijke structuren en instituties. Het kan hierdoor moeilijker worden de achterliggende structuur van een vraagstuk te doorgronden. Doordat de relevante verbanden uit het oog worden verloren, is men vaak niet in staat om zich een transparant beeld te vormen en een samenhangende aanpak te ontwikkelen. Het voeren van adhoc-beleid, sectoraal onafhankelijke oplossingen en symptoombestrijding zijn dan het

gevolg. Er is dan ook een groeiende behoefte aan hulpmiddelen die ondersteuning bieden bij het doorgronden van complexe vraagstukken in dialoog met diverse actoren.

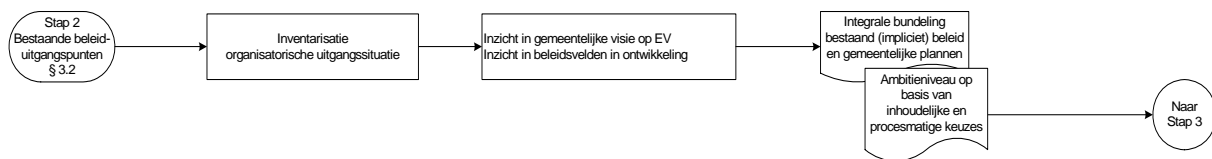
Een krachtenveldanalyse kan een goede indruk geven van de context waarbinnen het beoogde beleid met betrekking tot externe veiligheid tot stand dient te komen. De centrale vraag daarbij is wat de eigen gemeentelijke invloed is op de onderscheiden onderdelen van de integrale veiligheidsketen (de risicobron, overdracht en de ontvanger). Voor de analyse worden de spelers in het veld (onder andere overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties) benoemd. Er dient daarbij antwoord te worden gegeven op de vraag wie welke rol heeft in het proces. De spelers die bij het onderwerp externe veiligheid betrokken zijn kunnen direct of indirect invloed uitoefenen:

- Burgers:
  - Maatschappelijke belangenorganisaties;
  - Politieke, bewoners- en milieuorganisaties;
- Bedrijven:
  - Producenten, gebruikers en vervoerders van gevaarlijke stoffen;
  - Belangenorganisaties;
  - Projectontwikkelaars, vastgoedbeheerders;
- Netwerkbeheerders:
  - Prorail, Rijkswaterstaat en andere bedrijven;
- Pers:
  - Lokaal, nationaal en internationaal;
  - Kranten, tijdschriften, radio en televisie, internet;
- Lokale overheden:
  - Gemeenten (ruimtelijke ordening, bouw en woningtoezicht, verkeer, juridische zaken, milieu, wethouders, burgemeester en gemeenteraad);
  - Gemeentelijke brandweer;
- Regionale overheden:
  - Provincies (ruimtelijke ordening, verkeer, juridische zaken, milieu, gedeputeerde en provinciale staten);
  - Regionale brandweer;
- Landelijke overheden:
  - Ministeries van VROM en VWS;
  - Ministers, staatssecretarissen;
- Diverse overige spelers:
  - Adviseurs, RIVM, GHOR en GGD.

**DOEN:**

- *objectieve nulsituatie maken*
- *objectieve nulsituatie op gemeentekaart aangeven*
- *bespreken met verschillende disciplines*  
Zie in [bijlage 12](#).
- *vragen voor enquête opstellen*
- *onderzoek uitvoeren (bijvoorbeeld via burgerenquête, of uitbesteden)*  
Zie ook [bijlage 13](#).
- *Krachtenveldanalyse maken in samenwerking met de verschillende disciplines. Zie ook [bijlage 11](#).*

## 2.5 STAP 2: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN



**Zie ook aparte PDF stappenschema op Brabantveilig.nl**

### 2.5.1 Visie op externe veiligheid

Er zijn grote verschillen tussen de gemeenten in de provincie Noord-Brabant als het om de organisatie gaat. Externe veiligheid zal een plaats moeten krijgen binnen de bestaande organisatie, onder andere binnen de vakgebieden milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en brandweer. Maar ook de interactie met de sociale en fysieke veiligheidsaspecten speelt een rol.

Bij de ene gemeente is het beleidsterrein externe veiligheid nog nauwelijks ontwikkeld, terwijl bij andere gemeenten het al stevig in de werkprocessen verankerd is. Er zijn dus verschillende vertrekpunten voor verschillende gemeenten, zoals hieronder beschreven:

#### Voorbeelden Brabantse gemeenten

U treft van een aantal gemeenten en de provincie een overzicht aan van “bouwstenen” die gebruikt worden/zijn bij het uitvoeren van de taken op het vlak van externe veiligheid. Die bouwstenen noemen we “impliciet beleid”, omdat ze, ondanks het feit dat het bestuur daaromtrent geen besluit heeft genomen, feitelijk gehanteerd worden.

De voorbeelden in het apart uitgegeven bijlagendocument ([bijlage 15 Breda](#), [bijlage 16 Bladel](#), [bijlage 17 Eindhoven](#) en [bijlage 18 Tilburg](#)) zijn niet bedoeld als een blauwdruk. Bij vergelijking zult u ook zien dat de gekozen stappen en weg per gemeente anders zijn geweest. Die is vaak bepaald door gemeentespecifieke omstandigheden of problematiek.

U zult ook flinke verschillen zien tussen de opgenomen voorbeelden. Enkele gemeenten zijn al een hele poos bezig en vergevorderd met een totaalaanpak. Andere gemeenten zijn nog maar net uit de startblokken. Veel gemeenten hebben een afwachtende houding aangenomen en zijn pas vanaf de inwerkingtreding van het Bevi in oktober 2004 echt actief geworden. De voorbeelden zijn wat dat betreft een afspiegeling van de bestaande praktijk.

De bijlagen kunnen u helpen op een rij te krijgen of en welke soortgelijke afspraken wellicht ook in uw gemeente kunnen worden gehanteerd. Die dienen in elk geval in de vast te stellen beleidsvisie te worden opgenomen. Anderzijds kunnen in de bijlagen opgenomen zaken, onderwerpen en keuzes aanleiding geven iets dergelijks toe te voegen aan uw eigen beleid. Kortom de opgenomen voorbeelden kunnen u mogelijk concreet helpen bij het stapsgewijs komen tot een integrale en concrete aanpak. Het hebben van een relatief grote achterstand vormt geen direct knelpunt, omdat u met de voorbeelden in de hand waarschijnlijk snel een flinke stap op weg wordt geholpen in het tot stand brengen van een integrale aanpak en beleidsvisie externe veiligheid.

Bij sommige gemeenten is een cyclisch milieubeleidsproces aanwezig waar ook externe veiligheid onder valt. Daarbij kan al een beleidsvisie vastgesteld zijn. Hoe de visie te vertalen in beleidsuitgangspunten en beleidsaanpak is de volgende stap. Binnen gemeenten waar externe veiligheid voortvarend is opgepakt lag het initiatief vaak bij het thema milieu. Veel kleine gemeenten beschikken echter niet of nauwelijks over milieumedewerkers. Hierdoor moet het initiatief om extern veiligheidsbeleid te ontwikkelen uitbesteed worden aan milieudiensten en adviesbureaus. Grotere gemeenten gaan vaak meer op strategisch niveau

met externe veiligheid bezig dan kleinere gemeenten. Grotere gemeenten geven vaak sturing aan een krachtenveld waarin externe veiligheid een rol speelt, hieronder valt de discussie rond de Betuweroute en de Brabanneroute ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voorbeeld: stand van zaken juli 2005, gemeente Bladel, bestaande beleidsuitgangspunten externe veiligheid

De MDRE heeft de opdracht gekregen om alle bedrijven in kaart te brengen die in de invloedssfeer van het Bevi en RIS liggen. Dit overzicht is binnenkort actueel. Wat de voorlopige resultaten al wel hebben opgeleverd is dat we in het derde kwartaal van dit jaar met een voorstel komen om in overleg te treden met de aanwezige LPG stations in onze gemeente. Door een aanpassing van de vergunning (liefst op aanvraag van de eigenaar, maar een ambtshalve aanpassing behoort tot de mogelijkheden) kunnen we de risicocontouren in de meeste gevallen fors terug brengen. Dit is dus eigenlijk beleid in voorbereiding.

Daarnaast is het zo dat we bezig zijn met de vernieuwing van de ruimtelijke besluiten. Op dit moment zijn de kom-plannen aan de orde. In deze plannen wordt een paragraaf externe veiligheid opgenomen. Daarnaast is het zo dat we op dit moment uitvoering geven aan de Pilot "Wonen in Bladel". Binnen deze Pilot wordt veel gebruik gemaakt van vrijstellingen ex. artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bij het toetsen van de vrijstellingsmogelijkheden wordt gebruik gemaakt van een checklist. Hier is externe veiligheid een van de aspecten waar op getoetst wordt.

Toelichting ambitie

Indien je de vraag "Is een veiliger omgeving gewenst?" aan de politiek stelt zal men altijd volmondig "ja" zeggen.

Indien je die vraag aan medewerkers van een gemeente stelt zullen ze vaak antwoorden met "ja, maar ...", of "dat kan niet".

Het dilemma is dat we geen risicoloze samenleving kunnen creëren, iedereen begrijpt dat ook, maar toch is het bewust nemen van een besluit dat de omgeving onveiliger maakt politiek, ook naar de burger toe, moeilijk acceptabel te maken. Dus als gemeente zul je een visie of aanpak moeten hebben waarin je ernaar streeft om een betere ruimtelijke kwaliteit en een veiligere omgeving te creëren. De eenvoudigste manier om dit te bewerkstelligen is aan de risicobron (bedrijf of transport-as) maatregelen te nemen. Door regionaal samen te werken kan deze aanpak succesvol zijn (onder het mom: gelijke monniken, gelijke kappen). De regionale brandweer kan hierin vanwege zijn adviesrol en regionale organisatie een sturende rol vervullen.

Bekeken wordt hoe de inhoudelijke doelstelling bereikt kan worden. Tevens moet inhoud worden gegeven aan de wettelijke eisen en de landelijke en andere beleidsontwikkelingen.

De hoofddoelstellingen hierbij zijn:

- Eenduidigheid en overeenstemming over hoe om te gaan met nieuwe ontwikkelingen en met vergunningaanvragen zolang het lokale externe veiligheidsbeleid en de bijbehorende regelgeving nog niet zijn vastgesteld.
- Overeenstemming over het inhoudelijke ambitieniveau en over de bijdrage van het beleid aan een veilige, kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling;
- Overeenstemming over de te volgen route: gericht, cyclisch of continu.

### 2.5.2 Inhoudelijke keuzes

De inhoudelijke, strategische doelstelling van de beleidsvisie wordt vastgelegd. In het algemeen geldt dat de brede toekomstvisie van de gemeente goed moet passen bij de beleidsvisie externe veiligheid. We geven hier drie mogelijkheden die de gemeente afhankelijk van de door haar gewenste situatie over kan nemen. De vierde mogelijkheid is het nuanceren van de genoemde alternatieven:

1. Veilig wonen:
  - De gemeente kiest voor een beleidsvisie die erop gericht is veilig wonen te garanderen. Veiligheid rond wonen, werken en recreëren wordt boven alle andere belangen gesteld. Activiteiten die een risico vormen met betrekking tot externe veiligheid worden uit de woonwijken geweerd;
2. Ruimte voor (risicovol) ondernemen:
  - De gemeente kiest voor een beleidsvisie die erop gericht is ruimte voor ondernemen zoveel mogelijk beschikbaar te maken en te houden. Bedrijven die werk bieden aan inwoners worden zo goed mogelijk geacommodeerd. Woonwijken die activiteiten belemmeren worden zoveel mogelijk geweerd;
3. Ruimtes voor wonen, ruimtes voor (risicovol) ondernemen:
  - De gemeente kiest voor een beleidsvisie die erop gericht is de ruimtes voor woonwijken zoveel mogelijk te scheiden van de ruimtes voor risicovolle activiteiten. De gemeente streeft ernaar dat conflicterende situaties zo min mogelijk voorkomen;
4. Eigen aanpak gemeente:
  - De gemeente vult haar eigen genuanceerde beleidsvisie in.

Als een verandering of handhaving van de beleidsvisie externe veiligheid gewenst is, dan bereikt de gemeente dit door te werken aan de risico's en het beheersen van de risico's middels het beleid externe veiligheid.

Risicovolle objecten in een gemeente zijn: bedrijven, lokale, provinciale en rijkswegen, spoorwegen, buisleidingen en luchtvaart. Als risicogevoelige objecten in de gemeente kunnen worden aangemerkt: woonwijken, scholen, ziekenhuizen en andere grote (kantoor)gebouwen. De beoordeling of de nabijheid van risicovolle bij risicogevoelige objecten acceptabel is, is een politieke keuze die in de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid wordt vastgelegd. De acceptatie van bepaalde categorieën risico's ligt niet in handen van de gemeente, denk bijvoorbeeld aan risico's omtrent luchtvaart, rijks- en spoorwegen en ander landelijk beleid. Bovendien moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen bestaande, sanerings-, overgangs- en nieuw geprojecteerde situaties.

### 2.5.3 Procesmatige keuzes

Procesmatig dient te worden bepaald hoe een gemeente het beleid dat in de beleidsvisie externe veiligheid wordt omschreven wil gaan implementeren in de gemeentelijke processen. Hierbij dient een keuze te worden gemaakt of het proces gericht, continue of cyclisch wordt aangepakt.

Nadat bepaald is hoe procesmatig gewerkt gaat worden, moet ook bepaald worden hoe ver de gemeente wil gaan met bronmaatregelen. Denk daarbij aan de volgende zaken:

- Plaatsgebonden risico voor kwetsbare bestemmingen: wettelijke eisen of strenger en voor beperkt kwetsbare bestemmingen de richtwaarde of strenger?
- Groepsgebonden risico: wijze van omgang met oriënterende waarde.

### Strategische keuzes

Gemeenten kunnen geneigd zijn de wet te volgen en niet strenger te zijn. Aangemerkt wordt dat een strategische aanpak binnen het krachtenveld gericht op risicovermindering bij de veroorzaker soms veel verder kan reiken dan de wettelijke uitgangspunten.

Bijvoorbeeld:

Sinds de inwerkingtreding van Bevi is het nu mogelijk om een nieuw LPG-tankstation te bouwen op 45 meter van kwetsbare objecten terwijl dit vroeger op minstens 80 meter moest plaatsvinden.

Het daadwerkelijk veiliger maken van de omgeving wordt niet alleen bereikt door het toepassen van wettelijke uitgangspunten, maar meer in het te volgen proces en de strategische keuzes die men hierin maakt.

Wat betreft het plaatsgebonden risico gelden grenswaarden (die mogen niet overschreden worden) voor kwetsbare objecten. Voor beperkt kwetsbare objecten gelden richtwaarden. Overigens gelden deze waarden alleen voor nieuwe situaties. Wat betreft het groepsgebonden risico heeft de gemeente een verantwoordingsplicht: er mag om dwingende redenen afgeweken worden van de richtwaarden. Daarbij zijn de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten) van doorslaggevend belang. De gemeente legt in de beleidsvisie vast wat zij wenselijk acht.

Hoe ver wil de gemeente gaan met organisatorische maatregelen? Denk daarbij aan de volgende zaken:

- Inventarisatie;
- Inbedding in de organisatie en lopende processen;
- Resteffecten.

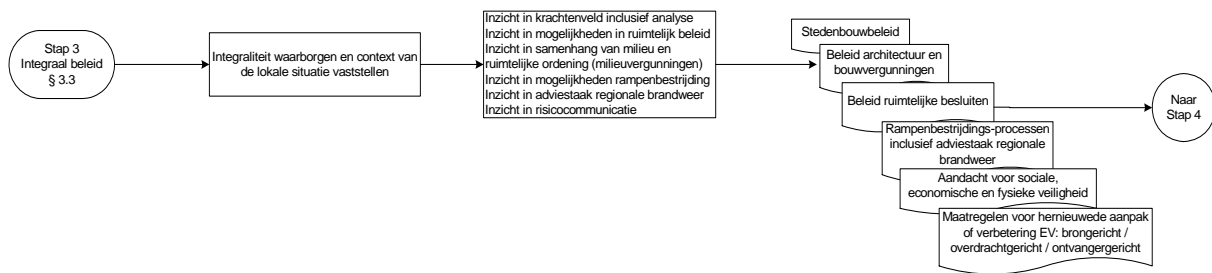
Natuurlijk moet eerst een inventarisatie plaatsvinden. Voor de toekomst is het van belang om inbedding in de organisatie te garanderen. Wat betreft de resteffecten zijn de belangrijke vragen: welk niveau willen we bereiken, wat is acceptabel en op welke termijn willen we dat bereiken. Daarnaast dient bepaald te worden op welk niveau de bestrijding dient plaats te vinden.

### **DOEN:**

- *Bij de eerste invulling van stap 2 dient antwoord te worden gezocht op de vragen:*
  - *Welke stappen heeft de gemeente al gezet in het externe veiligheidsveld?*
  - *Waarom zijn die stappen gezet en kunnen we van elkaar leren?*
- *De gewenste situatie dient te worden bepaald voor de gemeente met betrekking tot de externe veiligheid. De vragen die daarbij beantwoord dienen te worden luiden:*
  - *In welke zin en welke mate dient het beleid een bijdrage te leveren aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit?*
  - *Is een verbetering in de zin van een veiliger omgeving gewenst?*

*Stap 2 op weg naar de beleidsvisie wordt ingevuld door de inhoudelijke keuzes en keuze in procesmatige aanpak. Zie ook bijlagendocumenten [\(bijlage 15 Breda](#), [bijlage 16 Bladel](#), [bijlage 17 Eindhoven](#) en [bijlage 18 Tilburg](#))*

## 2.6 STAP 3: INTEGRAAL BELEID



**Zie ook aparte PDF stappenschema op Brabantveilig.nl**

Gedeeld inzicht is van doorslaggevend belang bij het succesvol ontwikkelen en uitvoeren van het gemeentelijke beleid externe veiligheid. Hiervoor moet rekening worden gehouden met inzicht in en overeenstemming over de relevante beleidsmatige en cijfermatige context en andere externe factoren. Daarbij zijn twee verschillende bestuurlijke lagen van belang: de bovenlokale en de lokale bestuurslaag.

- Bovenlokaal:
  - Wat zijn de wettelijke kaders en de beleidsuitgangspunten op hogere niveaus?
- Lokaal:
  - Wat zijn de relevante centrale uitgangspunten in de gemeente (bestuursvisie, stadsvisie en structuurplan)? Zijn die ontwikkelingen de komende jaren gepland in de nabijheid van een risicobron?
  - Hoe moet externe veiligheid ingezet worden in de te maken afwegingen rond ruimtelijke ordening?
  - Wat is het lokale ambitieniveau?

Op bovenlokaal niveau spelen onder andere NMP4, Bevi, RVGS en RBMII. De effecten hebben uitwerking op lokaal niveau. Externe veiligheid is een nieuw thema, dus moeten afspraken gemaakt hoe te waarborgen dat externe veiligheid een evenwaardige en rechtmatige plek krijgt binnen de integrale, totale ruimtelijke belangenafweging. Vraagt het lokale ambitieniveau minimale, variabele of een uitgebreide voorbereiding? Het verschil tussen de huidige en gewenste situatie kan bepalend zijn voor de haalbaarheid en te plegen inspanning om het beleid succesvol uit te voeren.

### 2.6.1 Sturing geven aan krachtenveld

Bij de uitwerking van stap 1 van voorliggend raamwerk, de terreinverkenning, is het krachtenveld in beeld gebracht. Een krachtenveldanalyse geeft vervolgens een goede indruk van de context waarbinnen het beoogde beleid met betrekking tot externe veiligheid tot stand dient te komen. De centrale vraag daarbij is wat de eigen gemeentelijke invloed is op de onderscheiden onderdelen van de integrale veiligheidsketen (de risicobron, overdracht en de ontvanger). Door bijvoorbeeld samenwerking kan de positie binnen het krachtenveld verbeterd worden.

Voor meer achtergrond informatie zie [bijlage 11](#).

#### Samenwerkingsverbanden

Bestaande samenwerkingsverbanden zijn B5 en provincie, Zuid-Nederland in taskforce externe veiligheid Brabant en MOLO. Voor de toekomst kan ook gedacht worden aan Brabant-breed samenwerken op het gebied van hoge druk aardgasleidingen en afspraken maken met Gasunie over de externe veiligheid.

## 2.6.2 Veiligheid als ruimtelijke kwaliteit

Externe veiligheid is nadrukkelijk geen zaak voor milieu alleen, maar dient onderdeel te zijn van ruimtelijk beleid. Het inpassen van EV-normen in de geplande en bestaande ruimtelijke ordening is complex. Aan de ene kant omdat de bestaande situatie aan nieuwe, sterker wettelijk verankerde en soms strengere eisen moet gaan voldoen. Dat kan aanpassingen met zich mee brengen waarmee hoge kosten zijn gemoed. Aan de andere kant omdat normen tijdens het planproces kunnen veranderen: een plan dat oorspronkelijk voldoet kan tegen de tijd dat het plan formeel getoetst wordt (in het kader van artikel 10 WRO, de toetsing door de VROM-inspectie en beoordeling van de provincie) niet meer voldoen omdat normen in de tussentijd gewijzigd worden. Gemeenten zullen de koppeling tussen ruimtelijke ordening en externe veiligheid slim moeten inrichten om met deze en andere knelpunten rekening te houden.

Bij de ordening van functies zou het uit het oogpunt van externe veiligheid wenselijk zijn om kwetsbare bestemmingen met veel immobiele mensen, zoals een verzorgingstehuis, niet te realiseren aan het spoor (en overweg) waarover veel vervoer met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Een calamiteit rond het spoor en zeker ook een ongeval op een overweg waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, kan ontruiming noodzakelijk maken. Externe veiligheid kan zo dus invloed uitoefenen op de ordening van functies en wijze van architectuur en zodoende de toetsing van het plan aan de normen vergemakkelijken.

De Beleidsvisie Externe Veiligheid dient het kader te vormen voor de afweging bij ruimtelijke plannen. In de Beleidsvisie kan worden aangegeven wat er in het planproces moet gebeuren. Voor meer informatie zie [bijlage 9](#).

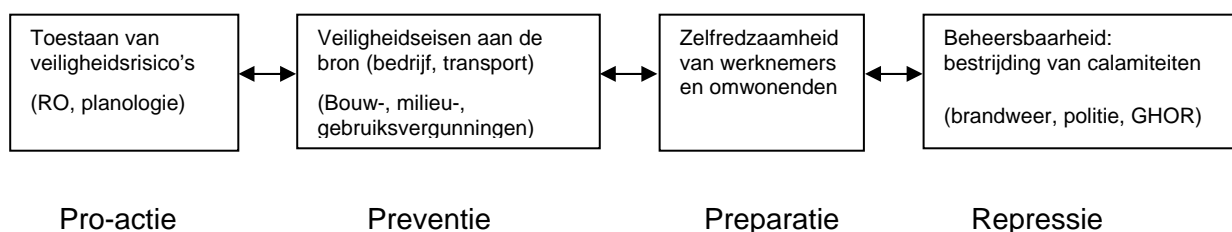
## 2.6.3 Veiligheid door rampenbestrijding

De rampenbestrijding en incident-aanpak speelt landelijk een grote rol als het gaat om het accepteren van risico's. Externe veiligheid is een beleidsterrein dat gericht is op het voorkomen van grote risico's in de samenleving. De rampenbestrijding is gericht op twee zaken: het voorkomen van risico's met effecten waarbij potentieel grote aantallen slachtoffers zijn betrokken en het goed bestrijden van voorkomende incidenten.

Met de vaststelling van het Bevi is het bevoegd gezag verplicht gesteld het bestuur van de regionale brandweer als adviseur te betrekken op grond van artikel 12, lid 3 en artikel 13, lid 3. De adviestaak voor de regionale brandweer is tot stand gekomen vanwege haar expertise op het gebied van fysieke veiligheidsrisico's en haar coördinerende rol in de rampenbestrijding. Het advies van de regionale brandweer komt de kwaliteit en volledigheid van de onderbouwing en afweging van een bestuurlijk besluit nadrukkelijk ten goede. Voor meer informatie zie [bijlage 10](#).

## 2.6.4 Integraliteit van beleid

Het beleid rond externe veiligheid dient zodanig vorm en inhoud te worden geven dat dit gericht is op het minimaliseren van zowel de kansen als de effecten. Zo worden de nodige waarborgen ingebouwd zodat het steeds gaat om een integrale aanpak. Hierbij dient aandacht te bestaan voor zowel economische, sociale en fysieke veiligheid, met een evenwaardige positionering van alle schakels van de veiligheidsketen. Het gaat om de optelsom en de onderlinge verhouding van de maatregelen en de effecten van de vier schakels:





Het is belangrijk al direct te zorgen voor samenwerking met alle bestuurlijke portefeuillehouders en tussen de ambtelijke diensten onderling. Daarmee is geborgd dat externe veiligheid duidelijk is aangehaakt binnen het totale integrale veiligheidsbeleid. De juiste stappen in de juiste volgorde tijdens de hernieuwde aanpak of verbetering van externe veiligheid zijn:

- Brongerichte maatregelen;
- Overdrachtgerichte maatregelen;
- Ontvangergerichte maatregelen.

Inzicht in de risico's verkrijgt de gemeente uit de vastlegging van de nulsituatie. Vervolgens maakt ze de risico-inzichten bekend. Door een goede communicatiestrategie, een combinatie van communiceren en reageren, kan de gewenste eindsituatie verkregen worden. De inzichten per modaliteit worden uitgewerkt in:

- Noodzakelijke saneringen;
- Te maken integrale afweging bij nieuwe ruimtelijke plannen;
- Verbetering van beheersbaarheid en voorbereiding van calamiteitenbestrijding.

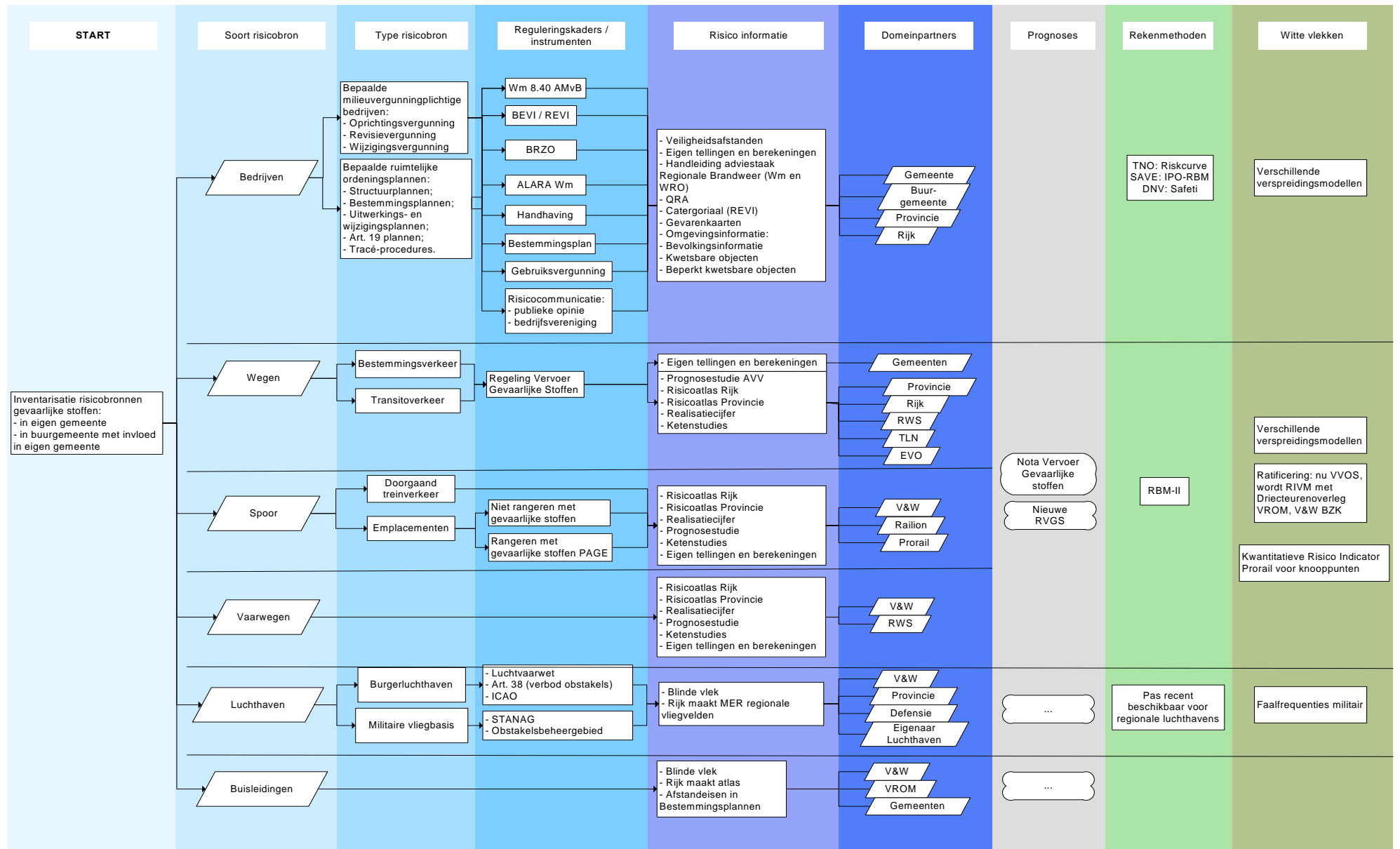
Ruimtelijke ordening en milieu hangen daarbij uiteraard samen. Bovendien grijpen de verschillende besluiten in elkaar, van internationale verdragen tot lokale instrumenten en projecten. Op de volgende pagina wordt een overzicht gegeven met een integraal beeld van alle soorten risicobronnen en betreffende beleidszaken. [In bijlage 13](#) van het bijlage document en in het [document samenhang wet en regelgeving](#) is een schema van de samenhang van alle (inter)nationale wet- en regelgeving en lokale uitwerking opgenomen.

Overzicht is nodig ten behoeve van het bepalen van de volgorde van de te ondernemen stappen en om per EV-onderwerpen systematisch de vragen af te pellen.

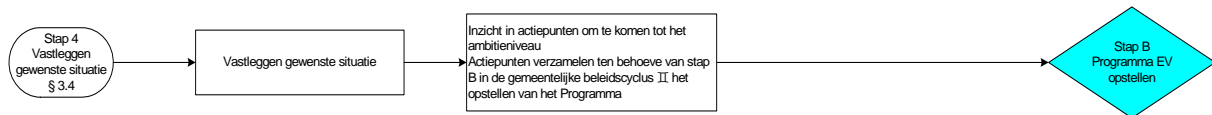
**DOEN:**

- *Maak externe veiligheid onderdeel van de ruimtelijke ordening en betrek afdeling RO, projectmanagement, verkeer en vervoer, stedenbouw en planologen bij het proces. ([bijlage 9](#))*
- *Maak externe veiligheid onderdeel van de rampenbestrijding.*
- *Integreer de adviesrol van de brandweer in bestaande processen en overlegverbanden of vorm nieuwe overlegvormen. (zie [bijlage 10](#))*

Hieronder is een overzicht gegeven van relevante domeinpartners, risicobronnen, instrumenten en rekenmethodieken. Dit overzicht is handig om een snel inzicht te krijgen in de risicobronnen binnen een gemeente. [Zie ook aparte PDF Inventarisatie risicobronnen.](#)



## 2.7 STAP 4: VASTLEGGEN VAN GEWENSTE SITUATIE



**Zie ook aparte PDF stappenschema op Brabantveiliger.**

Na het doorlopen van de stappen 1 tot en met 3 van de ontwerpbeleidsvisie, heeft de gemeente het ambitieniveau bepaald. Op basis van de terreinverkenning en de bestaande beleidsuitgangspunten van de gemeente zijn namelijk uitspraken gedaan over het gewenste beleid en de te nemen stappen om te komen tot het niveau waarop de gemeente de externe veiligheid zou willen krijgen, per gebied. Dit ambitieniveau is het niveau waar in de komende beleidsplanperiode naar toe gewerkt dient te worden. Dit kan projectmatig worden aangepakt, door in een programma de actiepunten met prioritering op te schrijven. In de volgende paragraaf staat dit kort toegelicht.

In de beleidsvisie dient helder uiteen gezet te worden welke richting de gemeente op wil en naar welk niveau zij streeft. Het opstellen van het programma vormt daarbij de volgende fase in de beleidscyclus van de gemeentelijke ontwikkeling en uitvoering van het beleid externe veiligheid, zoals aangegeven in paragraaf 1.2.

### 2.7.1 Bepalen gewenst traject

Het betreft de vertaling van de analyseresultaten en -inzichten van stap 1 t/m 3 in een bestuurlijk vast te stellen projectplan. De belangrijkste aandachtspunten bij opstellen van een dergelijk projectplan zijn:

- Wat te doen, op welke wijze, in welke volgorde en in welk tijdsbestek? Op welke locatie(s) te beginnen?
- Hoe de projectmatige aanpak verder in te richten?
- Prioriteit voor één, meerdere of voor alle EV-modaliteiten tegelijk?
- Zelf doen en/of intergemeentelijk samenwerken? Uitbesteden (denk aan de kosten)? Positie verwerven/samenwerken met andere domeinen?
- Hoe de uitvoering te faciliteren?
- Hoe om te gaan met de afwegingen (van grof naar fijn)?
- Welke witte vlekken zijn er en hoe gaan we hiermee om? Zijn er witte vlekken die we nog niet willen aanpakken (en waarom)?

Met het doorlopen van de voorgaande stappen kan een gemeente een “Beleidsvisie Externe Veiligheid” opstellen en op adequate wijze het daarin verwoorde ambitieniveau nastreven. In bijlage 15 is een voorbeeld van een inhoudsopgave “Beleidsvisie” opgenomen.

### 3 BIJLAGENDOCUMENT

Aan deze rapportage is een bijlagendocument verbonden. De inhoud van het bijlagendocument is als volgt:

<b>TOELICHTING.....</b>	<b>2</b>
<b>1 AFKORTINGEN EN REFERENTIES .....</b>	<b>4</b>
<b>2 BETROKKENEN.....</b>	<b>5</b>
<b>3 BEGRIPPENLIJST EXTERNE VEILIGHEID.....</b>	<b>6</b>
<b>4 RELEVANTE WETGEVING .....</b>	<b>11</b>
4.1 Milieubeheer .....	11
4.2 Ruimtelijke ordening .....	13
4.3 Verkeer en vervoer .....	15
<b>5 VEILIGHEID ALS RUIMTELIJKE KWALITEIT.....</b>	<b>16</b>
<b>6 VEILIGHEID DOOR RAMPENBESTRIJDING.....</b>	<b>17</b>
6.1 Taakuitvoering .....	17
6.2 Adviestaak .....	19
<b>7 KRACHTENVELDANALYSE .....</b>	<b>21</b>
<b>8 OBJECTIEVE NULMETING.....</b>	<b>23</b>
8.1 Nulmeting voor inrichtingen .....	23
8.1.1 Documentatie van nulmetingen voor inrichtingen.....	27
8.2 Nulmeting voor transport-assen.....	32
8.2.1 Documentatie van nulmetingen voor transport .....	35
8.3 Risicoberekeningen, richtlijnen en uitgangspunten voor berekeningen .....	36
<b>9 SUBJECTIEVE NULMETING .....</b>	<b>43</b>
9.1 Opzet burgerenquête Breda .....	43
9.2 Voorbeeld vragenlijst burgerenquête .....	46
9.3 Verantwoording belevingsonderzoek .....	50
<b>10 SAMENHANG WET- EN REGELGEVING .....</b>	<b>52</b>
<b>11 BREDA: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID .....</b>	<b>53</b>
11.1 Breda zo veilig mogelijk maken voor haar inwoners.....	53
11.2 Bredase initiatieven .....	53
11.3 Taskforce Brabantroute .....	53
11.4 Kabinetsstandpunt veiligheid spoor .....	53
11.5 Bredase koepelnota Externe Veiligheid .....	54
11.6 Brabant Veiliger – bestuurlijke klankbordgroep, deelname Breda aan projecten...54	
11.7 Ruimtelijk beleid .....	59
<b>12 BLADEL: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID.....</b>	<b>61</b>
<b>13 EINDHOVEN: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID .....</b>	<b>62</b>
13.1 Bestaande beleiduitgangspunten gemeente Eindhoven .....	62
13.2 Tekst Externe Veiligheid Milieuvisie 2030 Eindhoven .....	65
13.3 Externe Veiligheid uit concept Milieubeleidsplan Eindhoven 2004-2007 .....	67
13.4 Externe Veiligheid: beleid periode 2004-2007.....	70
13.5 Verslag bestuurlijke themabijeenkomst Externe Veiligheid d.d. 10-9-2004 .....	73
13.6 Positionpaper Externe Veiligheid (EV) .....	76
13.7 EV-verbeterplan, concept op hoofdlijnen .....	79
13.8 Toetsingsformat Externe Veiligheid .....	82
<b>14 TILBURG: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN EXTERNE VEILIGHEID .....</b>	<b>84</b>
14.1 Koersen op veilig .....	84
<b>15 VOORBEELD INHOUDSOPGAVE BELEIDSPLAN EXTERNE VEILIGHEID.....</b>	<b>86</b>

## Toelichting

Dit document vormt een bijlage bij het “Raamwerk Beleidsvisie Externe Veiligheid”. In dat document staat verwoord op welke wijze de gemeenten in Noord-Brabant een beleidsvisie externe veiligheid kunnen opstellen en welke aspecten zij daarbij in ogenschouw dienen te nemen.

In het voorliggende bijlagendocument staan relevante informatie en uitgebreide voorbeelden. De voorbeelden geven een beeld van de stand van zaken en gang van zaken bij verschillende gemeenten.

## INHOUDSOPGAVE

<b>TOELICHTING</b> .....	<b>29</b>
<b>1 AFKORTINGEN EN REFERENTIES</b> .....	<b>31</b>
<b>2 BETROKKENEN</b> .....	<b>32</b>
<b>3 BEGRIPPENLIJST EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>33</b>
<b>4 RELEVANTE WETGEVING</b> .....	<b>38</b>
4.1 Milieubeheer .....	38
4.2 Ruimtelijke ordening .....	40
4.3 Verkeer en vervoer .....	42
<b>5 VEILIGHEID ALS RUIMTELIJKE KWALITEIT</b> .....	<b>43</b>
<b>6 VEILIGHEID DOOR RAMPENBESTRIJDING</b> .....	<b>44</b>
6.1 Taakuitvoering .....	44
6.2 Adviestaak .....	46
<b>7 KRACHTENVELDANALYSE</b> .....	<b>48</b>
<b>8 OBJECTIEVE NULMETING</b> .....	<b>50</b>
8.1 Nulmeting voor inrichtingen .....	50
8.1.1 Documentatie van nulmetingen voor inrichtingen .....	54
8.2 Nulmeting voor transport-assen.....	59
8.2.1 Documentatie van nulmetingen voor transport .....	62
8.3 Risicoberekeningen, richtlijnen en uitgangspunten voor berekeningen.....	63
<b>9 SUBJECTIEVE NULMETING</b> .....	<b>70</b>
9.1 Opzet burgerenquête Breda .....	70
9.2 Voorbeeld vragenlijst burgerenquête.....	73
9.3 Verantwoording belevingsonderzoek.....	77
<b>10 SAMENHANG WET- EN REGELGEVING</b> .....	<b>79</b>
<b>11 BREDA: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>80</b>
11.1 Breda zo veilig mogelijk maken voor haar inwoners.....	80
11.2 Bredase initiatieven .....	80
11.3 Taskforce Brabantroute .....	80
11.4 Kabinetsstandpunt veiligheid spoor.....	80
11.5 Bredase koepelnota Externe Veiligheid.....	81
11.6 Brabant Veiliger – bestuurlijke klankbordgroep, deelname Breda aan projecten... 81	
11.7 Ruimtelijk beleid .....	86
<b>12 BLADEL: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>88</b>
<b>13 EINDHOVEN: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>89</b>
13.1 Bestaande beleiduitgangspunten gemeente Eindhoven .....	89
13.2 Tekst Externe Veiligheid Milieuvisie 2030 Eindhoven .....	92
13.3 Externe Veiligheid uit concept Milieubeleidsplan Eindhoven 2004-2007.....	94
13.4 Externe Veiligheid: beleid periode 2004-2007 .....	97
13.5 Verslag bestuurlijke themabijeenkomst Externe Veiligheid d.d. 10-9-2004.....	100
13.6 Positionpaper Externe Veiligheid (EV).....	103
13.7 EV-verbeterplan, concept op hoofdlijnen.....	106
13.8 Toetsingsformat Externe Veiligheid .....	109
<b>14 TILBURG: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>111</b>
14.1 Koersen op veilig .....	111
<b>15 VOORBEELD INHOUDSOPGAVE BELEIDSPLAN EXTERNE VEILIGHEID</b> .....	<b>113</b>

## 4 AFKORTINGEN EN REFERENTIES

Afkortingen	
ADR	Verdrag wegtransport gevaarlijke stoffen
ALARA	As low as reasonable achievable
AUH	Actieprogramma uitvoering en handhaving
BEVT	Besluit externe veiligheid transport
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
Bri	Besluit rampenbestrijding inrichtingen
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999
BTT	Best beschikbare technieken
CHAMP	Communicatie-, Horizon-, Anticipatie-, Motivatie- en Preparatieplicht
COT	Crisis Onderzoeksteam
CPR	Commissie Preventie Rampen (vervangen door PGS)
EV	Externe veiligheid
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
GR	Groepsrisico
GS	Gedeputeerde Staten
IKS	Integrale ketenstudies
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
IVB	Inrichtingen en vergunningenbesluit
KIEV	Knelpunten infra-gerelateerde investeringsprojecten en externe veiligheid
MER	Milieu-effectrapportage
MEIS	Monitoring evaluatie, implementatie Schipholwet
NMP4	Nationaal milieubeleidsplan 4
PAGE	Plan van aanpak goederenemplacementen
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (voormalige CPR)
PMV	Provinciale milieuverordening
PR	Plaatsgebonden risico
PRC	Project risicocommunicatie
QRA	Kwantitatieve risicoanalyse
RID	Verdrag transport gevaarlijke stoffen per spoor
RNVGS	Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
RO	Ruimtelijke Ordening
RRGS	Registratiebesluit risicosituaties gevaarlijke stoffen
SAM	Projecten uit "Brabant Veiliger" gericht op samenwerking
SMB	Strategische milieubeoordeling
SVV	Taskforce slagen voor veiligheid
VER	Veiligheids-effectrapportage
V&W	Verkeer- en waterstaat
Vwb	Vuurwerkbesluit
WKR	Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding
Wm	Wet milieubeheer
Wro	Wet op de Ruimtelijke Ordening
Wrzo	Wet Rampen en Zware Ongevallen
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Referenties	
	Besluit externe veiligheid inrichtingen, Staatsblad 2004, nr. 250
	Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Staatscourant 4 augustus 2004, nr. 147
	Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, augustus 2004
	IPO-stramien tot formulering externe veiligheid, 2004
	Hoofdlijnen voor het eerste Zeeuwse omgevingsplan, Provincie Zeeland, juli 2004
	Kabinetsstandpunt Ketenstudies Ammoniak, Chloor en LPG, VROM
	Toetsingskader Externe Veiligheid Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht, TNO, maart 2004
	Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid "Risico's Inzicht", mei 2004
	Zelfredzaamheid van burgers bij rampen en zware ongevallen, COT Instituut voor Veiligheids- en crisismanag.

## 5 BETROKKENEN

De volgende personen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van de "Integrale Beleidsvisie Externe Veiligheid - een stappenplan voor gemeenten":

<b>Projectgroep SAM 02</b>	
<b>Naam</b>	<b>Instantie</b>
M. Roozen	Projectleider: Gemeente Breda
A. Rook	Projectleider: Gemeente Breda
R. van Asten	Gemeente Eindhoven
A. van Banning	Gemeente Bladel
P. de Booij	Gemeente Son en Breugel
B. Dikmans	Provincie Noord-Brabant <sup>3</sup>
L. van Gerven	Provincie Noord-Brabant
T. de Graaf	Provincie Noord-Brabant
H. Killaars	Regionale Brandweer Midden West Brabant
M. van de Ven	Provincie Noord-Brabant
H. Verhoeven	Gemeente Eindhoven
K. Willems	Gemeente Bladel
A. 't Hooft	Adviesbureau Van Dijke
D. van Roosmalen	Adviesbureau Van Dijke
<b>Klankbordgroep SAM 02</b>	
<b>Naam</b>	<b>Instantie</b>
C. Vermeulen	Gemeente Helmond
J. van der Ree	Regionale milieudienst Gewestelijk West-Brabant
A. Straathof	Gemeente Oss
E. van Berge Henegouwen	Gemeente Werkendam
C. Vissers	Gemeente Etten-Leur
R. van Vliet	VNG

---

<sup>3</sup> Ondanks het feit dat de Provincie Noord-Brabant ruimschoots vertegenwoordigd was in de projectgroep is de inbreng van hen gering geweest.



## 6 BEGRIPPENLIJST EXTERNE VEILIGHEID

Begrip	Toelichting
ALARA-principe	Het ALARA-principe ( <i>As Low As Reasonably Achievable</i> ) is een bepaling uit de Wet milieubeheer. Deze bepaling stelt dat bedrijven moeten voorkomen dat er nadelige effecten op het milieu optreden. Zijn die gevolgen voor het milieu niet te voorkomen, dan moet het bedrijf trachten dit tot een minimum te beperking. Dit zover dit redelijkerwijs van een bedrijf kan worden verlangd.
Beperkt kwetsbaar object	<p>Onder een 'beperkt kwetsbaar object' wordt verstaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 1° verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare; 2° dienst- en bedrijfswoningen van derden;</li> <li>b. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m<sup>2</sup> per object;</li> <li>c. restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn;</li> <li>d. winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2000 m<sup>2</sup>, voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;</li> <li>e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;</li> <li>f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;</li> <li>g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>- kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;</li> <li>- complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;</li> </ul> </li> <li>h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;</li> <li>i. en objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.</li> </ol> <p>(Beperkt kwetsbare objecten die behoren tot een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met h, worden voor de toepassing van dit besluit, behoudens de artikelen 12 en 13 en de artikelen 15 en 16, voorzover de artikelen 15 en 16 betrekking hebben op het groepsrisico, niet beschouwd als kwetsbare onderscheidenlijk beperkt kwetsbare objecten.)</p>
Bevi	<p>Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van ruimtelijke besluiten met externe veiligheid rekening te houden. Het besluit is - op enkele onderdelen na - op 27 oktober 2004 in werking getreden.</p>

Bevoegd gezag	Het bevoegd gezag is de overheidsorganisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van bepaalde wetgeving. In de regel is de gemeente of de provincie het bevoegd gezag, maar een waterschap, of een ministerie kunnen ook bevoegd gezag zijn. Deze verantwoordelijkheid kan bestaan uit afgeven van vergunningen, maar ook uit handhaving en het vaststellen van een ruimtelijk besluit. Beheerders van (water)wegen, concessiehouders van buisleidingen en bedrijven zijn echter op de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en naleven van regels.
BLEVE	Boiling liquid expanding vapour explosion. Bijvoorbeeld de ontploffing van een tot vloeistof verdicht gas, zoals een LPG-tank.
BRZO	Besluit Risico Zware Ongevallen: het voorkomen van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen daarvan voor mens en milieu.
Buisleiding	Transport van gevaarlijke stoffen kan ook plaatsvinden door buisleidingen (pijpleidingen). Voorbeelden zijn: hoge- en middendruk aardgasleidingen (regionale en (inter-)nationale aardgasleidingen) en leidingen voor transport van chemische – soms ook giftige – vloeistoffen of gassen. Meestal gaat het om ondergrondse leidingen.
Categoriale inrichting (activiteit)	Inrichting waarvoor, door de aard van de activiteit of de aard van de aanwezige gevaarlijke stof(fen), een standaardbenadering kan worden gevolgd. Voor een dergelijke inrichting wordt uitgegaan van vaste afstanden en hoeft geen QRA te worden uitgevoerd. Uitsluitend voor categoriale inrichtingen die door de Minister van VROM zijn aangewezen (op grond van artikel 4, zesde lid van het Besluit) mag van de vaste afstanden worden afgeweken. Voor deze inrichtingen mag op grond van een risicoberekening een kleinere afstand worden aangehouden. Daarbij moet het bevoegd gezag letten op de aard van de gevaarlijke stoffen in de inrichting en de toegepaste maatregelen. De Minister heeft voor die categorieën wel een minimum aan te houden afstand vastgesteld.
Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	De circulaire legt veiligheidsnormen vast rondom transportroutes en is vormt de basis voor toekomstige wetgeving.
CPR	De CPR (Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen) heeft in diverse publicaties richtlijnen beschreven die veelvuldig worden gebruikt bij vergunningverlening en algemene regels op grond van de Wet Milieubeheer (8.40 AMvB's). De Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen is vervangen door de onafhankelijke adviesraad Gevaarlijke Stoffen en de CPR-richtlijnen worden omgezet naar de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS). - PGS 15 (voormalige CPR 15-1): Opslag gevaarlijke stoffen in emballage; opslag van vloeistoffen en vaste stoffen (0-10 ton). - PGS 15 (voormalige CPR 15-2): Opslag gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen en bestrijdingsmiddelen in emballage, opslag van grote hoeveelheden (vanaf 10 ton). - PGS 15 (voormalige CPR 15-3): Opslag van bestrijdingsmiddelen in emballage (vanaf 400 kg).
Cumulatie	Er is sprake van cumulatie als een (beperkt) kwetsbaar object is gelegen binnen de invloedssfeer van twee of meer risicovolle bedrijven.
Domeinen van externe veiligheid	Risicobronnen in ketens: permanente aandacht voor (het voorkomen van) risico's bij veroorzakers van risico (zoals de chemische industrie en transportbedrijven); Transport in netwerken: netwerkbeheerders nemen verantwoordelijkheid bij de beheersing van risico's en krijgen de daarvoor benodigde bevoegdheden (spoor, weg, pijpleiding en water); Lokaal bestuur en ruimtelijke ordening: de rol van het lokaal bestuur bij het waarborgen van de veiligheid van bewoners en andere verblijvenden.
Domino-effect	Er is sprake van een domino-effect als bijvoorbeeld een explosie binnen één bedrijf, een explosie bij een ander bedrijf veroorzaakt.
Externe veiligheid	Onder externe veiligheid verstaat men het beheersen van risico's die voortvloeien uit de opslag, productie, het gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid wordt in beeld gebracht op basis van de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Geprojecteerd object	Nog niet aanwezig object dat op grond van het voor het betrokken gebied geldende ruimtelijke besluiten toelaatbaar is. Het Besluit vertaalt het plaatsgebonden risico (PR) naar een vaste afstand vanaf een referentiepunt (de risicobron) waarbinnen eisen gesteld worden aan de aanwezigheid van bebouwing. Het betreft hier zowel reeds aanwezige bebouwing als bebouwing die nog niet aanwezig is maar wel volgens het geldende ruimtelijke besluiten is toegestaan.
Gevaarlijke stof	Een stof of preparaat dat bij of krachtens het Besluit verpakking en aanduiding milieugevaarlijke stoffen en preparaten is ingedeeld in een categorie als bedoeld in artikel 34, tweede lid, van de Wet milieugevaarlijke stoffen (Wms) of een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Adr). Een stof die op grond van de Adr niet en op grond van de Wms wel als een gevaarlijke stof wordt beschouwd, valt dus onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het kan gaan om explosiegevaar, brand, giftigheid of radioactiviteit.
Grenswaarde	Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op het aangegeven tijdstip moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, ten minste moet worden instandgehouden. Bij het begrip grenswaarde hoort de term 'in acht nemen'. De term 'in acht nemen' betekent dat die waarde niet mag worden overschreden.
Groepsrisico (GR)	Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen (minimaal 10) overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in een inrichting. Het groepsrisico houdt rekening met een dichtheid van het daadwerkelijke aantal personen per hectare rondom een risicovolle inrichting. De basisstelling is dat hoe meer personen zich per hectare in het schadegebied van een inrichting waar een ongeval met gevaarlijke stoffen heeft plaatsgevonden bevinden, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers, de zogenaamde fN-curve.
Inrichting	Elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht. In de praktijk wordt in plaats van 'inrichting' vaak gesproken van 'bedrijf'.
Invloedsgebied	Het invloedsgebied is het gebied waarin volgens de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico van categoriale inrichtingen. Het invloedsgebied voor het groepsrisico is het gebied gelegen tussen de risicovolle inrichting en de 1% letaliteitsgrens. In afwijking hiervan geldt voor LPG-tankstations, PGS 15-bedrijven (voormalige CPR15-2) en NH <sub>3</sub> koelinstallaties vastgestelde waarden voor de grootte van het invloedsgebied. De effecten van een mogelijk incident reiken echter vaak veel verder dan de 1% letaliteitsgrens. Denk hierbij aan slachtoffers met eerste- en tweedegraads brandwonden. De regionale brandweer kijkt in haar advies verder dan de 1% letaliteitsgrens. De regionale brandweer adviseert immers op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. De beperking van de ramp wordt hierbij vooral bepaald door de mogelijkheid om nog levende slachtoffers te redden. Een groot deel van die slachtoffers bevindt zich mogelijk buiten de 1% letaliteitsgrens. De regionale brandweer heeft immers ook taken op basis van de Brandweerwet 1985 en de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo).
Kwetsbaar object	De wetgeving verdeelt gevoelige objecten in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten. Deze verdeling is gemaakt om bepaalde groepen mensen in het bijzonder te beschermen. Dit onderscheid resulteert in een aantal criteria en anderzijds in met naam genoemde objecten. De norm voor het plaatsgebonden risico is voor kwetsbare objecten een grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde. Kwetsbare objecten zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. woningen, niet zijnde verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare of dienst- en bedrijfswoningen van derden;</li> <li>b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen</li> <li>2. scholen</li> <li>3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen</li> </ol> </li> </ul>

	<p>c. gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn, zoals:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;</li> </ol> <p>d. complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd; kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar.</p> <p>Buitengebied als tuinen etc. wordt ook als kwetsbaar beschouwd. (Kwetsbare objecten die behoren tot een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met h, worden voor de toepassing van dit besluit, behoudens de artikelen 12 en 13 en de artikelen 15 en 16, voorzover de artikelen 15 en 16 betrekking hebben op het groepsrisico, niet beschouwd als kwetsbare onderscheidenlijk beperkt kwetsbare objecten.)</p>
Letaal	Dodelijk
Most credible accident	Het ongeval die de grootste bijdrage leverde aan het plaatsgebonden risico. De combinatie van kansen op en gevolgen van ongevallen is bepalend voor de grootste bijdrage aan het plaatsgebonden risico
Niet-categoriale inrichting	Een inrichting met zodanige specifieke kenmerken dat voor de vaststelling van de door de desbetreffende inrichting veroorzaakte risico's een specifieke risicoanalyse moet worden uitgevoerd. Deze inrichtingen worden ook wel aangeduid als 'QRA-inrichtingen'.
Oriëntatiewaarde	De norm voor het groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde. Het bevoegde gezag mag hiervan afwijken als daar gewichtige redenen (motivatiebeginsel) voor zijn. In de motivering gaat het vooral om het uitleggen en toegankelijk maken van de belangenafweging. Dat wil zeggen dat de afweging begrijpelijk is en dat de redenering, waarom er wel of niet wordt afgeweken kan worden, inzichtelijk is.
PGS	Zie CPR.
Plaatsgebonden risico (PR)	Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar gemiddeld dat een persoon op een bepaalde geografische plaats in de directe omgeving van een inrichting overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting. Uitgangspunt is dat deze persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Het plaatsgebonden risico is aan te geven met het tekenen van een risicocontour om de inrichting. Het Bevi stelt de eis dat in de contour van 10 <sup>-6</sup> rondom de risicovolle inrichting geen kwetsbare functies mogen voorkomen. In de contour van 10 <sup>-5</sup> mogen zich geen beperkt kwetsbare functies bevinden. 10 <sup>-5</sup> contour = risico van 1:100.000 per jaar op overlijden 10 <sup>-6</sup> contour = risico van 1:1.000.000 per jaar op overlijden
QRA	<i>Quantitative Risk Analysis</i> In het Nederlands wordt gesproken over een Kwantitatieve Risico Analyse, in de regel afgekort als QRA. Een QRA is een risicoberekening veelal voor activiteiten met gevaarlijke stoffen. Ook voor andere activiteiten zoals windturbines of luchthavens kunnen risicoberekeningen worden uitgevoerd. Een QRA heeft één of meerdere contouren als resultaat, conform de richtlijnen van PGS 3 (voormalige CPR 18).
Richtwaarde	Een richtwaarde geeft de kwaliteit aan die op het aangegeven tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk moet worden standgehouden. Bij het begrip richtwaarde hoort de term 'rekening houden met'. De term 'rekening houden met' houdt in dat slechts om gewichtige redenen van die waarde mag worden afgeweken. Richtwaarde is een wettelijk begrip en heeft – in tegenstelling tot een oriëntatiewaarde – een juridische status!

RIS	<p>Risico Informatie Systeem met een actueel overzicht van risicovolle situaties. De provincies beschikken over een kaart waarop de locaties met risicovolle bedrijven zijn weergegeven. Hierop staan ook transportroutes (gevaarlijke stoffen), mogelijke overstromingsgebieden en gebieden waar bosbranden kunnen voorkomen.</p> <p>Zowel het ministerie van BZK als het ministerie van VROM zijn in 2002 begonnen met het in beeld brengen van de risico's in de leefomgeving van de burger. Het Ministerie van BZK heeft de provincie opdracht gegeven om een risicokaart (RIS) te maken waarbij de risicovolle inrichtingen met contouren op kaart gezet worden. Het RIS heeft en krijgt geen wettelijke status. De gemeenten hebben gegevens aangeleverd aan de provincie aangeleverd die zijn gebruikt voor het vullen van het Risicoregister.</p>
Risico	<p>Het risico van gevaarlijke activiteiten wordt onderverdeeld in twee aspecten, namelijk in kansen en effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kans: de berekende kans dat een bepaald ongeval of een ramp zich voordoet. Deze kans wordt gecombineerd met de kans dat er mensen door het ongeval overlijden. Op de risicokaart kunnen deze kansen soms in de vorm van risicocontouren worden weergegeven;</li> <li>▪ effect: wanneer er een ongeval of een ramp gebeurt, heeft dat in een bepaald gebied effecten. Op de risicokaart kan dit effectgebied aangegeven worden.</li> </ul>
Risicoanalyse	Een risicoberekening met als resultaat één of meer risicocontour(en).
Risicobron	<p>De plaatsen waar risico's vandaan (kunnen) komen, worden risicobronnen genoemd. Het betreft hierbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden gemaakt, gebruikt of opgeslagen;</li> <li>▪ routes en pijpleidingen waar gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.</li> </ul>
Risicocontouren	Een risicocontour geeft aan hoe hoog in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Deze contourlijnen kan men vergelijken met de gewone hoogtelijnen op een kaart: Binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.
Risicoregister	<p>Zowel het ministerie van BZK als het ministerie van VROM zijn in 2002 begonnen met het in beeld brengen van de risico's in de leefomgeving van de burger.</p> <p>Het risicoregister is een landelijk register waarin in opdracht van VROM risicosituaties met gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd. In het register staan alle bedrijven die giftige, brandbare, explosieve en nucleaire stoffen verwerken of opslaan. Het register is een van de actiepunten van de overheid na de vuurwerkramp in Enschede (op 13 mei 2000). Het ministerie is bezig met het verplicht stellen voor bevoegd gezag om het risicoregister in te vullen en actueel te houden.. Voor de inrichtingen waarvoor de gemeente bevoegd gezag is, krijgt deze de verantwoordelijkheid om de gegevens in te voeren en actueel te houden.</p>
Risicovolle bedrijven	Bedrijven waarvan het invloedsgebied tot buiten de inrichtingsgrens reikt. Bedrijven die onder de criteria van het RIS of Bevi vallen.
Route gevaarlijke stoffen	Gemeenten zijn bevoegd om routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen. Hierover moet het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden (routeplichtige transporten).
Scenario	Als er een ernstig ongeval plaatsvindt, hangt de afloop vaak af van wisselende omstandigheden. Dus een ongeval kan volgens verschillende scenario's verlopen. Bij het onderzoek naar de risico's (PR en GR) worden daarom diverse scenario's verwerkt. In de scenario's wordt ook rekening gehouden met weersomstandigheden die van invloed kunnen zijn, bijvoorbeeld de wind.
Slachtoffer	Slachtoffers zijn de personen die gewond zijn geraakt of zijn overleden als gevolg van een ongeval of ramp
Worst case scenario	Het ongeval resulterend in de meest negatieve gevolgen denkbaar.
Zelfredzaamheid	Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Daarnaast wordt ook steeds meer gesproken over "redzaamheid" (de ander in veiligheid brengen). De advisering kan zich hier richten op de voorlichting en de alarmering ter verhoging van de zelfredzaamheid. Onlangs is het onderzoek verschenen van het COT en de Regionale Brandweer Amsterdam e.o.: "Zelfredzaamheid van burgers bij rampen en zware ongevallen"

## 7 RELEVANTE WETGEVING

### 7.1 MILIEUBEHEER

Afdeling Milieubeheer heeft bij het verlenen van de milieuvergunning voor een risicovolle inrichting te maken met de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid indien er sprake is van een:

- Oprichtingsvergunning;
- Veranderingsvergunning (bij nadelige gevolgen voor het Plaatsgebonden Risico);
- Revisievergunning.

De uitvoering van de volgende wet- en regelgeving Externe Veiligheid is daarbij van belang:

Relevante wetgeving voor milieubeheer	Relevante artikelen / hoofdstukken	Datum inwerking
<b>Inrichtingen</b>		
<i>Wet milieubeheer (Wm)</i> De Wet milieubeheer geeft de mogelijkheid om aan bedrijven voorschriften op te leggen waarin maatregelen zijn opgenomen om de kans op en de effecten van een ongeval te verkleinen.	Het hele besluit	13 juni 1979
<i>Besluit risico's zware ongevallen (Brzo 1999)</i> Het Brzo geldt voor (veelal) chemische bedrijven waar een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen aanwezig is. Het heeft als doel een beheersing van de veiligheid voor mens en milieu buiten de inrichting, de veiligheid voor mensen in de inrichting, de rampenbestrijding en de informatieverstrekking door de overheid aan de bevolking.	Het hele besluit	27 mei 1999
<i>Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)</i> Het besluit legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.	Het hele besluit	27 mei 2004
<i>Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)</i> Regeling met regels voor de afstanden en berekening van het plaatsgebonden- en groepsrisico ter uitvoering van het Bevi.	Het hele besluit	8 september 2004
<i>Inwerkingtredingsbesluit</i> Inwerkingtreding van een deel van het Bevi.	Het hele besluit	7 oktober 2004
<i>Handleiding Besluit externe veiligheid inrichtingen</i> Uitleg over het besluit en hoe moet worden omgegaan met het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico komt slechts beperkt aan de orde.	Het hele besluit	juni 2004
<i>Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i> Voor het groepsrisico heeft het Rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Gemeenten en provincies moeten hun keuze voor een bepaald groepsrisico verantwoorden. De handleiding helpt gemeenten en provincies om een goede afweging te maken van het groepsrisico bij bijvoorbeeld de goedkeuring van een ruimtelijk besluit en een milieuvergunning.	Het hele besluit	augustus 2004 definitief begin 2005
<i>Handreiking Saneringsprogramma</i> Het Bevi bevat een saneringsverplichting voor bedrijven (inrichtingen) die de wettelijke grenswaarde van het plaatsgebonden risico overschrijden. Het bevoegd gezag moet op grond van artikel 19 van het Bevi een saneringsprogramma opstellen. Deze handreiking is gericht op gemeenten en provincies die als bevoegd gezag Wet milieubeheer (Wm) en Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) een belangrijke taak hebben bij externe veiligheid.	Het hele besluit	maart 2005

<b>Relevante wetgeving voor milieubeheer</b>	<b>Relevante artikelen / hoofdstukken</b>	<b>Datum inwerking</b>
<i>Vuurwerkbesluit</i> Het besluit vervangt o.a. het Besluit opslag vuurwerk milieubeheer, het Vuurwerkbesluit wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk.	Het hele besluit	1 maart 2002
<b>Transport</b>		
<i>Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen.	Het hele besluit	1996
<i>Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Deze circulaire is een nadere uitwerking en verduidelijking van de nota risiconormering voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is nodig omdat de nota niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. De circulaire beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Het hele besluit	augustus 2004 (staatscourant)
<i>Toetsingskader externe veiligheid</i> Het kader helpt gemeenten om de veiligheidsrisico's rond spoorlijnen te beoordelen. Het is ontwikkeld door Dordrecht en Zwijndrecht samen met VROM en de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks-aangelegenheden (BZK) en Verkeer en Waterstaat (VenW). Het toetsingskader is geen nieuw voorschrift, wel een handig hulpmiddel.	Het hele besluit	maart 2004
<i>Handleiding Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i> Voor het groepsrisico heeft het Rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Gemeenten en provincies moeten hun keuze voor een bepaald groepsrisico verantwoorden. De handleiding helpt gemeenten en provincies om een goede afweging te maken van het groepsrisico bij bijvoorbeeld de goedkeuring van een ruimtelijk besluit en een milieuvergunning.	Het hele besluit	augustus 2004 definitief begin 2005
<b>Buisleidingen</b>		
<i>Circulaire zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen</i> Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd.	Het hele besluit	26 november 1984
<b>Openbaarheid gegevens</b>		
<i>Ontwerp Registratiebesluit externe veiligheid</i> De uitvoering van dit besluit heeft als gevolg dat er landelijk een register komt waarin risicosituaties met gevaarlijke stoffen worden vastgelegd. Opname in hoofdstuk 12 Wm	Het hele besluit	27 april 2005 (Staatscourant)
<i>Wetsontwerp Kwaliteitsbevordering rampenbestrijding</i> Verplichting voor gemeenten voor het maken van een risico-inventarisatie. Verplichting voor provincies voor het maken van een risicokaart.	Het hele besluit	9 september 2003
<i>Wet openbaarheid van bestuur</i> Burgers hebben ruimere toegang tot milieu-informatie. Dat is het gevolg van wijzigingen van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) en de Wet milieubeheer (Wm). Beide wetswijzigingen vloeien voort uit het Verdrag van Aarhus.	Het hele besluit	14 februari 2005
<b>Luchtvervoer</b>		
<i>Luchtvaartwet</i>		15 januari 1958

## 7.2 RUIMTELIJKE ORDENING

Binnen de wetgeving is er met betrekking tot de ruimtelijke ordening (RO) een link gelegd met externe veiligheid:

- Wet op de ruimtelijke ordening (WRO):
  - o Nieuw ruimtelijk besluit (artikel 10);
  - o Wijzigingsplannen (artikel 11, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> lid);
  - o Binnenplanse vrijstellingen (artikel 15, 1<sup>e</sup> lid);
  - o Tijdelijke vrijstellingen (artikel 17, 1<sup>e</sup> lid);
  - o Zelfstandige procedures (artikel 19, 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> lid);
- Woningwet:
  - o Ontheffing bouwverordening (artikel 11).

De uitvoering van de volgende wet- en regelgeving Externe Veiligheid is daarbij van belang:

Relevante wetgeving voor ruimtelijke ordening	Relevante artikelen / hoofdstukken	Datum inwerking
<b>Inrichtingen</b>		
<i>Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)</i> Het besluit legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.	Art. 5 Art. 8 Art. 13	27 mei 2004
<i>Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)</i> Regeling met regels voor de afstanden en berekening van het plaatsgebonden- en groepsrisico ter uitvoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.	Afstandentabellen	8 september 2004
<i>Inwerkingtredingsbesluit</i> Inwerkingtreding van een deel van het Bevi.	Het hele besluit	7 oktober 2004
<i>Handleiding Besluit externe veiligheid inrichtingen</i> Geeft uitleg over het besluit, de koppeling RO en Milieu en hoe vastlegging in een ruimtelijk besluit plaats kan vinden.	Hoofdstuk 1 Hoofdstuk 4	juni 2004
<i>Handleiding Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i> Voor het groepsrisico heeft het Rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Gemeenten en provincies moeten hun keuze voor een bepaald groepsrisico verantwoorden. De handleiding helpt gemeenten en provincies om een goede afweging te maken van het groepsrisico bij bijvoorbeeld de goedkeuring van een ruimtelijk besluit en een milieuvergunning.	Hoofdstuk 8 Hoofdstuk 10	concept augustus 2004
<i>Vuurwerkbesluit</i> Het besluit vervangt o.a. het Besluit opslag vuurwerk milieubeheer, het Vuurwerkbesluit wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk.	Hoofdstuk 4 Bijlage 3	1 maart 2002
<b>Transport</b>		
<i>Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen.		1996
<i>Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Deze circulaire is een nadere uitwerking en verduidelijking van de nota risiconormering voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is nodig omdat de nota niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. De circulaire beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Hoofdstuk 6	augustus 2004 (staatscourant)



Relevante wetgeving voor ruimtelijke ordening	Relevante artikelen / hoofdstukken	Datum inwerking
<p><i>Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i>            Voor het groepsrisico heeft het Rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Gemeenten en provincies moeten hun keuze voor een bepaald groepsrisico verantwoorden. De handleiding helpt gemeenten en provincies om een goede afweging te maken van het groepsrisico bij bijvoorbeeld de goedkeuring van een ruimtelijk besluit en een milieuvergunning.</p>	<p>Hoofdstuk 8            Hoofdstuk 10</p>	<p>Concept augustus 2004</p>
<p><b>Buisleidingen</b></p>		
<p><i>Circulaire zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen</i>            Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd.</p>		<p>26 november 1984</p>
<p><b>Luchtvervoer</b></p>		
<p><i>Luchtvaartwet</i></p>		<p>15 januari 1958</p>

### 7.3 VERKEER EN VERVOER

Binnen de wetgeving is er met betrekking tot het verkeer en vervoer een link gelegd met externe veiligheid. Bij verandering van wegen, spoorwegen en waterwegen dient rekening te worden gehouden met:

- MER-procedures (Wet milieubeheer - aanleg van wegen en buisleidingen);
- Ruimtelijke ordeningsbesluit op grond van de Tracéwet;
- Vervoersbesluit (verandering weg, waterweg, spoorweg);
- Spoorwegwet;
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen (regeling routing gevaarlijke stoffen);
- Mijnbouwbesluit, artikel 95;
- Wet milieubeheer, artikel 8.1 (verkeer van goederen van en naar de inrichting).

De uitvoering van de volgende wet- en regelgeving Externe Veiligheid is daarbij van belang:

Relevante wetgeving voor verkeer en vervoer	Relevante artikelen / hoofdstukken	Datum inwerking
<b>Transport</b>		
<i>Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen		1996
<i>Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen</i> Deze circulaire is een nadere uitwerking en verduidelijking van de nota risiconormering voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is nodig omdat de nota niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. De circulaire beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Hoofdstuk 6	augustus 2004 (Staatscourant)
<i>Toetsingskader externe veiligheid</i> Het kader helpt gemeenten om de veiligheidsrisico's rond spoorlijnen te beoordelen. Het is ontwikkeld door de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht samen met VROM en de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden (BZK) en Verkeer en Waterstaat (VenW). Het toetsingskader is geen nieuw voorschrift, wel een handig hulpmiddel.		maart 2004
<i>Handleiding Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i> Voor het groepsrisico heeft het Rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Gemeenten en provincies moeten hun keuze voor een bepaald groepsrisico verantwoorden. De handleiding helpt gemeenten en provincies om een goede afweging te maken van het groepsrisico bij bijvoorbeeld de goedkeuring van een ruimtelijk besluit en een milieuvergunning.		augustus 2004 definitief begin 2005
<b>Buisleidingen</b>		
<i>Circulaire 'K1K2K3 brandbare vloeistoffen'</i> Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen van K1, K2 en K3 brandbare vloeistoffen, waaronder defensieleidingen.		1991
<i>Circulaire zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen</i> Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd.		26 november 1984

## 8 VEILIGHEID ALS RUIMTELIJKE KWALITEIT

### Stedenbouw

Stedenbouwers hebben de mogelijkheid om externe veiligheid als ruimtelijke kwaliteit te beschouwen. Externe Veiligheid kan al worden meegenomen in het Stedenbouwkundig Plan van Eisen. Zij kunnen:

1. Sturing geven aan stedenbouw in ordening van functies, door bijvoorbeeld woningbouw ruimtelijk te scheiden van rijkswegen en sporen of een veiligheidscontour als groenstructuur op te nemen in de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe wetgeving is bedoeld om planologisch beter met externe veiligheid om te gaan. Het gevaar bestaat echter dat de toetsing van de normen pas op het niveau van het ruimtelijk besluit plaatsvindt, dan is er al een fase van stedenbouw aan vooraf gegaan;
2. Ruimtelijke beelden ontwikkelen, gericht op externe veiligheid, zal het externe veiligheidsdenken door stedenbouwers kunnen bevorderen. Je zult de taal van stedenbouwers moeten spreken. Tweedimensionale afbeeldingen en ruimtelijke beelden kunnen hierbij helpen, maar ook de grafische weergave van een explosie van een LPG-tank zal grote indruk maken.

Een stedenbouwkundigplan wordt gemaakt voordat een procedure ruimtelijk besluit in gang wordt gezet. In een stedenbouwkundigplan worden de fysieke opzet en functies benoemd. In deze fase sturing geven aan externe veiligheid kan veel opleveren.

Bij de ordening van functies zou het uit het oogpunt van externe veiligheid wenselijk zijn om kwetsbare bestemmingen met veel immobiele mensen, zoals een verzorgingstehuis, niet te realiseren aan het spoor (en overweg) waarover veel vervoer met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Een calamiteit rond het spoor en zeker ook een ongeval op een overweg waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, kan ontruiming noodzakelijk maken. Externe veiligheid kan zo dus invloed uitoefenen op de ordening van functies en wijze van architectuur en zodoende de toetsing van het plan aan de normen vergemakkelijken.

### Architectuur, bouw- en gebruiksvergunningen

De plaats waarin architectuur een rol speelt is in ieder geval na de stedenbouwkundige opzet. Wanneer architectuur een rol gaat spelen is vooraf aan het indienen van een bouwplan. Een procedure ruimtelijk besluit is dan vaak al doorlopen of wordt een bouwplan in combinatie met een artikel 19 ingediend.

Indien er risicobronnen van externe veiligheid zijn, kan men denken aan extra maatregelen voor brandwerendheid, vluchtwegen, alarmeringsinstallaties, ontruiming (plaats vluchtwegen enz), splinterwerend glas. Deze eisen zijn mede afhankelijk van de aanrijdtijden van de brandweer voor dit gebied en andere hulpdiensten. De brandvoorzieningen zullen voor een deel in bouwvergunningen of gebruikersvergunning geregeld kunnen worden. Het zou goed zijn als de wetgeving meer ruimte biedt om externe veiligheid op dit punt beter te regelen.

### Ruimtelijke besluiten

In de ruimtelijke besluiten begint externe veiligheid al een plaats te krijgen. Uiteindelijk zullen de plannen getoetst worden aan allerlei milieunormen, waaronder die van externe veiligheid. Hierin dient men goed te motiveren waarom men bepaalde keuzes maakt. Dit is een juridisch document dat ook wettelijk getoetst zal worden. Soms is het noodzakelijk dat voor de procedure van het ruimtelijk besluit een Milieu Effect Rapportage (MER) uitgevoerd wordt of een strategische milieubeoordeling (SMB).

Ook het adviesrecht van de regionale brandweer dient in al deze wettelijke procedures een plaats te krijgen. De wijze waarop dit gebeurt, is nog niet eenduidig vastgelegd. In het kader van programmafinanciering is hiervan een opzet gemaakt.

## 9 VEILIGHEID DOOR RAMPENBESTRIJDING

Volgens de wet hebben burgemeester en wethouders de zorg voor de brandveiligheid en zijn zij belast met de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gemeente. Verschillende handleidingen en richtlijnen zijn voorhanden om de organisatie en werkwijze van de uitvoering van de wettelijk opgelegde taken vorm te geven. Deze informele regelgeving vormt geen wettelijk kader maar wordt door de rechterlijke macht veelal als toetsingskader gehanteerd en vormt in die zin het kader voor het nemen van zorgvuldige besluiten over de inrichting van de zorg en het niveau daarvan.

### 9.1 TAAKUITVOERING

De organisaties die betrokken kunnen zijn bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen, dan wel een dreiging daarvan, zijn de gemeente, de brandweer, de Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen (GHOR) en de politie. De vorming van veiligheidsregio's met de betrokken multidisciplinaire partners beoogt de eindverantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de rampenbestrijding nadrukkelijker bij het (verlengd) lokaal bestuur te leggen. De Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding verplicht het regionaal bestuur een Regionaal Beheersplan Rampenbestrijding te maken. Brandweer, GHOR, politie en gemeenten binden hiermee zich aan afspraken over de kwaliteit van de rampenbestrijding. Met het Regionaal Beheersplan Rampenbestrijding wordt duidelijk wat de kwaliteit- en kwantiteitseisen zijn in de regio.

De procesverantwoordelijkheid is als volgt over de organisaties verspreid:

Organisatie	Nr	Aandachtsgebied (proces)
Gemeente	3	Voorlichting
	11	Milieu en Inzamelen besmette waren
	14	Opvang en verzorging en primaire levensbehoeften
	15	Registreren van slachtoffers
	17	Uitvaartverzorging
	22	Nazorg
	25	Schaderegistratie
Brandweer	1	Alarmering
	2	Bron- en effectbestrijding
	4	Waarschuwing van de bevolking
	9	Ontsmetten van mens en dier
	10	Ontsmetten van voertuigen en infrastructuur
	18	Waarnemen en meten
	20	Toegankelijk en begaanbaar maken, opruimen
	21	Verzorging logistiek rampbestrijdingspotentieel
26	Verbindingen	
GHOR	12	Preventieve Openbare Gezondheidszorg
	13	Geneeskundige hulpverlening
	24	Psycho Sociale hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (PSHOR)
Politie	5	Ontruimen en evacueren
	6	Afzetten en afschermen
	7	Verkeer regelen
	8	Handhaven van de rechtsorde
	16	Identificatie van overledenen
	19	Begidsen
	23	Strafrechtelijk onderzoek

Voorts kunnen bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen het Nederlandse Rode Kruis, particuliere bedrijven, organisaties van vrijwilligers, waterbeheerders, Rijkswaterstaat en andere overheidsorganisaties en personen worden betrokken. Al deze organisaties en personen vallen eveneens onder een van de hier bovengenoemde processen en werken onder de verantwoordelijkheid van de betrokken organisaties.

De volgende wetten spelen een rol bij de organisatie en taakuitvoering van de rampenbestrijding:

<p><b>Brandweerwet 1985</b> Bepaalt dat er in elke gemeente een brandweer is. De gemeenteraad regelt de organisatie, het beheer en de taak van de brandweer bij verordening. Burgemeesters en wethouders hebben de zorg voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. het voorkomen, beperken bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt;</li> <li>b. het bepreken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.</li> </ol>
<p><b>Wet rampen en zware ongevallen</b> Belast burgemeester en wethouders met de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gemeente. Verplicht burgemeester en wethouders verder ondermeer zorg te dragen voor de informatieverstrekking aan de bevolking. Bevat regels over het rampenplan en rampbestrijdingsplannen. Regelt taken en bevoegdheden bij de bestrijding van een ramp of zwaar ongeval.</p>
<p><b>Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding</b> Scherpt de Brandweerwet 1985, de Wrzo, de Wet Geneeskundige hulpverlening bij rampen (WGHR) en de Wet ambulancevervoer aan. Tevens worden enkele AMvB's en ministeriële regelingen ingevoerd dan wel aangepast. De WKR introduceert onder meer het regionaal beheersplan rampenbestrijding en een cyclisch traject van vier jaar voor alle regionale planvorming inzake de voorbereiding van de rampenbestrijding, het toezicht daarop door de provincie en het rijk en de bestuurlijke rapportage daaromtrent.</p>
<p><b>Woningwet</b> Is niet alleen van toepassing op woningen, maar ook op andere gebouwen en bouwwerken. Is de basis voor het Bouwbesluit en de Bouwverordening. Het Bouwbesluit bevat technische voorschriften betreffende het bouwen en de staat van gebouwen en andere bouwwerken. De Bouwverordening moet, naast administratieve bepalingen in verband met het verlenen van bouwvergunningen, op grond van artikel 8 van de Woningwet, gebruiksvoorschriften voor woningen en andere gebouwen bevatten. Deze moet door de gemeenteraad worden vastgesteld.</p>
<p><b>Bouwbesluit</b> Het bouwtechnische niveau van de brandpreventie van te (ver)bouwen bouwwerken ligt verankerd in het Bouwbesluit. De gemeente kan door controle tijdens het bouwen toezicht houden of conform vergunning en regelgeving is gebouwd en zij kan er op toezien dat bouwwerken brandpreventief gezien van een verantwoord niveau zijn. Met behulp van de bouwregelgeving kan de gemeente ervoor zorgen dat bouwwerken op dat niveau blijven.</p>
<p><b>Wet milieubeheer</b> Het doel van de Wet milieubeheer is de bescherming van het milieu door het voorkómen van gevaar, schade of hinder buiten de inrichtingen als gevolg van gebeurtenissen die plaatsvinden binnen die inrichtingen. Bij de bestrijding van incidenten is het voor de brandweer (lokaal en regionaal) van belang dat deze in elk geval op de hoogte is van de aanwezigheid van soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De gegevens van deze stoffen zijn te vinden in de vergunningen Wet milieubeheer van de betreffende bedrijven.</p>
<p><b>Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999)</b> Met het inwerkingtreden van het Brzo 1999 heeft Nederland het grootste deel van de Seveso-II-richtlijn in nationale wetgeving vastgelegd. Het Besluit geldt voor (veelal chemische) bedrijven waarbij een bepaalde hoeveelheid van specifiek benoemde gevaarlijke stoffen aanwezig is. Het Besluit heeft tot doel een beheersing van de veiligheid voor mens en milieu buiten de inrichting (externe veiligheid), de veiligheid voor mensen binnen de inrichting (arbeidsveiligheid), de rampenbestrijding en de informatieverstrekking door de overheid aan de bevolking. Door deze drie facetten is het Brzo 1999 overkoepelende wetgeving over vier wetten, namelijk de Wet milieubeheer, de Arbeidsomstandighedenwet, de Wet rampen en zware ongevallen en de Brandweerwet 1985.</p>
<p><b>Het Vuurwerkbesluit</b> (maart 2002) Dit besluit bevat de landelijke regelgeving met betrekking tot vuurwerk en heeft een directe werking naar vergunningsplichtigen en meldingsplichtigen van vuurwerkinrichtingen. Na de vuurwerkcramp is de totstandkoming van het Vuurwerkbesluit versneld en zijn sommige bepalingen aangescherpt. Het gaat onder meer om de eisen waaraan inrichtingen dienen te voldoen en de veiligheidsafstanden tot kwetsbare objecten.</p>
<p><b>Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)</b> Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is 28 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit verplicht gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger is dan 10-5 en alle risicovolle situaties te saneren als het plaatsgebonden risico hoger is dan 10-6 voor 2010. Voor wat betreft het groepsrisico is een motiveringsplicht wettelijk geregeld.</p>

Het laatste punt uit bovenstaand schema, het Bevi, is een besluit dat de doorwerking regelt van milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid bij besluiten op het gebied van de ruimtelijke ordening en bij de verlening van een milieuvergunning voor een risicovolle inrichting. Tevens waarborgt het Besluit dat de desbetreffende besluitvorming voor de gewone burger voldoende transparant is in alle gevallen waarin die besluitvorming de kans op een ramp met veel slachtoffers beïnvloedt.

Van de brandweer en andere hulpdiensten wordt primair verwacht dat ze zich goed voorbereiden op zware ongevallen en rampen (preparatie) en dat ze daadwerkelijk (kunnen) optreden (repressie). Om goed toegerust te zijn voor haar preparatieve en repressieve taken is een sterke pro-actieve en preventieve adviesfunctie van de brandweer noodzakelijk.

## 9.2 ADVIESTAAK

Met de vaststelling van het Bevi is het bevoegd gezag verplicht gesteld het bestuur van de regionale brandweer als adviseur te betrekken op grond van artikel 12, lid 3 en artikel 13, lid 3. Het advies van de regionale brandweer dient vier doelen:

1. Inzichtelijk maken van de risico's en de mogelijke gevolgen en consequenties voor de hulpverlening (politie, GHOR, brandweer en gemeentelijke processen);
2. Het aanreiken van bouwstenen om de verplichte motivering van het groepsrisico vorm te geven;
3. Maatregelen adviseren om de risico's te verlagen (voor de omgeving betekent dat vooral maatregelen ter verhoging van de zelfredzaamheid en de feitelijke voorbereiding op de incident- en rampenbestrijding);
4. Het aangeven van mogelijkheden aan het bestuur om de juiste afweging te maken, betreffende het restrisico.

Er zijn twee soorten aanvragen waarbij de brandweer betrokken dient te worden:

- Bij nieuwe besluiten op grond van de Wet milieubeheer (oprichtingsvergunningen, veranderingsvergunningen en revisievergunningen) die vallen onder het toepassingsgebied van het Bevi;
- Bij nieuwe ruimtelijke besluiten met betrekking tot de bestemming van grond (Wet op de Ruimtelijke Ordening), voor zover deze grond ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting.

Het is wenselijk dat de brandweer op dezelfde wijze betrokken wordt bij aanvragen rond transportmodaliteiten (buis-, auto-, vaar- en spoortransport).

In het advies dient de regionale brandweer zich te richten op de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding op bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Hierbij dienen ook de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet, te worden meegenomen in het advies. Dit betreft de zelfredzaamheid.

De adviesgronden zijn:

### 1. Ramp of zwaar ongeval

Op grond van artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) wordt onder een ramp of zwaar ongeval verstaan:

- Een gebeurtenis waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiele belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad;
- Een gebeurtenis waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

## 2. Groepsrisico

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

## 3. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Daarnaast wordt ook steeds meer gesproken over “redzaamheid” (de ander in veiligheid brengen). De advisering kan zich hier bijvoorbeeld richten op de voorlichting en de alarmering ter verhoging van de zelfredzaamheid.

Bij de advisering zal de regionale brandweer na het toetsen van het PR en GR in gaan op:

- De mogelijke scenario's;
- De effecten;
- De mogelijkheden voor het verkleinen van de risico's;
- De mate van zelfredzaamheid;
- Het optreden van de hulpverleningsdiensten;
- Het restrisico.

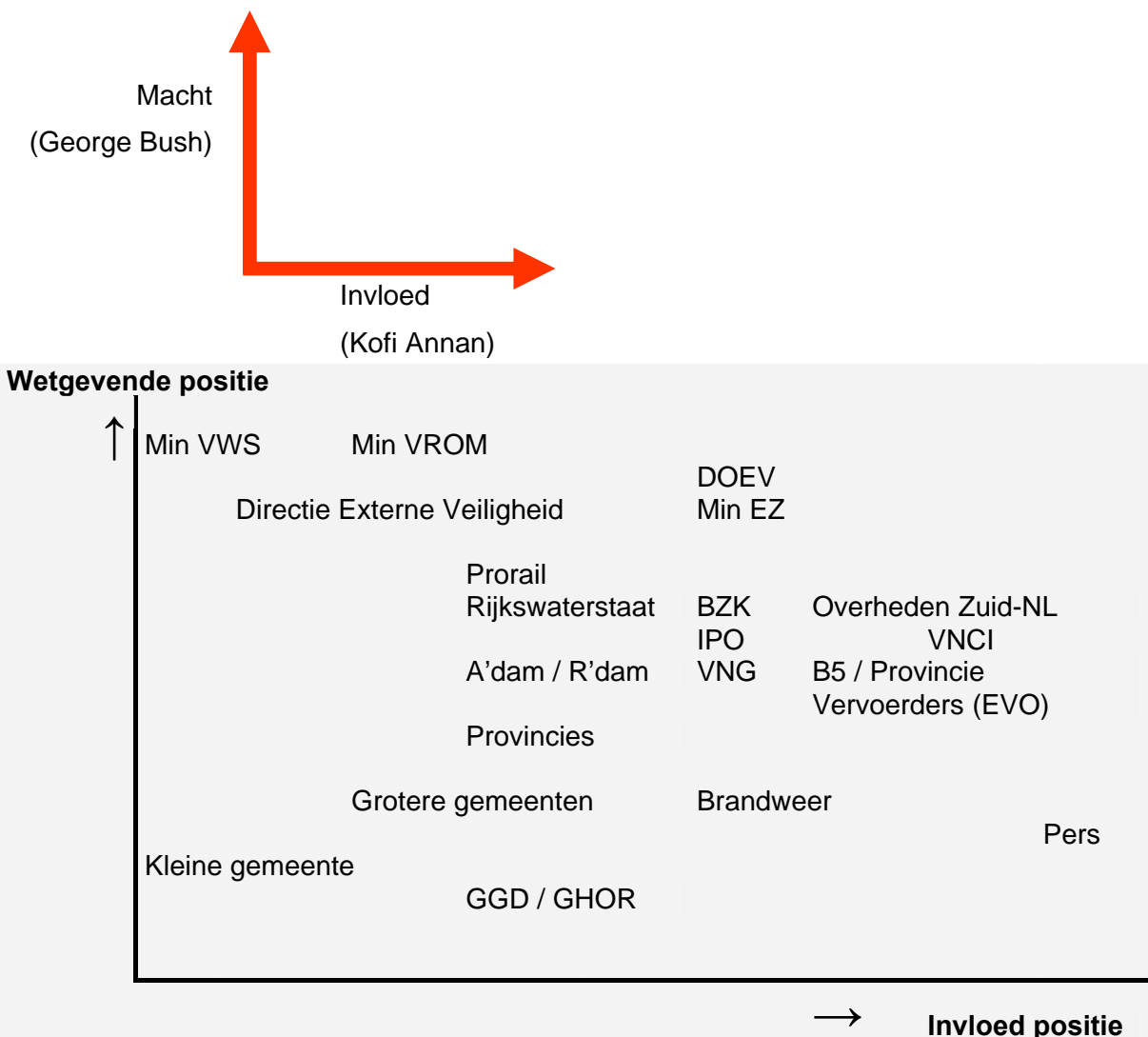
Het formele moment waarop het bevoegd gezag de regionale brandweer om advies moet vragen is gelegen bij de totstandkoming van een besluit dan wel na het afgeven van het ontwerp van een besluit. In de praktijk blijkt dit moment niet altijd tegemoet te komen aan de eisen van een goede besluitvorming en kan dan ook een afbreukrisico opleveren. Om de haalbaarheid van een door de regionale brandweer uitgebracht advies te vergroten en om optimaal gebruik te maken van de deskundigheid van de regionale brandweer is het gewenst dat het bevoegd gezag de regionale brandweer bij het vooroverleg of bij het intakegesprek ten behoeve van een aanvraag betreft. De regionale brandweer wordt daarmee gesprekspartner van het bevoegd gezag. Ten aanzien van het uitbrengen van advies behoudt de regionale brandweer haar eigen verantwoordelijkheid.

Het bevoegd gezag moet het door de regionale brandweer uitgebrachte advies in de besluitvorming betrekken. Uit jurisprudentie blijkt dat het advies een redelijk harde status heeft. Dat wil zeggen dat niet zo maar van het advies kan worden afgeweken. Het bevoegd gezag kan alleen onder het stellen van een goede motivering van het advies afwijken. De motivering moet in de besluitvorming worden betrokken.

Indien het bevoegd gezag bij het ontwerp van een besluit van het advies van de regionale brandweer afwijkt, heeft de regionale brandweer de mogelijkheid hiertoe bij de definitieve besluitvorming beroep in te stellen bij de Raad van State.

## 10 KRACHTENVELDANALYSE

Een krachtenveldanalyse gebaseerd op een grafiek met een x-as en y-as die de macht en invloed van partijen weergeven. De machtspositie is uitgezet op de y-as, de invloedpositie is uitgezet op de x-as. Het invullen van een grafiek zoals onderstaand is weergegeven geeft een bewustwording van hoeveel macht of invloed een speler heeft. Een machtspositie kan bestaan door bezit van directe macht, bijvoorbeeld om wetten te maken. Als voorbeeld kan gedacht worden aan president George Bush van de Verenigde Staten die grote wetgevende en militaire macht bezit. Een machtspositie kan ook bestaan doordat iemand een invloedrijke positie heeft, bijvoorbeeld brede steun van de politieke of publieke opinie. Als voorbeeld kan gedacht worden aan secretaris-generaal Kofi Annan van de Verenigde Naties die vele landen in de wereld vertegenwoordigt.



Dit plaatje geeft aan dat bijvoorbeeld de gezamenlijk overheden van Zuid-Nederland veel meer invloed hebben dan een aantal kleine of een grotere gemeente. Als men samenwerkt heeft men meer invloed en mogelijk als gevolg hiervan ook meer macht. Via ambtelijke en bestuurlijke contacten en de politieke kanalen kan invloed uitgeoefend worden op de bron,



wetgever of gebruiker om veiligheidsmaatregelen te nemen. De pers kan hierin een actieve beslissende rol vervullen.

Het inzetten op bronmaatregelen komt nog onvoldoende tot uiting en is niet altijd wettelijk verankerd, dit terwijl bronmaatregelen in de regel een grotere veiligheidswinst geven dan effectreducerende maatregelen. Het verplaatsen van vervoer over de meest veilige route (Betuweroute, binnenvaart en buisleidingen) blijft dus beperkt tot voornemens indien de economische winst beperkt is. De maatschappelijke druk lijkt hierin langzaam verandering te brengen.

De mogelijkheden om vervoerders en chemische bedrijven die het vervoer veroorzaken wettelijk aan te spreken blijft dus beperkt tot de milieuvergunning van een locatie / bedrijf. Bij de grote bedrijven is de gemeente geen bevoegd gezag en het vervoer wat gegenereerd wordt is vrij op basis van internationale wetgeving. Bij de grote chemische bedrijven in een gemeente is de provincie bevoegd gezag. Inzicht en vermindering van de risico's is in deze dus een zaak van de provincie en de regionale brandweer heeft hierin een adviserende en preventieve rol.

## 11 OBJECTIEVE NULMETING

### 11.1 NULMETING VOOR INRICHTINGEN

Voor het in beeld brengen van de actuele externe veiligheidssituatie rondom inrichtingen worden stapsgewijs onderstaande vragen beantwoord:

1. Op welke bedrijven is het besluit van toepassing?
2. Zijn er vaste afstanden of moet er een risicoanalyse worden uitgevoerd?
3. Waar liggen de contouren?
4. Zijn er al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contour?
5. Groepsrisico: wat is de bevolkingsdichtheid binnen het invloedsgebied?

#### Ad 1: Op welke bedrijven is het besluit van toepassing?

In het Bevi zijn, in artikel 2, eerste lid, categorieën van bedrijven opgenomen waarop het Besluit van toepassing is.

#### **Artikel 2**

1. Dit besluit is van toepassing op de besluiten, bedoeld in artikel 4, eerste tot en met vierde lid, met betrekking tot:
  - a. een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is;
  - b. een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit risico's zware ongevallen 1999, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten;
  - c. een door Onze Minister bij regeling aangewezen spoorwegemplacement dat gebruikt wordt voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen;
  - d. andere door Onze Minister bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan de inrichtingen, bedoeld in de onderdelen a tot en met c, waarvan het plaatsgebonden risico, berekend volgens bij die regeling gestelde regels, hoger is of kan zijn dan  $10^{-6}$  per jaar, niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de wet;
  - e. een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer;
  - f. een inrichting waar gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage worden opgeslagen in een hoeveelheid van meer dan 10 000 kg per opslagplaats, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
  - g. een inrichting waarin een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d, en h. andere door Onze Minister bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan de inrichtingen, bedoeld in de onderdelen e tot en met g, waarvan het plaatsgebonden risico, berekend volgens bij die regeling gestelde regels, hoger is of kan zijn dan  $10^{-6}$  per jaar en waarvoor bij die regeling afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn vastgesteld, niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de wet.

**Opmerking:** Het Bevi is niet van toepassing op zgn. 8.40 AMvB bedrijven. Dit zijn bedrijven die geen vergunningplicht in het kader van de Wet milieubeheer hebben maar zich wel aan een aantal algemene milieuregels dienen te houden.

#### Ad 2: Plaatsgebonden risico (PR): zijn er vaste afstanden of moet er een risicoanalyse worden uitgevoerd?

In het Bevi wordt onderscheid gemaakt tussen categoriale inrichtingen en niet-categoriale inrichtingen. In het Bevi zijn voor de categoriale inrichtingen vaste afstanden opgenomen tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten waarbij wordt voldaan aan de  $10^{-6}$  grens- en richtwaarde (en bij LPG tankstations ook de  $10^{-5}$  grenswaarde).

Voor de niet-categoriale inrichtingen moeten deze afstanden worden bepaald door middel van een risicoanalyse (QRA). Voor het laten uitvoeren van een risicoanalyse wordt geadviseerd om een gespecialiseerd adviesbureau in de arm te nemen.

De inrichtingen die zijn genoemd in de categorieën a tot en met d (zie kader onder stap 1) worden 'niet-categoriale inrichtingen' genoemd. Voor deze inrichtingen kan uitsluitend via een berekening worden bepaald welke afstand tot gevoelige objecten moet worden aangehouden om aan de geldende normen te voldoen.

Inrichtingen die vallen onder de categorieën e tot en met h (zie kader onder stap 1) worden in de regel als 'categoriale inrichtingen' aangeduid. Voor deze inrichtingen is een systematiek ontwikkeld waarbij per type inrichting uit een tabel kan worden afgelezen bij welke afstand wordt voldaan aan de norm.

Binnen de categoriale inrichtingen wordt een uitzondering gemaakt voor:

- De ammoniak koel- en vriesinstallaties met een inhoud van meer dan 10.000 kilogram;
- De inrichtingen voor het opslaan van gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen en bestrijdingsmiddelen in emballage in een hoeveelheid van meer dan 10.000 kg per opslagplaats (de zogenaamde PGS 15 (voormalige CPR 15) bedrijven) waarbij:
  - o Brandbare gevaarlijke stoffen aanwezig zijn met een stikstofgehalte van meer dan 1,5 gewichtsprocent van de totale hoeveelheid gevaarlijke (afval)stoffen; of
  - o De opslagplaats > 2500 m<sup>2</sup>; of
  - o >100 Maal per jaar zeer vergiftige stoffen in de open lucht worden gelost en geladen; of
  - o Organische peroxiden of nitraathoudende kunstmeststoffen worden opgeslagen.
- De zogenaamde PGS 15 (voormalige CPR 15) bedrijven en bedrijven met een ammoniakkoel- en/of vriesinstallatie, waarop tevens het Brzo van toepassing is of tevens door de Minister van VROM apart is aangewezen als inrichting als bedoeld onder d.;
- Voor deze inrichtingen kan uitsluitend via een berekening worden bepaald welke afstand tot gevoelige objecten moet worden aangehouden om aan de geldende normen te voldoen.

Om de tabel uit de Revi te kunnen hanteren, zijn bedrijfsgegevens nodig uit de vigerende milieuvergunning (waaronder de milieuvergunningaanvraag en tekeningen). De doorzet van LPG is in (oudere) milieuvergunningen vaak niet opgenomen. Deze informatie is te achterhalen via de bedrijven of via andere gemeentelijke diensten (zoals de WOZ belasting registratie). Deze informatie heeft echter pas een juridische status als deze is opgenomen in de milieuvergunning. Handhavers hebben de informatie die niet in de milieuvergunning is opgenomen maar wel nodig is om met de in de regeling opgenomen tabellen te kunnen werken (zoals gegevens met betrekking tot een ammoniakkoelinstallatie) opgevraagd bij de bedrijven. Het gaat hier vaak om gemakkelijk te controleren technische gegevens van een installatie. In het kader van de Wrzo (artikel 10) mag de brandweer altijd informatie opvragen en is het bedrijf verplicht deze te verstrekken. In een milieuvergunningprocedure bestaat ook de wettelijke verplichting om bepaalde gegevens te verstrekken.

#### Ad 3: Het intekenen van de contouren; plaatsgebonden risico van $10^{-5}$ , plaatsgebonden risico van $10^{-6}$ en het invloedsgebied

Na vaststelling van de contouren worden de risicovolle inrichtingen met hun contouren in een Geo Informatie Systeem (GIS) op kaart gezet. Basis hiervoor zijn de x en y coördinaten en de bestemming van alle objecten in de gemeente.

#### Ad 4: Plaatsgebonden risico (PR): zijn er al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de $10^{-5}$ / $10^{-6}$ contour?

In het Bevi staat beschreven welke objecten vallen onder de noemer kwetsbaar en beperkt kwetsbaar. In stap 3 zijn alle gegevens van de gevaarlijke inrichtingen samengevoegd. Dit maakt het mogelijk te zien welke (beperkt) kwetsbare objecten zich binnen de contouren van de risicovolle inrichtingen bevinden. Hierbij moet worden opgemerkt dat beperkt kwetsbare

objecten vanwege de grootte van het vloeroppervlak kwetsbare objecten kunnen zijn. Informatie over de omvang van deze objecten is dus noodzakelijk. Het bouwdoossier kan hier duidelijkheid over geven.

De nulmeting gaat uit van de huidige situatie. In de vigerende ruimtelijke besluiten is nog geen rekening houden met de nieuwe wetgeving. Het ruimtelijk besluit kan de mogelijkheid bieden om nieuwe objecten te bouwen, objecten uit te breiden of de bestemming van objecten te wijzigen. Actiepunt is om samen met Ruimtelijke Ordening mogelijke veranderingen in de huidige situatie aan te geven en dit indien gewenst te voorkomen.

#### **Beperkt kwetsbaar object**

- 1° verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- 2° dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- Kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m<sup>2</sup> per object;
- Restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn;
- Winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2000 m<sup>2</sup>, voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- Sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- Sport- en kampeerterrains en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- Bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals:
  - Kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;
  - Complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- Objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn; en
- Objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

#### **Kwetsbaar object**

- Woningen, niet zijnde verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare of dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- Gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
  - Ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
  - Scholen;
  - Gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- Gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn, zoals:
  - Kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;
  - Complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- Kampeer- en andere recreatieterrains bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar.

## Ad 5: Verantwoording oriënterende norm groepsrisico: wat is de bevolkingdichtheid binnen het invloedsgebied?

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is (zie artikel 12 en 13). Indien het invloedsgebied zich buiten de inrichtinggrens bevindt, moet rekening worden gehouden met het groepsrisico en de zelfredzaamheid van de burgers.

Bij de 'categoriale inrichtingen' is de grootte van het invloedsgebied in het Revi vermeld. Bij 'niet categoriale inrichtingen' wordt het invloedsgebied door middel van een risicoanalyse bepaald. Deze analyse dient door een gespecialiseerd bureau te worden uitgevoerd.

### **Groepsrisico:**

Cumulatieve kans (= kans\* risico) per jaar dat tenminste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is.

### **Artikel 13 BEVI**

1. Indien het bevoegd gezag een besluit als bedoeld in artikel 5, eerste of tweede lid, vaststelt, wordt in de toelichting op het desbetreffende besluit, behoudens het vierde lid, in elk geval vermeld:

- a. De aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting of inrichtingen die het risico veroorzaakt of veroorzaken, voor zover het invloedsgebied ligt binnen het gebied waarop het besluit betrekking heeft, op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld;
- b. Het groepsrisico per inrichting op het tijdstip van vaststelling van het besluit en de bijdrage van de in het besluit begrepen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-5}$  per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-7}$  per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-9}$  per jaar;
- c. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door degene die de inrichting die dat risico mede veroorzaakt drijft en, indien van toepassing, de voorschriften die zijn of worden verbonden aan de voor die inrichting geldende vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;
- d. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in het besluit zijn opgenomen;
- e. De voorschriften ter beperking van het groepsrisico die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden aan de voor een inrichting die behoort tot een categorie van inrichtingen ten behoeve waarvan het besluit, bedoeld in artikel 5, eerste of tweede lid, wordt vastgesteld, te verlenen vergunning als bedoeld in artikel 8.1 van de wet;
- f. De voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico;
- g. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
- h. De mogelijkheden tot de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstreken buiten die inrichting, en
- i. De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting, bedoeling, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

2. Alvorens het bevoegd gezag een besluit als bedoeld in het eerste lid vaststelt, voert dat bevoegd gezag overleg met het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 8.1, eerste lid, van de wet voor een inrichting die mede bepalend is voor de hoogte van het groepsrisico in het gebied waarop het besluit betrekking heeft.

3. Voorafgaand aan een besluit als bedoeld in het eerste lid stelt het bevoegd gezag, bedoeld in het eerste lid, het bestuur van de regionale brandweer in wier gebied het gebied ligt waarop het besluit betrekking heeft, in de gelegenheid advies uit te brengen met betrekking tot het groepsrisico en de mogelijkheden tot de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

4. In afwijking van het eerste lid kan het bevoegd gezag in de toelichting op een besluit als bedoeld in artikel 5, eerste of tweede lid, verwijzen naar een gemeentelijk of regionaal structuurplan of naar een streekplan als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, indien in dat plan een samenhangende visie is opgenomen over de gewenste planologische ontwikkeling van een breder gebied in relatie tot het voorkomen of bestrijden van rampen en in dat plan ten minste aandacht is besteed aan de onderwerpen, genoemd in het eerste lid, onder f tot en met i.

5. Dit artikel is niet van toepassing op een besluit tot goedkeuring als bedoeld in de artikelen 11, tweede lid, en 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, op een besluit omtrent een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van die wet en op een besluit als bedoeld in artikel 37 van die wet.

Bij Wm-vergunningverlening en WRO-besluiten moet de in het Bevi genoemde oriënterende waarde voor het groepsrisico worden gehanteerd. Het groepsrisico geeft de kans aan dat een groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn. De toetsingswaarde voor het groepsrisico is een oriënterende waarde waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken.

Voor de zelfredzaamheid zijn zaken zoals vluchtwegen en bereikbaarheid van belang. De brandweer moet in de gelegenheid gesteld worden om hierover advies uit te brengen.

### 11.1.1 Documentatie van nulmetingen voor inrichtingen

#### 11.1.1.1 INTERN

Om de externe veiligheidssituatie rondom risicovolle inrichtingen te visualiseren is in het GIS programma Arcview (NB: Arcview is een voorbeeld) een kaart gemaakt met daarop:

- De PR  $10^{-5}$  contour (plaatsgebonden risico van 1:100.000 jaar dat iemand binnen deze contour sterft ten gevolge van een calamiteit bij de inrichting);
- De PR  $10^{-6}$  contour ( plaatsgebonden risico van 1:1.000.000 jaar dat iemand binnen deze contour sterft ten gevolge van een calamiteit bij de inrichting);
- Het invloedsgebied (invloedsgebied van de inrichting waarbij nog mensen sterven als direct gevolg van een calamiteit bij de inrichting);
- De kadastrale kaarten;
- De gegevens van O&I betreffende bebouwing.

Per inrichting is een overzicht gemaakt van:

- De adresgegevens;
- De nodige gegevens voor het bepalen van de contouren;
- De grootte van de contouren;
- De objecten binnen deze contouren;
- De functie van de objecten (kwetsbaar – beperkt kwetsbaar – niet kwetsbaar);
- Een uitdraai van de risicocontouren.

#### 11.1.1.2 EXTERN

Zowel het ministerie van BZK als het ministerie van VROM zijn enkele jaren geleden begonnen met het in beeld brengen van de risico's in de leefomgeving van de burger. Het Besluit registratie gegevens externe veiligheid inrichtingen, transportroutes en buisleidingen verplicht gemeenten om de burgers inzicht te geven in de risico's binnen hun leefomgeving. Het register is een van de actiepunten van de overheid na de vuurwerkcramp in Enschede (op 13 mei 2000).

#### Risicoregister

Het RIVM heeft, in opdracht van het ministerie van VROM, het landelijke risicoregister opgesteld waarin risicosituaties met gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd. Alle bedrijven die giftige, brandbare, explosieve en nucleaire stoffen verwerken of opslaan, staan hierin. Het ministerie is bezig met het verplicht stellen voor bevoegd gezag om het risicoregister in te vullen en actueel te houden. Het is nog onduidelijk wanneer de wettelijke basis er daadwerkelijk is. Voor de inrichtingen waarvoor de gemeente bevoegd gezag is, krijgt de gemeente de verantwoordelijkheid om de gegevens in te voeren en actueel te houden. Over het openbaar maken is nog enige discussie in de landelijke politiek. Het is nog duidelijk of

het risicoregister alleen voor bestuurders of ook voor burgers te zien moet zijn. Tevens is er nog discussie over de aard van informatie die verstrekt wordt.

### Risico Informatie Systeem

Het ministerie van BZK heeft de provincie opdracht gegeven om een risicokaart (het RIS) te maken waarbij de risicovolle inrichtingen met risicocontouren op kaart gezet worden. Op de kaart staan ook transportroutes (gevaarlijke stoffen), mogelijke overstromingsgebieden en gebieden waar bosbranden kunnen voorkomen. Het RIS heeft en krijgt geen wettelijke status. De gemeenten hebben gegevens aangeleverd aan de provincie die zijn gebruikt voor het vullen van het Risicoregister.

#### 11.1.1.3 BEDRIJFSWIJZIGINGEN

Vanzelfsprekend kunnen zich na vaststelling van de nulsituatie veranderingen voordoen bij de risicovolle inrichtingen. In de toekomst kan daar als volgt mee worden omgegaan:

#### Afname risicovolle activiteiten bij bestaande bedrijven

Bedrijf doet vanuit zichzelf of op verzoek van het bevoegd gezag een melding ingevolge art. 19 van de Wet milieubeheer ("milieuneutrale melding"). De vergunningverlener en de RIS-coördinator bekijken of de risicocontouren moeten worden aangepast en of het bedrijf mogelijk van de lijst met risicovolle inrichtingen moet worden verwijderd.

#### Toename risicovolle activiteiten bij bestaande bedrijven

Het bedrijf vraagt een milieuvergunning aan. De vergunningverlener stelt de RIS-coördinator op de hoogte. Aan de hand van de verleende vergunning wordt de bedrijfsinformatie (gegevens, contouren etc.) aangepast.

#### Nieuwe bedrijfsinrichting

De RIS-coördinator past in overleg met de vergunningverlener de gegevens aan in de ordner en op de kaart.

#### 11.1.1.4 VOORBEELDEN VAN INRICHTINGEN

#### PGS 15 (voormalige CPR 15-2 en CPR 15-3) bedrijven

CPR 15-2: opslag gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen en bestrijdingsmiddelen in emballage, opslag van grote hoeveelheden (vanaf 10 ton).

CPR 15-3: opslag van bestrijdingsmiddelen in emballage (vanaf 400 kg).

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Voor zover mogelijk zijn de bedrijven met contouren op kaart gezet.

Om de grootte van de contouren te kunnen bepalen, zijn de volgende gegevens nodig:

- Grootte van de opslagloods;
- Brandbeschermingssysteem.

### LPG tankstations

	Tankstation	Adres	Postcode
1.			
2.			
3.			
4.			

De grootte van de PR  $10^{-5}$  contour is gemeten van het vulpunt 25 meter en gemeten vanaf het ondergrondse reservoir 15 meter (bij een bovengronds reservoir is dit 120 meter). De grootte van het invloedsgebied is altijd 150 meter. Om de grootte van de  $10^{-6}$  contour te kunnen bepalen heeft men de, in de milieuvergunning vastgelegde, doorzet aan LPG nodig. Indien in de milieuvergunning een LPG doorzet van minder dan  $1000\text{m}^3$  is opgenomen is deze contour, gemeten vanaf het vulpunt, 45 meter. In alle andere gevallen is de  $10^{-6}$  contour, gemeten vanaf het vulpunt, 110 meter, ook al zijn de gegevens wel bekend maar niet in de milieuvergunning opgenomen.

### Ammoniak

Momenteel zijn er in de gemeente ... bedrijven met koel-vriesinstallaties met meer dan 100 en minder dan 10.000 kg ammoniak.

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Om de grootte van de contouren te kunnen bepalen, zijn de volgende gegevens nodig:

- De temperatuur van de installatie;
- De hoeveelheid ammoniak;
- Opstelling van de installatie.

### BRZO-bedrijven

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

### Bedrijven met gevaarlijke stoffen die niet onder het BEVI vallen

Voor de categoriale inrichtingen gelden de afstandseisen zoals in het BEVI genoemd. Een aantal inrichtingen valt niet onder het BEVI maar heeft wel gevaarlijke stoffen op het bedrijfsterrein. Deze inrichtingen moeten volgens het RIS en het Risicoregister wel geïnventariseerd worden. Dit zijn inrichtingen met gevaarlijke stoffen die niet onder de PGS 15 (voormalige CPR15-2 of 15-3) vallen, bedrijven met gasopslag, bedrijven met kunstmest en zwembaden en vuurwerkbedrijven.



Bedrijven met gevaarlijke stoffen die niet onder de PGS 15 (voormalige CPR 15-2 of CPR 15-3) vallen

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Gasopslag

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Kunstmest

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Zwembaden

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

Vuurwerkbedrijven

	Bedrijf	Adres	Postcode
1			
2			
3			
4			

### 11.1.1.5 VOORBEELD VAN EEN WEERGAVE VAN RISICOCONTOUREN IN EEN GIS-APPLICATIE



0 50 100 150 200 250 300 350 Meters



## 11.2 NULMETING VOOR TRANSPORT-ASSEN

Een stapsgewijze beantwoording van onderstaande vragen heeft geresulteerd in de actuele externe veiligheidssituatie voor transport.

1. Welke relevante transport-assen zijn er?
2. Hoe moet de risicoanalyse worden uitgevoerd?
3. Plaatsgebonden risico: zijn er al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contour?
4. Groepsrisico: wat is de bevolkingsdichtheid binnen het invloedsgebied?

### Ad 1: Welke relevante transport-assen zijn er?

Gemeenten hebben samen met het rijk en de provincie voor de rijkswegen en sporen risicoatlassen gemaakt. Het gaat om de volgende vervoersassen:

- Rijkswegen;
- Spoorlijnen;
- Route gevaarlijke stoffen;
- Waterwegen;
- Buisleidingen;
- Hoge druk aardgasleidingen;

### Ad 2: Hoe moet de risicoanalyse worden uitgevoerd?

De volgende informatie is nodig om mogelijke risico's te kunnen identificeren:

Gegevens:	Te verkrijgen bij:
De aard en omvang van huidige en toekomstige vervoersstromen	Risicoatlassen Ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincies
Rijksinfrastructuur	Regionale directies en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat
Overige infrastructuur	De desbetreffende infrabeheerder
Vervoer per spoor	Prorail
De aard van de in buisleidingen vervoerde gevaarlijke stoffen en de daaraan verbonden risico's	De beheerder/eigenaar van de buisleiding voor gasleidingen is dat Gasunie
De omgeving: (beperkt) kwetsbare objecten, ruimtelijke ontwikkelingen en bevolkingsdichtheden	Afdeling O&I maar gegevens zijn al in bezit bij Directie milieu

Met behulp van deze informatie kan een risicoanalyse worden gemaakt. Het is niet altijd nodig om hiervoor een gedetailleerde, tijdrovende en dure kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. De 'Handleiding voor uitvoering van risicoanalyses' (deel 2, uitgave 2001, van de Commissie Preventie van Rampen) geeft van een specifiek routedeel aan op welke drie manieren het risiconiveau inzichtelijk kan worden gemaakt waarbij de mate van nauwkeurigheid toeneemt:

- Een eerste indruk van de risiconiveaus geven de risicoatlassen, of een vergelijking van het aantal transportbewegingen per jaar met de drempelwaarden, de zogenoemde vuistregels;
- Als op basis van het voorgaande niet duidelijk is of er sprake is van een extern veiligheidsprobleem, dan kan het risico op betrekkelijk eenvoudige manier worden ingeschat met behulp van de IPO-Risicoberekeningsmethodiek van juli 1997;
- Als de IPO Risicoberekeningsmethodiek (een gestandaardiseerde QRA) onvoldoende uitsluitsel biedt, dient een meer op de situatie toegesneden kwantitatieve risicoanalyse te worden toegepast.

Alvorens over te gaan tot het uitvoeren van een risicoanalyse vindt overleg plaats met de andere betrokken bestuursorganen zoals de beheerders van infrastructuur Rijkswaterstaat en Prorail. Als de gestandaardiseerde risicoberekening methodiek niet toereikend is, kunnen de kennisinstellingen op het gebied van externe veiligheid geraadpleegd worden. Dit zijn het Centrum voor Externe Veiligheid en Vuurwerk (CEV) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), de Bouwdienst (BWD) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat.

Met name rond stationslocaties is er sprake van een bijzondere berekeningswijze. Standaard rekenmethodieken zijn hier niet toereikend. Veel discussies over uitgangspunten voor de berekeningen spelen hierbij een rol. Breda heeft bij het maken van de risicoanalyse en het toetsen van de uitgangspunten (optie 3 onder stap 2) gebruik gemaakt van de expertise van RIVM.

#### Ad 3: Plaatsgebonden risico: zijn er al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de $10^{-5}$ / $10^{-6}$ contour?

De circulaire vervoer gevaarlijke stoffen richt zich op vervoersbesluiten (verandering van de infrastructuur) en omgevingsbesluiten (ruimtelijk plan in de omgeving van een weg, spoor, buisleiding enz). Voor beide besluiten geeft de nota de normering met betrekking tot het plaatsgebonden risico weer. Hierbij maakt de nota onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Onder kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vallen dezelfde objecten als die uit het Bevi (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen)

De nota maakt bij de normering onderscheid tussen bestaande situatie en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt dat er zich geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-5}$  mogen bevinden. Ook moet men streven naar afwezigheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$ .

Voor nieuwe situaties geldt dat er zich geen kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  contour mogen bevinden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  als een richtwaarde. Dit houdt in dat hiervan gemotiveerd afgeweken mag worden.

		Vervoersbesluit / omgevingsbesluit
Bestaande situatie		Grenswaarde PR $10^{-5}$ per jaar Streven naar PR $10^{-6}$ per jaar
Nieuwe situatie	Kwetsbaar	Grenswaarde PR $10^{-6}$ per jaar
	Beperkt kwetsbaar	Richtwaarde PR $10^{-6}$ per jaar

#### Ad 4: Groepsrisico: verantwoording oriënterende norm - inventariseren bevolkingsdichtheid binnen het invloedsgebied

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- $10^{-4}$  voor een ongeval met tenminste 10 dodelijke slachtoffers;
- $10^{-6}$  voor een ongeval met tenminste 100 slachtoffers;
- $10^{-8}$  voor een ongeval met tenminste 1000 slachtoffers;
- enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Bij de toetsing moet worden gezien of de kans per kilometer route of tracé op een bepaald aantal slachtoffers groter is dan bovengenoemde oriëntatiewaarden. Deze oriëntatiewaarden gelden in alle situaties, dus voor zowel vervoersbesluiten als omgevingsbesluiten en in zowel bestaande als nieuwe situaties.

Beslissingsbevoegde overheden moeten het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit.

Indien niet aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan, moet altijd worden nagegaan of door het treffen van maatregelen de toename van het groepsrisico kan worden verminderd zodat alsnog aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan. Als dit niet mogelijk is, dient in overleg met betrokken overheden te worden gestreefd naar een zo laag mogelijk risico volgens het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable).

Over elke verandering in het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren (zoals zelfredzaamheid en mogelijkheden ter voorbereiding en beperking van de omvang van een ramp) zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Daarbij moet steeds in overleg worden getreden met andere betrokken overheden over de te volgen aanpak.

In de motivering bij het betrokken besluit worden de volgende gegevens opgenomen:

- Het groepsrisico;
- Indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- Een aanduiding van het invloedsgebied;
- De aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- Een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, en een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- Een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst (tien jaar) met inbegrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- De bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- De mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
- De mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

## 11.2.1 Documentatie van nulmetingen voor transport

Transport vervoersaantallen wegverkeer en spoorvervoer

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen en het spoor is vrij. Aan de hand van tellingen of registratie wordt de hoeveelheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen bijgehouden. Deze hoeveelheden kan men gebruiken als indicatie om de risico's in te schatten.

### Wegverkeer

Transportaantallen vrachtwagens gevaarlijke stoffen wegverkeer

Huidige situatie Aantal vrachtwagens per jaar / per weg	Brandbare vloeistoffen		Toxische vloeistoffen		Brandbare gassen GF3
	LF1	LF2	LT1	LT2	

### Spoorvervoer

Transportaantallen wagons gevaarlijke stoffen spoorvervoer

Huidige situatie Spoorketelwagons gevaarlijke stoffen per jaar / per spoor	Brandbaar gas (LPG)	Giftig gas (b.v. ammoniak)	Zeer brandbare vloeistof	Giftige vloeistof	Zeer giftige vloeistof
	A	B2	C3	D3	D4

### 11.3 RISICOBEREKENINGEN, RICHTLIJNEN EN UITGANGSPUNTEN VOOR BEREKENINGEN

Ter uitvoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de Regeling externe veiligheid inrichtingen van kracht geworden. Deze regeling geeft aan te houden afstanden voor “standaard” bedrijven, zogenaamde categoriale inrichtingen. Dit zijn bedrijven waarvoor standaardafstanden gelden.

#### Te berekenen risico's

In de PGS 3 (voormalige CPR 18, het paarse boek) “Richtlijnen voor kwantitatieve risicoanalyse” is de wijze vastgelegd waarop risicoberekeningen (QRA's) moeten worden uitgevoerd voor:

1. Het berekenen van de effectafstanden en het groepsrisico (GR) van de categoriale inrichtingen;
2. Niet standaard bedrijven (niet categoriale inrichtingen);
3. Alle soorten risicoberekeningen voor vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg, water en buisleidingen;
4. De overige activiteiten of bedrijven die niet onder het Besluit of de circulaire vallen.

Ook de manier waarop de aanwezige mensen rondom een risicovolle activiteit moeten worden meegenomen is hierin vastgelegd. In de PGS 3 wordt voor modellering van de effecten met gevaarlijke stoffen en het meenemen van de aanwezigen verwezen naar de PGS (voormalige CPR) richtlijnen zoals PGS 2, 3 en 4 (respectievelijk de voormalige CPR 14, 16 en 12).

Sinds de publicaties van de richtlijnen zijn er vele aanvullingen op de manier van berekening uitgebracht. Tevens dient te worden opgemerkt dat de wijze waarop de berekeningen in software zijn vastgelegd continu aan veranderingen onderhevig zijn. Landelijk is hierover nog veel discussie. Voor het laten uitvoeren van een QRA-berekening is het gewenst om een gespecialiseerd adviesbureau in de arm te nemen. Het is verder bekend dat er grote verschillen zijn in de wijze waarop een QRA door bureaus wordt uitgevoerd. Sinds kort zijn RIVM, TNO, Save en AVIV gestart met een afstemming over de wijze waarop bevolkingsgegevens moeten worden meegenomen. Een aantal andere bureaus die QRA's uitvoeren zijn Tebodin, DHV, Royal Haskoning en Oranjewoud.

#### Aanwezigheidsgegevens (bevolking, werkenden, enz)

Bevolkingsgegevens en de wijze waarop ze in het rekenmodel worden ingevoerd zijn sterk bepalend voor de uitkomsten van berekeningen van het groepsrisico. Hieronder volgt een overzicht van de wijze waarop een gemeenten zijn gegevens kan genereren. Dit overzicht dient als kapstok voor toekomstige invoer in rekenmodellen voor de bepaling van het groepsrisico. Wel zijn diverse bewerkingen noodzakelijk alvorens deze bestanden in rekenmodellen zijn in te lezen. Behoudens de beschreven werkwijzen / mogelijkheden dient direct rond een risicobron de aanwezige objecten geverifieerd te worden en vergeleken met de bestanden. Dit om grote fouten in de berekeningen te voorkomen.

In het navolgende is beschreven hoe ten behoeve van de (groeps)risicoberekeningen de aanwezigheid van personen in de omgeving van transportroutes en bedrijven bepaald kan worden. Met name is ingegaan op de huidige situatie. Het bepalen van de toekomstige situatie (inventarisatie RO-plannen) komt summier aan bod en is sterk afhankelijk van gemeenten. Verder wordt beschreven hoe de kwetsbaarheid van objecten gelegen binnen de berekende  $10^{-6}$ -contouren van het plaatsgebonden risico bepaald kan worden.

Mensen werken, winkelen, verblijven thuis, gaan naar school of zijn op vakantie, bezoeken evenementen, etc. en zijn daarnaast een substantieel deel van de dag onderweg tussen de bestemmingen en de genoemde activiteiten. De aanwezigheid van personen in de omgeving van transportroutes varieert in de tijd (uur, dag, week, maand, jaar) dus sterk. Ook het

transport (en dus de tijdstippen dat ongevallen kunnen plaatsvinden) varieert in de tijd. Het wegtransport van gevaarlijke stoffen vindt grotendeels overdag plaats. Dit in tegenstelling tot het vervoer per spoor dat vanwege het reizigers vervoer en beperkte spoorcapaciteit voor een substantieel deel 's nachts wordt afgewikkeld. Idealiter zou men op ieder verondersteld ongevaltijdstip de aanwezigheid van personen in de omgeving willen weten en omdat verblijf binnen bescherming tegen ongevaleffecten biedt, bovendien willen weten welke fractie van deze personen zich binnen dan wel buiten (onbeschermd) bevinden (ook dit zal verschillen per type bestemming). In principe kan in de risicoberekening door discretiesering (in tijd en type bestemmingen) dit ideaal benaderd worden, echter door de bewerkelijkheid van zo'n aanpak en door het ontbreken van gegevens, is dit ideaal zeker niet altijd praktisch realiseerbaar. In de groepsrisicoberekeningen wordt conform het Paarse Boek volstaan met uitsluitend een discretisatie naar dag- en nachtsituaties voor transport en aanwezigheid van personen. Voor de fractie aanwezigheid buiten gedurende de dag en nacht worden de in het Paarse Boek aanbevolen waarden van 0.07 respectievelijk 0.01 aangehouden.

Door het Ministerie V&W/RWS/AVV kunnen ten behoeve van de groepsrisicoberekeningen diverse basisbestanden aangeleverd worden, zoals o.a. ACN-bestand, LISA, 6ppc-bestand en Voorzieningenbestand. Deze bestanden bevatten niet de direct gewenste aanwezigheidsgegevens. Om op basis van de in de bestanden vermelde gegevens tot voor (groeps)risicoberekeningen geschikte bevolkingsbestanden voor dag- en nachtsituaties te komen, dienen er bewerkingen op de basisbestanden te worden uitgevoerd. Het gaat te ver deze bewerkingen te beschrijven. Wel zijn de input bestanden beschreven zodat gemeenten weten wat de mogelijkheden zijn.

#### Overzicht en beschrijving bestanden

In Nederland kan gebruik gemaakt worden van LISA en ACN bestanden en specifieke bestanden van gemeenten vaak ook gebaseerd op deze basisbestanden. Ook RIVM heeft aanwezigheidsgegevens betreffen bevolking in woningen of met woningen vergelijkbare bestemmingen beschikbaar.

#### ACN-bestand

Het Adres Coördinaten Nederland bevat coördinaten van ruim 7.5 miljoen adressen in Nederland. Het bestand bevat de volgende gegevens:

Veldnaam	Waarde
GEMEENTE	: gemeentenaam
PLAATS	: plaatsnaam
STRAAT3	: straatnaam
POSTCODE	: postcode
HUISNR	: huisnummer
EXT	: huisnummer toevoeging
CODE	: herkomst ligging coördinaat Perceelcoördinaat, pandcoördinaat, gemeentecoördinaat (pandcoördinaat afkomstig van gemeente)
X	: X-coördinaat (RDM)
Y	: Y-coördinaat (RDM)

De geometrische precisie van de pandcoördinaten is beter dan die van de perceelcoördinaten.

#### LISA bestand

Het vestigingsregister van bedrijven LISA [2, 9] bevat circa 800.000 bedrijfsadressen in Nederland, uitgezonderd die van landbouw en veeteelt. De gegevens betreffen o.a. naam, adres, huisnummer, postcode, het aantal parttime en fulltime werknemers en een bedrijfstypering volgens SBI-code.



Veldnaam	Waarde
LISANR	:
NAAM	: vestigingsnaam
STRAATNEN	: straatnaam
huisnr	: huisnummer
TOEV	: huisnummer toevoeging
POSTCODE	: postcode
PLAATSNEN	: plaatsnaam
SBI93	: CBS bedrijfscode
MANF	: aantal mannen fulltime
VROUWF	: aantal vrouwen fulltime
MANP	: aantal mannen parttime
VROUWP	: aantal vrouwen parttime
BANEN	: aantal banen (som van 4 voorgaande velden)
GRTKLAS	: grootteklasse vestiging (categorisering naar aantal fulltime banen)
KVKNR	: nummer van Kamer van Koophandel
CBS	: CBS gemeentecode
PROV	: provinciecode
COROP	: regiocode

Fulltime houdt in dat gemiddeld 12 uur of meer per week wordt gewerkt, parttime gemiddeld minder dan 12 uur per week. Werkzame personen worden in LISA zoveel mogelijk geteld op het adres waar ze werkzaam zijn. Dit is niet altijd realiseerbaar. Zo wordt bijvoorbeeld schoonmaakpersoneel geregistreerd bij de vestiging van waaruit het wordt uitgezonden (de plaats van de "loonlijst") en niet op de feitelijke werkplek.

### Gegevens van gemeenten

Binnen gemeenten zijn ook verschillende bestanden beschikbaar. Zo onderhoudt de afdeling O&I van de gemeenten Breda de LISA gegevens voor heel West-Brabant. Alle gegevens kunnen vaak op XY coördinaat niveau geleverd worden. In de bestanden is soms een klein deel van de gegevens (minder dan 5%) de XY coördinaat niet exact bekend. Daarvoor wordt dan een postcode coördinaat gegeven.

Ook zijn in gemeenten vaak bevolkings- en leerlingenbestanden aanwezig. Op verzoek kan de afdeling O&I deze gegevens leveren of vergaren en voor de opdrachtgever bewerken.

### Bevolking

In het bevolkingsdeel zijn adresgegevens, coördinaten van de WoningSterkte (aantal personen woonachtig op het adres) en de ligging van het hoofdwoonvertrek (bouwlaag waarop het hoofdwoonvertrek ligt) opgenomen. Dit is een bestand inclusief de bevolking in tehuizen en ziekenhuizen.

Het bestand betreft alle adressen van objecten waarvan de coördinaten bekend zijn. Toegevoegd is de pandcode om onderscheid te kunnen maken tussen woonruimtes en andersoortige objecten(kantoor, winkel, opslag, garage, etc).

Elk object heeft een unieke code (pand\_id). Dit pand\_id is tevens opgenomen in de tabel met werknemers per bedrijf (zie hierna).

## Werkenden

Voor het aantal werknemers per bedrijf (naar SBIcode, en XY coördinaat) is een apart bestand geleverd van ruim 8500 objecten (stand april 2003).

Het vestigingenregister (VR) is een geautomatiseerd informatiesysteem waarin de gegevens voorkomen van alle Bredase bedrijven en instellingen waar betaalde werkzaamheden worden verricht. De gegevens die over bedrijven en instellingen worden bijgehouden omvatten naam, adres en telefoonnummer van de vestiging, het aantal mannen en vrouwen dat er werkzaam is en de uitgeoefende hoofdactiviteit volgens de standaard bedrijfsindeling van het CBS.

VR wordt actueel gehouden door het verwerken van de maandelijkse stroom van mutaties via de Kamer van Koophandel, via een doorlopende telefonische benadering van kleine vestigingen en door het houden van een jaarlijkse schriftelijke enquête onder de grotere vestigingen (vanaf 10 werkzame personen). Omdat het een volledige telling betreft is de jaarlijkse non respons verwaarloosbaar klein (minder dan 1%).

## Scholen

Voor onderwijs wordt op basis van de leerlingenadministratie het aantal leerlingen per 1 oktober geteld op het postcodeadres van de schoollocatie. Dit is een bestand van basisscholen, middelbare scholen en het hoger onderwijs. De gegevens zijn alleen beschikbaar voor de hoofdvestigingen. Er wordt geen rekening gehouden met neven/dislocaties die vooral bij hogere scholen voorkomen

## Bezoekers binnenstad

Voor het winkelend publiek worden jaarlijks passantentellingen gehouden op 48 telpunten. De gegevens worden extern via Locatus verkregen. Van de vier belangrijkste telpunten (Zuid as, Oost- en West as en Hart) worden het aantal passanten van een uur als momentopname voor bezoekers binnenstad met XY coördinaat genomen. Voor de horeca zijn schatting gemaakt door mensen van het politiebureau Binnenstad.

## Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan men gebruik maken van standaard gegevens van gemeenten.

Zo kan men de volgende woonbezetting per huishouden hanteren:

<b>Woningdichtheid</b>	<b>Gem. huishoudengrootte</b>
HS = HoogStedelijk >70 wo/ha	1,72
CS = CentrumStedelijk 50 - 70 wo/ha	1,72
S = Stedelijk 30 - 50 wo/ha	2,12
GS = GroenStedelijk 20 - 30 wo/ha	2,64
D = Dorps 10 - 20 wo/ha	2,64
L = Landgoed < 10 wo/ha	2,64

Voor kantoren houdt men 25 m<sup>2</sup> per persoon aan en voor bedrijfsterreinen kunnen voorlopig de landelijke uitgangspunten gebruikt worden. Deze staan deels in de PGS 1 en 3 (voormalige CPR 16 en 18) vermeld.

## Het RIVM

Het RIVM heeft ook aanwezigheidsgegevens beschikbaar. Deze gegevens zijn door het RIVM bewerkt en bestaan uit een combinatie van basisbestanden. De basisbestanden waarvan RIVM gebruik heeft gemaakt zijn het ACN-bestand, het LISA-bestand, het

Geomarktprofielbestand (aantal woningen en aantal personen per 6ppc) en het D&B Mailer bestand met geclassificeerde kenmerken van bedrijven (adres, type volgens SBI93 en aantal werkzame personen).

### GIS in combinatie met contouren en aanwezigheid personen

Door het koppelen van de aanwezigheidsbestanden en contouren met GIS is het mogelijk om hiervoor overzichten te genereren. De onderstaande tabellen geven snel inzicht in aanwezige objecten binnen de verschillende contouren:

Opslag	Grootte in m2
1	425

Beschermingsniveau
3

Contouren	Grootte
10-5	-
10-6	165 m
1% letaliteitgrens	520 m

Contouren	Objecten binnen contour
10-5	-
10-6	5 fabrieken 13 kantoren 2 magazijnen
1% letaliteitcontour	Ca 26 fabrieken Ca 127 kantoren Ca 1 bedrijfswoning Ca 176 woningen Ca 19 garageboxen 2 gebouwen voor wegverkeer Ca 17 magazijnen Ca 2 winkels

Groepsrisico	Objecten binnen contour
Aantal ha tussen 10-6 en 1% letaliteitcontour	152.79 ha
Max. aantal personen per ha.	230
Aantal aanwezige personen	1990 werknemers 427 personen in woningen
Aantal aanwezige pers/ha	< 230

Voor de indeling in de contouren is gebruik gemaakt van de contouren zoals deze zijn vastgelegd in het Bevi voor PGS 15 (voormalige CPR 15-2, bedrijven met dit beschermingsniveau).

De bovenstaande tabel kan verder uitgewerkt worden in onderstaande indeling in contouren gekoppeld aan aanwezigheidscorrectiefactoren. Ook als deze gegevens niet voorhanden zijn

kan men terugvallen op tellingen van de objecten en het toewijzen van aanwezig overeenkomstig tabel.

Aard gebruik	aantal	personen	totaal per	correctiefactor	aanwezig
woningen	0	2,4	0	1,1	0,00
onderwijsinstellingen	0	0	0	2,5	0,00
Gezondheidsinstellingen	0	0	0	1,3	0,00
Kinderopvang- en dagverblijven	0	0	0	1,9	0,00
Gevangenis	0	0	0	1,3	0,00
Asielzoekerscentra	0	0	0	1,1	0,00
kantoren, bedrijven	0	0	0	2,2	0,00
Sport en recreatie	0	0	0	2,2	0,00
Stadions	0	0	0	14,0	0,00
Aanleghavens	0	0	0	4,2	0,00
volkstuintjes	0	0	0	2,9	0,00
Kampeertereinen	0	0	0	2,4	0,00
dagrecreatiegebieden	0	0	0	6,1	0,00
winkels	0	0	0	1,5	0,00
Horeca	0	0	0	1,4	0,00
parkeerplaatsen	0	0	0	10,0	0,00
Stations	0	0	0	1,2	0,00
agrarisch gebied	0	0	0	1,0	0,00
Theaters, bioscopen	0	0	0	1,6	0,00
zalencentra en buurthuizen	0	0	0	1,6	0,00
crematoria en uitvaartcentra	0	0	0	2,4	0,00
kerken	0	0	0	6,5	0,00
brandweerkazerne	0	0	0	2,0	0,00
Totaal aantal					0

Vervolgens kun je deze tabel koppelen aan oppervlak en berekenen wat het groepsrisico voor de categoriale inrichtingen is.

Uiteindelijk zal inzicht gegeven moeten worden in kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen. Welke objecten hieraan voldoen en welke niet is weergegeven in de begrippenlijst. Voor beoordeling van de zelfredzaamheid kun je gebruik maken van onderstaande beoordelingstabel:

Zie voor een uitvoerigere behandeling het document AMVB 05 "Adviestaak regionale brandweer" van Brabant Veiliger.

Scenario	Gebouw-type	Afwegingscriteria				
		Fysieke gesteldheid bewoners	Zelfstandigheid bewoners	Alarmeringsmogelijkheden bewoners en aanwezigen	Vluchtmogelijkheden gebouw & omgeving	Gevaarinschattingsmogelijkheden scenario
Brand	Woningen	+	+	+/-	+	+
	Ziekenhuis	-	+/-	+	+	+
	Basisschool	+	-	+/-	+	+
	etc.					
Ongeval met explosieve stoffen	Woningen	+	+	+/-	+	+/-
	etc.					
Ongeval met toxische stoffen	Woningen	+	+	+/-	+	-
	etc.					

## 12 SUBJECTIEVE NULMETING

### 12.1 OPZET BURGERENQUÊTE BREDA

#### Aanleiding

De projectgroep Sam02 (Beleidsvisie externe veiligheid) wil inzicht hebben in de huidige beleving externe veiligheid van gemeenten in de Provincie Noord-Brabant. In de eerste fase is een vragenlijst ontwikkeld. Daarna heeft een onderzoek plaatsgevonden in Breda (als voorbeeld gemeente).

#### Doel

Doel van het onderzoek is een kwantitatief inzicht in de huidige externe veiligheid van de bevolking. Het betreft nu een nulmeting met de nadrukkelijke bedoeling om over een aantal jaren, nadat beleid gevoerd is, de meting te herhalen. Daarmee wordt dan inzicht verkregen in de consequenties van het gevoerde beleid. Beleid dat heel divers kan zijn. Het loopt uiteen van verplaatsing van bedrijven, verleggen van routes voor gevaarlijke stoffen tot communiceren met de bevolking.

In de eerste plaats is aan Onderzoek en Informatie de vraag gesteld om een vragenlijst te ontwikkelen om de externe veiligheid 'breed' te onderzoeken. Dit betekent onderzoek naar mogelijke hinder van risicovolle bedrijven en risicovol transport, maar ook met algemene vragen over de beleving van 'het woon- en leefklimaat' en 'onveiligheidsgevoelens'. Indien nodig kan hiermee een relatie gelegd worden tussen beleving en ligging 'bronnen' van externe veiligheid.

#### Ontwikkeling vragenlijst

Er zijn in den lande nog weinig vragenlijsten ontwikkeld over beleving externe veiligheid. De zoektocht heeft de volgende min of meer bruikbare resultaten opgeleverd:

- Vragenlijst van de gemeente Eindhoven over milieubeleving, mei 2004;
- De handleiding 'Veiligheidseffectrapportage' van de bureaus 'Berenschot' en 'Van Dijk, van Someren en Partners' van november 2000;
- Door SenterNovem uitgevoerde inventarisatiefase naar kennisuitwisseling bij "Externe Veiligheid". Opdrachtgever Kennisplatform Externe Veiligheid;
- Informatie van het "Informatiepunt Lokale Veiligheid" (per 1 juli 2004 overgegaan naar Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid);
- Pilotproject 'Bladel op weg naar een betere leefomgeving' van de gemeente Bladel van maart 2003. Met name de paragraaf over milieu-onveilige situaties;
- Inwonersenquête Helmond 2002-2003 naar Brandweer Helmond, Afdeling Onderzoek & Statistiek gemeente Helmond, 2003;
- Vragenlijst van de gemeente Eindhoven over alledaags milieugedrag, december 2004;
- De vragenlijst die 'Signs of the Time' gebruikt voor het onderzoek naar het gevoel van externe veiligheid van burgers in de provincie Noord-Brabant. In een aantal steden wordt een bepaalde doelgroep in focusgroepen geïnterviewd (SAM 07).

De vragenlijsten van Bladel en Eindhoven meten het onveiligheidsgevoel in één stap en voelt een groot deel van de bewoners zich onveilig. Vaak is een algemeen gevoel van onveiligheid niet gebaseerd is op concrete feiten of gebeurtenissen. Zo wordt de sociale onveiligheid bij

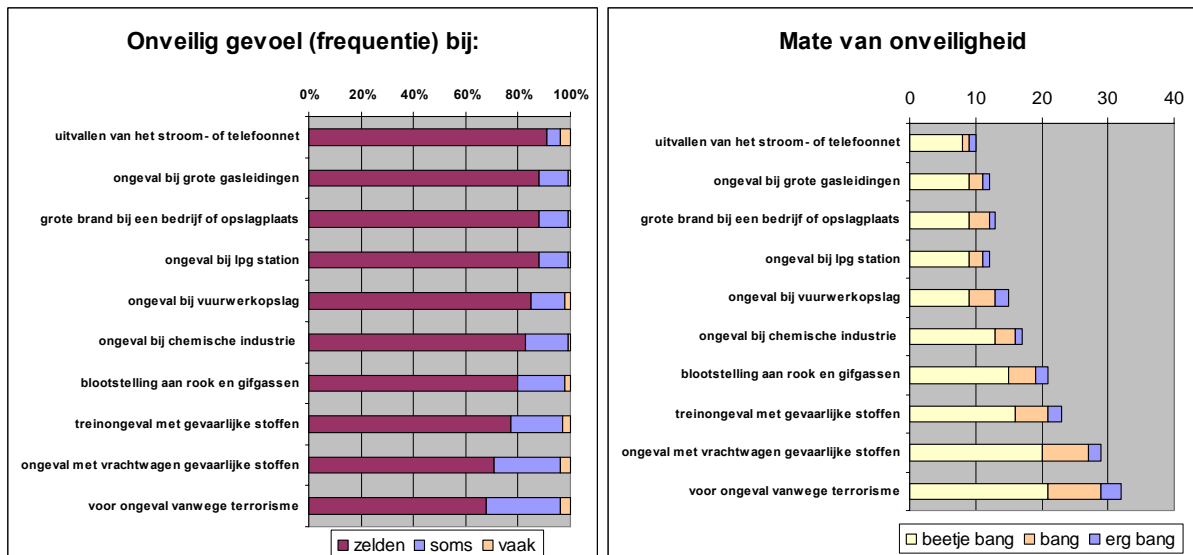
de landelijke vragenlijst van het leefbaarheidsonderzoek GSB gemeten in een algemeen gevoel, de frequentie en een gevoel van onveiligheid in de eigen buurt. In de nu ontwikkelde vragenlijst wordt het onveiligheidsgevoel in drie stappen gemeten. In eerste instantie wordt gevraagd naar een frequentie van bang (niet, soms of vaak) zijn, daarna de intensiteit (beetje, bang of erg bang) en als laatste naar de bron (locatie of bedrijf). Hiermee kan een onderscheid gemaakt worden in beperkte onveiligheidsgevoelens en ernstige onveiligheidsgevoelens.

### Eerste resultaten

Met vragen 1, 2 en 3 wordt een algemeen beeld geschetst van onveiligheidsgevoelens en woonbeleving. De specifieke vragen over externe veiligheid (4 t/m 13) volgen daarna. Per onderwerp worden een drietal deelvragen gesteld:

1. Of men er een onveilig gevoel bij heeft;
2. De mate waarin men er bang voor is;
3. (in dien mogelijk) Aan welk bedrijf / welke situatie men dan specifiek denkt.

In twee figuren zijn de eerste resultaten opgenomen van de onderscheiden onderwerpen:



### Gebruik vragenlijst

Voor gemeenten is deze vragenlijst op te nemen in bijvoorbeeld een burgerenquête. Voor Breda zijn de vragen verwerkt in de Voorjaarsmeting die de afdeling Onderzoek en Informatie van de gemeente Breda in april heeft uitgevoerd bij ruim 4000 burgers. Daarbij worden ook vragen gesteld over *persoonkenmerken* van de respondent.

De resultaten worden beschreven voor de 15 onderscheiden woongebieden naar leeftijdsverdeling en geslacht. De resultaten worden kort beschreven en in een tabellenboek gepresenteerd.

Er worden relatietabellen gepresenteerd waarbij de resultaten van de vragen over woon- en leefklimaat en veiligheidsgevoelens gecroost worden met uitspraken over externe veiligheid (vraag 4 t/m 13). Er wordt ook een vergelijking gemaakt met de resultaten van Bladel en Eindhoven.

### Nadere analyse

Voor een uitgebreidere analyse van het materiaal is noodzakelijk dat op de diverse onderdelen voldoende respondenten bedrijven en locaties benoemen omdat anders over die onderdelen niet uitgebreid gerapporteerd kan worden. Met de beantwoording van welke

bedrijven of locaties men onveilig voelt (codelijst die de enquêtrices hanteren) kunnen adresgegevens van burger en bedrijven aan elkaar gekoppeld worden.

Ook voor andere gemeenten is de afdeling Onderzoek en Informatie in staat om een dergelijk onderzoek te begeleiden dan wel uit te voeren en daarover te rapporteren.

Wanneer het onderzoeksmateriaal in ruime mate aanwezig is (voldoende respondenten) kunnen ook *aanvullende analyses* uitgevoerd worden.



## 12.2 VOORBEELD VRAGENLIJST BURGERENQUÊTE

### LEEFBAARHEID IN DE BUURT

K1. Vindt u de buurt waar u woont, een zeer prettige, een prettige, een onprettige, of een zeer onprettige buurt om in te wonen?

- 1 zeer prettig
- 2 prettig
- 3 onprettig
- 4 zeer onprettig
- 5 weet niet/geen mening

### ONVEILIGHEIDSGEVOELENS

De volgende vragen gaan over onveiligheidsgevoelens.

K2. Voelt u zich wel eens onveilig?

- 1 ja
- 2 nee → **naar vraag K4**
- 3 weet niet → **naar vraag K4**

K3. Voelt u zich wel eens onveilig **in uw eigen buurt**?

- 1 ja, vaak
- 2 ja, soms
- 3 nee
- 4 weet niet

De volgende vragen gaan over situaties waarbij u zich onveilig ***zou kunnen*** voelen.

Ik noem u een aantal situaties waarbij u aan kunt geven of u er zich onveilig bij voelt.

K4. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor het uitvallen van het stroom- of telefoonnet?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K5**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K4a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K5. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor een ongeval bij grote gasleidingen?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K6**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K5a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K6. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor blootstelling aan rook en gifgassen?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K7**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K6a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K6b. Aan welke bedrijven denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K7. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor een ongeval bij de chemische industrie?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K8**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K7a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K7b. Aan welke bedrijven denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K8. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor een grote brand bij een bedrijf of opslagplaats?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K9**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K8a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K8b. Aan welke bedrijven denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K9. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor een ongeval van een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K10**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K9a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K9b. Aan welke locaties denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K10. Bent u **zelden**, **soms** of **vaak** bang voor een ongeval van een trein met gevaarlijke stoffen?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K11**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K10a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K11. Bent u **zelden, soms** of **vaak** bang voor een ongeval bij een LPG-station?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K12**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K11a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K11b. Aan welke bedrijven denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K12. Bent u **zelden, soms** of **vaak** bang voor een ongeval bij een vuurwerkopslag?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar vraag K13**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K12a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

K12b. Aan welke bedrijven denkt u dan?

- 1 .....
- 2 .....
- 3 respondent weet niets te noemen

K13. Bent u **zelden, soms** of **vaak** bang voor een ongeval door terrorisme?

- 1 zelden/nooit/niet → **naar einde thema**
- 2 ja, soms
- 3 ja, vaak

K13a. Kunt u aangeven of u daar een beetje bang, bang of erg bang voor bent?

- 1 beetje bang
- 2 bang
- 3 erg bang

## **12.3 VERANTWOORDING BELEVINGSONDERZOEK**

### Opzet

De Voorjaarsmeting is een telefonische enquête onder een representatieve steekproef van de inwoners van Breda van 18 jaar of ouder. Het veldwerk van de enquête wordt in 3 weken uitgevoerd. Voor de enquête is een steekproef uit de bevolking getrokken en aan de geselecteerde bewoners is door het college van Burgemeester en Wethouders een brief verzonden waarin om hun medewerking is gevraagd.

### Steekproef

Het onderzoek is zodanig opgezet dat uitspraken op districtsniveau, per woongebied en aandachtsbuurt gedaan kunnen worden. De gemeente Breda kent 5 districten, 15 woongebieden en 10 aandachtsbuurten. Om verantwoorde uitspraken per district en woongebied te kunnen doen is vooraf gesteld dat per district en per woongebied minimaal 250 huishoudens dienden te worden ondervraagd. In aandachtsbuurten zijn minimaal 200 personen ondervraagd.

Voor elk district is een aselechte steekproef uit de bevolking getrokken. Bij PTT Telecom zijn de bij die adressen corresponderende telefoonnummers opgevraagd.

In de buurten waar relatief weinig telefoonnummers bekend waren, is naast de telefonische enquête een schriftelijke enquête gehouden. In deze buurten (Fellenoord, Station, Geeren-Noord, Geeren-Zuid, Heuvel en Kesteren) is de vragenlijst opgestuurd aan de huishoudens, waarvan geen telefoonnummer bekend was.

### Respons

Omdat het aantal gewenste respondenten per district en per buurt vooraf is bepaald (minimaal 250 per district en woongebied, minimaal 150 voor Station en minimaal 200 voor de overige buurten), is er met enquêteren doorgegaan tot dat het gewenste aantal is bereikt. In totaal moeten ruim vierduizend bruikbare enquêtes binnen komen.

De non-respons bestaat uit personen die weigeren of waarmee geen contact te krijgen is, ook niet na minstens vier maal proberen en uit personen, waarmee moeilijk te communiceren valt vanwege hoge leeftijd of taalproblemen.

### Weging

De districten van Breda zijn qua omvang en leeftijdsopbouw niet gelijk. Om ook uitspraken voor de hele gemeente te kunnen doen, heeft een weging plaatsgevonden. Daartoe zijn per woongebied en aandachtsbuurt weegfactoren bepaald naar vier leeftijdscategorieën te weten 18-29 jaar, 30-44 jaar, 45-54 jaar en 55 jaar en ouder. In dit rapport zijn uitsluitend de resultaten na weging opgenomen.

### Betrouwbaarheid en nauwkeurigheidsmarges

Door middel van het enquêteren van een steekproef van de bevolking zijn niet alleen uitspraken te doen over degenen die geënquêteerd zijn maar ook over de hele populatie waaruit die steekproef is getrokken. In feite moeten de uitspraken van de respondenten (= de steekproef) gelden voor de totale bevolking.

Geen enkele steekproef is in staat een exacte afspiegeling te geven van de totale bevolking. Op zich is dit geen bezwaar zolang de marge bekend is waarbinnen deze zogenaamde steekproeffout zit. Anders gezegd, het is mogelijk een marge te berekenen rondom de gevonden waarde in de steekproef. Binnen deze zogenaamde nauwkeurigheidsmarge valt de werkelijke waarde voor de totale bevolking.

Doorgaans wordt bij het berekenen van deze marges uitgegaan van 95% betrouwbaarheid. Dit betekent dat als het onderzoek 100 maal herhaald wordt, 95 keer een waarde gevonden wordt die in het berekende interval valt.

#### Voorbeeld ter verduidelijking

Wanneer van de 250 respondenten de helft kiest voor een bepaald antwoord (50% antwoordt bevestigend op een bepaalde vraag), dan is het nauwkeurighedsinterval in de populatie 6,2%. Dat wil zeggen dat in 95 van de 100 keer de werkelijke waarde in de populatie ligt tussen 43,8% en 56,2%. Antwoordt 90% bevestigend op een bepaalde vraag dan ligt de waarde in de populatie tussen 86,3% en 93,7%. Het nauwkeurighedsinterval is dan + of - 3,7%.

In dit rapport worden de gevonden percentages na weging weergegeven en niet de daarbij horende nauwkeurighedsintervallen omdat dit het rapport onleesbaar zou maken. Wel is altijd aangegeven op welk absoluut aantal respondenten de verdeling is gebaseerd. Met behulp van de navolgende tabel kunnen de bijbehorende marges worden afgelezen. In deze tabel wordt aangegeven in welke mate de werkelijke percentages in de populatie kunnen afwijken (plus of min het vermelde percentage) van die bij de respondenten van de enquête.

Tabel: Nauwkeurigheds marges bij verschillende steekproefgrootte uitgaande van een betrouwbaarheidsmarge van 95%.

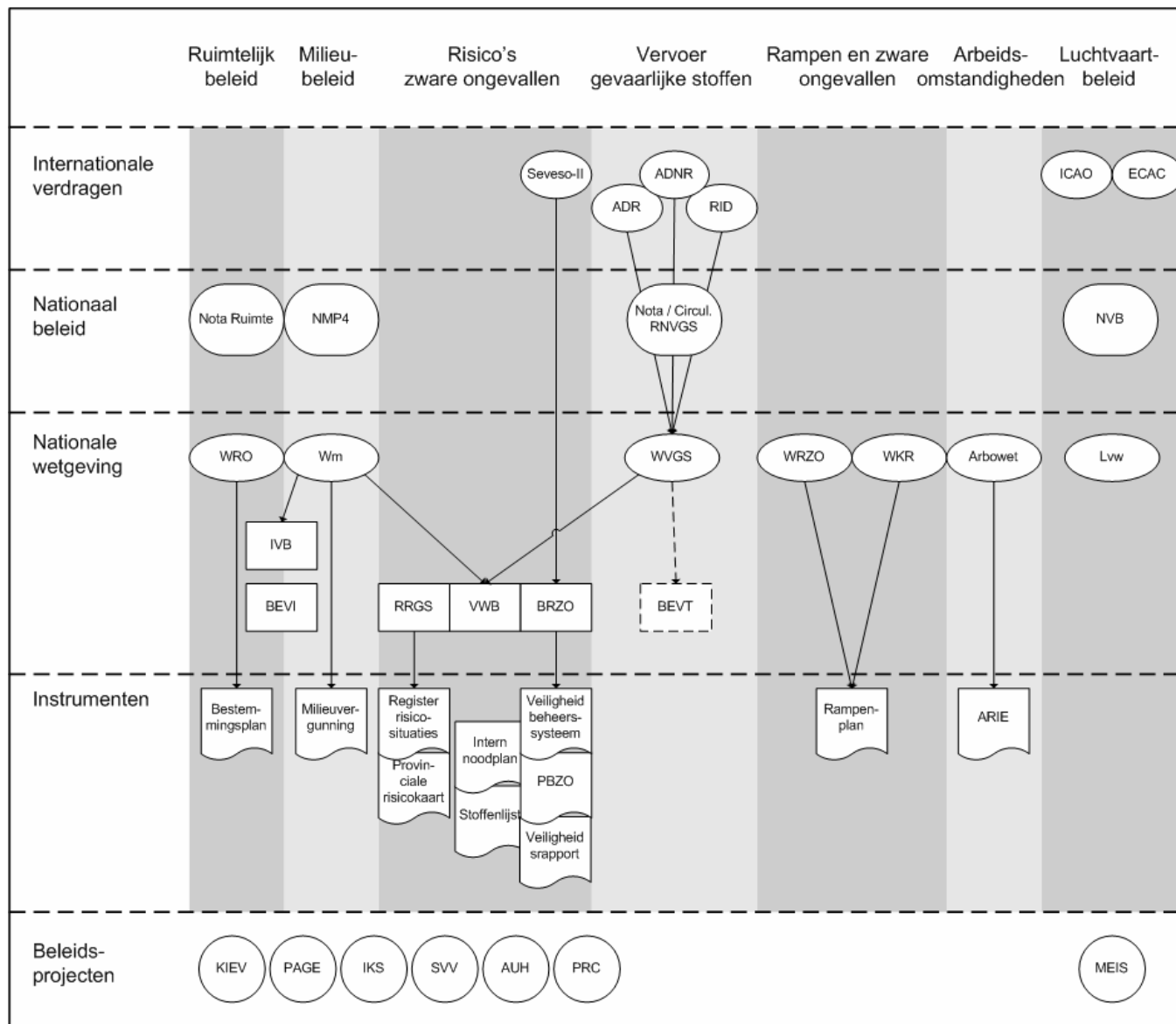
Aantal Respondenten	Gevonden percentage in de steekproef					
	5% of 95%	10% of 90%	20% of 80%	30% of 70%	40% of 60%	50%
N						
50	6,0	8,3	11,1	12,7	13,6	13,9
75	4,9	6,8	9,1	10,4	11,1	11,3
100	4,3	5,9	7,8	9,0	9,6	9,8
200	3,0	4,2	5,5	6,3	6,8	6,9
300	2,5	3,4	4,5	5,2	5,5	5,6
400	2,1	2,9	3,9	4,5	4,8	4,9
500	1,9	2,6	3,5	4,0	4,3	4,4
600	1,7	2,4	3,2	3,7	3,9	4,0
700	1,6	2,2	3,0	3,4	3,6	3,7
800	1,5	2,1	2,8	3,2	3,4	3,4
900	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
1000	1,4	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
1500	1,1	1,5	2,0	2,3	2,5	2,5
5000	0,6	0,8	1,0	1,2	1,3	1,3

#### Voorbeeld ter verduidelijking

Bij een N van 300 (aantal respondenten) en een antwoordpercentage van 20% is de marge plus of min 4,5%, d.w.z. dat het werkelijke percentage in de populatie ligt tussen 15,5% en 24,5%.

De mate van nauwkeurigheid neemt af naarmate het aantal respondenten kleiner is. Een en ander is met name van belang wanneer de vraag slechts door een beperkt aantal respondenten is beantwoord of wanneer de resultaten worden uitgesplitst naar een aantal variabelen (bijvoorbeeld district, leeftijd, geslacht of gezinssituatie) waardoor er per onderverdeling een gering aantal respondenten resteert.

### 13 SAMENHANG WET- EN REGELGEVING



## **14 BREDAS: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID**

### **14.1 BREDAS ZO VEILIG MOGELIJK MAKEN VOOR HAAR INWONERS**

Bredas heeft in haar Milieuvisie 2015 een duidelijke doelstelling voor “externe veiligheid” vastgelegd:

*Het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico’s met zich mee. In 2015 zijn deze risico’s inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Waar noodzakelijk liggen rampenplannen en vluchtroutes klaar. De hulpverleningsdiensten zijn opgeleid en de Bredanaars weten wat ze moeten doen bij gevaarlijke situaties.*

Voor Bredas geldt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor leidt tot belemmeringen bij de ruimtelijke ontwikkelingen. De realisatie van het stationskwartier dreigde bijvoorbeeld in gevaar te komen. De gemeente Bredas heeft zich mede daarom de afgelopen jaren actief gemengd in de externe veiligheidsdiscussie.

### **14.2 BREDASE INITIATIEVEN**

Twee werkconferenties in Bredas in het kader van de interdepartementale taskforce KIEV (Knelpunten Investeringsprojecten Externe Veiligheid). Uitkomsten hiervan zijn gebruikt als input voor de ketenstudies LPG, ammoniak en chloor.

Bredas heeft deelgenomen aan het eerste nationale congres externe veiligheid en heeft daar nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het gezamenlijk oplossen van knelpunten.

Bredas heeft het initiatief genomen om samen met B5 en provincie op één lijn te komen. In 2003 is in B5-verband een werkgroep Externe Veiligheid opgericht. Alle colleges van de betreffende steden en de provincie hebben een gezamenlijk standpunt opgesteld dat door alle deelnemers (zowel ambtelijk als bestuurlijk) wordt ondersteund. De werkgroep is in 2004 uitgebreid met de provincies Zuid-Holland, Limburg en Zeeland en de Drechtsteden.

### **14.3 TASKFORCE BRABANTRROUTE**

De ministeries hebben na alle initiatieven van de B5 besloten om een Taskforce Brabantroute op te richten die zich richt op de externe veiligheidsproblematiek rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute. De taskforce wordt door het Rijk gebruikt als het officiële aanspreekpunt om afspraken te maken over onder meer uitwerking van Ketenstudies en Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen-spoor voor zover deze afspraken onder de bevoegdheden vallen van betrokken partijen.

### **14.4 KABINETSSTANDPUNT VEILIGHEID SPOOR**

Rond de zomer van 2004 zijn de zogenoemde Ketenstudies Chloor, Ammoniak en LPG afgerond en heeft het ministerie van VROM een concept kabinetsstandpunt Ketenstudies opgesteld. In oktober hebben Brabantse europarlementariërs en gedeputeerden Bredas bezocht in verband met de veiligheid van het spoor. In december 2004 heeft het kabinet besloten om het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het overgrote deel van de Brabantroute af te halen. Veel gevaarlijke stoffen uit Rotterdam gaan al over de Betuweroute. Hierdoor zal de kans op een ongeval op het spoor waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn sterk afnemen en ontstaan er ruimere ontwikkelingsmogelijkheden voor de Spoorzone Bredas (Via Bredas). Het standpunt is in december 2004 in de Ministerraad besproken en daarna aan de Tweede Kamer aangeboden. Het definitieve kabinetsstandpunt Ketenstudies zal waarschijnlijk niet veel afwijken van het gezamenlijke standpunt van de werkgroep Externe Veiligheid.



De verwachting is dat in 2005/2006 de ministeries de resultaten van onder andere de Ketenstudies om zullen zetten in (aangepaste) wet- en regelgeving om het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor beter te reguleren.

Gedragsregels (nog) niet vastgelegd in beleid: "Grote vervuilers" niet in Breda, maar naar Moerdijk. Inzet: geen overschrijding groepsrisico. Eerste insteek: oplossing bij de bron - projectontwikkelaar (kan ook gemeente zijn) neemt hierbij initiatief.

#### **14.5 BREDASE KOEPELNOTA EXTERNE VEILIGHEID**

Eind 2004 is Breda gestart met het opstellen van een koepelnota Externe Veiligheid. Om de doelstelling van externe veiligheid uit de Milieuvisie Breda 2015 te bereiken zal er eenduidig antwoord moeten komen op de volgende vragen:

1. Wat is externe veiligheid, wat zijn de risico's en wat is de kans hierop: inzichtelijk en bekend maken van risico's (objectief en subjectief);
2. Welke wetgeving is op dit moment van toepassing en welke ontwikkelingen doen zich hierin voor: Welke activiteiten en verplichtingen vloeien hieruit voort voor de lokale overheden;
3. Wanneer is sprake van aanvaardbare risico's en wat kunnen we doen om daar te komen: aanvaardbare risico's;
4. Risico's zijn nooit tot nul te reduceren; risicoverkleining is het maximaal haalbare en 'n restrisico zal altijd blijven bestaan: wel is het mogelijk om ons zo goed mogelijk voor te bereiden op die situaties waarin zich toch calamiteiten voordoen. Dit betekent dat de voorbereiding van de hulpverleningdiensten en de zelfredzaamheid van burgers punt van aandacht wordt;
5. Hoe wordt gecommuniceerd over externe veiligheid: hoe weet de burger waar hij aan toe is en wat hij moet doen.

De nota is een eerste aanzet tot een lokaal beleid op het gebied van externe veiligheid, rekening houdend met factoren als landelijke richtlijnen, wetgeving en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Onderdeel van de koepelnota is een werkprogramma voor de komende jaren dat richtinggevend zal zijn voor de toekomstige gemeentelijke activiteiten met betrekking tot externe veiligheid.

#### **14.6 BRABANT VEILIGER – BESTUURLIJKE KLANKBORDGROEP, DEELNAME BRED AAN PROJECTEN**

De Bredase koepelnota heeft raakvlakken met provinciale en nationale ontwikkelingen. Het ministerie van VROM stelt via de provincies geld beschikbaar voor externe veiligheid. In alle projecten werken gemeenten, provincie, milieudiensten, brandweer en GGD samen.

"Brabant Veiliger" is de naam van de Brabantse programmafianciering. Een werkgroep bestaande uit de drie milieudiensten, regionale brandweer en gemeente Breda (als vertegenwoordiger van de B5) heeft uit 140 gemeentelijke projectvoorstellen 20 projecten gekozen. Wethouder van Blerck is namens de B5-gemeenten lid van de bestuurlijke klankbordgroep. Breda werkt mee aan de volgende Brabant Veiliger subsidieprojecten:

Kennis en Draagvlak BEVI (Besluit externe veiligheid inrichtingen): De projectgroep maakt een wegwijzer om duidelijkheid te scheppen in alle wet- en regelgeving.

Adviesrol Brandweer op grond van AmvB: Bij het verlenen van milieuvergunningen en het vaststellen van ruimtelijk relevante besluiten moet met de komst van de nieuwe AMvB een advies gevraagd te worden aan de regionale brandweer.

Integrale beleidsvisie externe veiligheid: Het opstellen van een beleidsvisie op externe veiligheid voor de eigen gemeente. Uit de ervaringen en uitkomsten zal een blauwdruk

beleidsvisie voor de Brabantse gemeenten ontwikkeld worden (toegespitst op de Brabantse situatie).

Risicocommunicatie: Gemeenten zijn wettelijk verplicht om risico's naar burgers te communiceren. Er is echter grote onduidelijkheid over welke communicatiemiddelen het beste ingezet kunnen worden en op welk moment. De reactie en het gedrag van de burgers is eveneens een onzekere factor.

Netwerk Externe Veiligheid Noord-Brabant: Om de kennis op het gebied van externe veiligheid binnen de provincie ook in de toekomst op een goed niveau te houden, wordt binnen dit project gezocht naar een meest praktische netwerkorganisatie.

Verantwoording Groepsrisico op grond van AMvB Bevi: Indien bij het beoordelen van het groepsrisico de oriënterende waarde wordt overschreden, kan het bevoegd gezag gemotiveerd afwijken van deze oriënterende waarde. Dit project onderzoekt hoe het beste met deze nieuwe bevoegdheid omgegaan kan worden.

Datum	Wie	Wat	Korte inhoud
1999	VMIL	Inventarisatie risico's rond transportverbindingen. Risico's tekstueel beschikbaar en op kaart gezet.	Aanpassing routing gevaarlijke stoffen over binnenstedelijke wegen om onder GR-norm te blijven. Uitgangspunt bij huidige en toekomstige ontwikkelingen: voldoen aan GR.
2001 (?)	gemeente Breda / milieu	Milieuvisie 2005	In 2015 zijn de risico's van externe veiligheid inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Hulpverleningsdiensten zijn goed voorbereid en burgers weten wat ze moeten doen mocht zich een ramp of calamiteit voordoen
2001	gemeente Breda	Milieuvisie Stadsvisie	Brongerichte integrale aanpak op natuurlijke momenten
2001	VMIL	Inventarisatie risicovolle activiteiten bij bedrijven. Met de resultaten is een toezichtsplan opgesteld.	Toezichtsplan risicovolle activiteiten bij bedrijven: - bewerkstelligen van een volledige naleving van kernbepalingen bij bedrijven met risicovolle activiteiten - op eenduidige wijze uitoefenen van toezicht - verkrijgen van inzicht in en het rapporteren over de mate waarop ker- en overige bepalingen worden nageleefd - verbeteren van kwaliteit, effectiviteit en efficiëntie van handhaving  Breda: Risicovolle bedrijven klasse 4 -> 2x per jaar een toezichtsbezoek. Verhoogd risicovolle bedrijven: combinatie integrale en deelcontroles.  Conclusie: inzet 2001 t.b.v. toezicht en handhaving bij risicovolle bedrijven is 4131 uur. Dit is niet toereikend. Verhogen met 2879 uur.
09-03-2001	VMIL aan wethouder	bestuursvoorstel 15089: sleutelproject in relatie tot externe veiligheid  Brief aan Rijkswaterstaat, cc aan gedeputeerde V&V	Geen LPG meer over het spoor door Breda. LPG routeren buiten de stedelijke gebieden of vervoeren via pijpleidingen of over het water.
maart 2002	Gemeenteraad Breda	Aanpassing in 1990 vastgestelde Routes Gevaarlijke Stoffen over Bredase wegen.	Criteria vastgesteld waarop routes worden aangewezen. Voorkomen overschrijding GR noordelijke rondweg door Noordelijke deel van Industrierrein Breda Noord te ontsluiten via Terheijden.
april/mei 2002	VMIL	Milieuvergunning-procedure risicobedrijf: hoorzitting.	Bij een milieuvergunningprocedure bij een risicobedrijf wordt er standaard een hoorzitting georganiseerd (normaal kunnen belanghebbenden verzoeken om een hoorzitting).
april/mei 2002	VMIL	Milieuvergunningproce- dure: advies preventie Brandweer.	Bij een milieuvergunningprocedure bij een risicobedrijf vragen we standaard advies bij de afdeling preventie van de Brandweer.
10-04-2003	VMIL aan B&W aan provincie en Eindhoven, Tilburg en	Vragen om participatie bij indienen van bedenkingen tegen	Bedenkingen ammoniaktransporten en participatie van andere gemeenten en provincie Noord Brabant hierin.

Datum	Wie	Wat	Korte inhoud
	Helmond	Microchemie (Europoort)	Microchemie heeft de intentie om op het voormalige Kemiraterrein in de Europoort, Melamine te produceren en door middel van vergunde rechten de ammoniaktransporten verder naar het Europese achterland op te starten. Het gaat om 130.000 ton ammoniak per jaar waarvan 100.000 ton van zeeschepen wordt overgeslagen in treinen en binnenvaartschepen. Grote kans dat transporten over Brabantroute zullen gaan. Huidige transporten zorgen al voor overschrijding oriënterende waarde groepsrisico. Breda wil gesteund door VROM bedenkingen indien tegen vergunningaanvraag en vraagt medewerking B5.
24-04-2003	B&W Breda aan B5 en provincie NBr	bestuursvoorstel 20711: verzoek aan Tilburg, Eindhoven, Helmond en provincie om samen bedenkingen in te dienen inzake vergunningprocedure van Microchemie.	Microchemie heeft vergunning gevraagd voor o.a. ammoniaktransporten over het spoor. Microchemie heeft aanvraag ingetrokken. Deze zaak heeft onrust teweeg gebracht: het is niet wenselijk dat een bedrijf vervoer van gevaarlijke stoffen kan starten zonder dat directe sturen op basis van veiligheidsbeleid mogelijk is.  Aandringen bij ministerie om op korte termijn zowel tijdelijke als structurele bronmaatregelen voor de Brabantroute/spoor te treffen zodat ruimtelijke ontwikkelingen geen vertraging oplopen.
08-05-2003	VMIL	Milieu ruimteteplan	Intentieovereenkomst NSP Spoorzone Masterplan Centraal Breda: milieuruimte plan onderdeel van stedenbouwkundig plan.  Uitgangspunt Stationskwartier: Niet alleen voldoen aan landelijk geldende wet- en regelgeving, maar aanvullend via zonerende, afschermen en nemen van bron- en proceduremaatregelen in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming ook milieuaspecten betrekken (drie stappen van stad- en milieubenadering).  Langs het spoor minder (kantoren) of niet belangrijke (parkeergarages) functies projecteren. Zorgt niet voor oplossen van overschrijding PR en GR. Hiervoor drie soorten maatregelen: - structurele (ketenstudie voor LPG, chloor en ammoniak) waarbij naar herkomst en bestemming gekeken wordt. - lokale (bron-)maatregelen: gevaarlijke stoffen met bloktreinen vervoeren, verlagen snelheid, 's nachts rijden, aanpassen sporenlay-out, combinatie.  TNO risicoanalyse wijst uit dat minimalisatie van transport van brandbare stoffen over Brabantroute in combinatie met bloktreinen is zo effectief dat risico's zijn geminimaliseerd en GR niet meer wordt overschreden. Dit geldt ook voor geblokt en 's nachts rijden (mogelijk ook voor PR).  Gemeentebreed rampenplan opgesteld waarin geen specifiek scenario zit voor calamiteit vervoer gevaarlijke stoffen per spoor. Hiervoor heeft Brandweer Breda wel aanvalsplannen.
16-06-2003	VMIL aan B&W	routes gevaarlijke stoffen	Toenemende rol veroorzakers en netwerkbeheerders bij overschrijding PR en GR.
01-07-2003	Colleges van Provincie Noord Brabant B5 gemeenten	brief aan VROM minister Dekker gevaarlijke stoffen via spoor	Gevaarlijke stoffen over spoor - ruimtelijke ontwikkelingen Verzoek om tijdelijke en structurele bron- en routeringsmaatregelen te treffen.
november 2003 2004	VMIL	Milieuvergunningprocedure vuurwerkbedrijf.	Bij een milieuvergunningprocedure bij een vuurwerkbedrijf wordt er standaard een hoorzitting georganiseerd (dit is met een omslag vastgesteld).  In 2004 is er aan toegevoegd dat we, als we een aanvraag ontvangen, een Breda Bericht uitdoen naar omwonenden waarin we mededelen dat we een aanvraag voor vuurwerkopslag hebben ontvangen. Het Breda Bericht is puur informatief en maakt geen deel uit van de formele vergunningprocedure.
juli 2004	VMIL/ gemeente	(concept) paragraaf Ext. V. voor ruimtelijke besluiten	Menu.dot (standaard makro's voor o.a. ruimtelijke besluiten): eerste aanzet voor paragraaf externe veiligheid in ruimtelijke besluiten (aanpassen aan specifieke situatie).

Datum	Wie	Wat	Korte inhoud
24-09-2004	Gemeente Breda: juridische plannen, projectmanagement, milieu, ruimtelijke plannen	Brainstormsessie bij start koepelnota.	<p>Ambities vastleggen op structuurvisie-niveau. Inzet voor oplossing van knelpunten EV is altijd brongericht. Kaart beschikbaar waarin contouren rond risicovolle bronnen staan vermeld. Toekomstige ontwikkelingen faciliteren. Bespreken met branches (bijv. verfbranche en LPG-tankstations).</p> <p>Bij nieuwe ontwikkelingen binnen invloedssfeer risicobron altijd veiligheidsspoor behandelen. Op langere termijn 'ja' op vraag 'heeft de overheid er alles aan gedaan om ramp met gevaarlijke stoffen te voorkomen?'.            Artikel 119 en 11: initiatief voor oplossing bij ontwikkelaar leggen.            Binnen 1% letaliteit moet ontwikkelaar initiatief nemen om:            - afspraken te maken met risicoveroorzaker (uitkopen?)            - veiligheidsafspraken bij risicoveroorzaker overwegen            - plan op veiligheid laten toetsen en bijstellen            - afspraken maken hoe veiligheid wordt gewaarborgd            Coördinerende rol van gemeente.</p> <p>Grote ruimtelijke besluiten: initiatief mogelijk gezamenlijk met ontwikkelaars bekijken en uitvoeren. Vooraf bestuur beleidslijn laten uitspreken hoe om te gaan met PR richtwaarde. Uitgangspunt is GR1. Meersporenbeleid volgen: ontwikkelingen en procedure ruimtelijke besluiten, anderzijds traject met verantwoordelijke voor veiligheid (brandweer en risicoveroorzaker).</p> <p>Inzetten op bronmaatregelen: sprinkler, inblokken, andere koelstof gebruiken, afspraken maken.</p> <p>Regioafspraken: visie uitdragen en komen tot regionale afspraken.</p> <p>Zoveel als mogelijk op natuurlijke momenten externe veiligheid meenemen (artikel 19 procedures – initiatief ontwikkelaar, procedures ruimtelijke besluiten, vergunning of meldingprocedures).</p> <p>Uitgangspunt blijft brongerichte oplossing, ook wanneer alleen ontwikkelingen rond een bedrijf plaatsvinden zonder dat bedrijf zelf wil veranderen.</p>
11-10-2004	Gemeentelijke functionaris / VMIL aan B&W	bestuursvoorstel (geheim) 24370: stand van zaken ext.veil.spoor	<p>Breda ondersteunt het voorlopig kabinetsstandpunt Ketenstudies LPG, ammoniak en chloor.</p> <p>Breda ondersteunt LPG-vervoer per schip vanuit Vlissingen (mede ter behartiging van de belangen van Bergen op Zoom, Roosendaal en Drechtsteden).</p> <p>Wethouder Arbouw afgevaardigd in bestuurlijke taskforce Brabant.</p> <p>Directeur ODB opdracht van B&amp;W om betrokken partijen in Zuid-Nederland op één lijn te krijgen.</p> <p>Interdepartementale taskforce KIEV 2 werkbijeenkomsten in Breda -&gt; resultaten als input voor Ketenstudies LPG, ammoniak en chloor (keten: productie / vervoer / gebruik)            Nationaal congres externe veiligheid: Breda heeft nadrukkelijk aandacht gevraagd voor gezamenlijk oplossen van knelpunten. Bredaas initiatief voor samenwerking B5 en provincie: gezamenlijk schrijven aan vijf ministers en kadercommissies met vraag om aandacht voor problematiek van transport van gevaarlijke stoffen over Brabantroute en vraag om onderhoud over oplossingsrichtingen.</p>
03-11-2004	Hoofd bureau Juridische Plannen aan Bouw	Reactie op verzoek bestaande Wmb-vergunning ter sprake te brengen bij vergunninghouder garage Jansen.	<p>Geen initiatief vanuit gemeente, omdat het een puur particulier bouwinitiatief betreft van Korteweg Bouw. Wel indien gewenst aanschuiven in informatieve sfeer.            Gemeente geeft aan geen budget te hebben voor sanering van niet-urgente LPG-punten.</p>

Datum	Wie	Wat	Korte inhoud
07-12-2004	Gemeentelijke functionaris / VMIL aan wethouder	bestuursvoorstel 24739: urgente sanering LPG-tankstations in het kader van BEVI	Voorstel besluit: voorbereiden en starten van de intrekkingprocedure van (een gedeelte van) de milieuvergunning betreffende de opslag en aflevering van LPG van het LPG-tankstation Jansen-Baeten, Kloosterstraat 15 in Bavel, dat overeenkomstig het BEVI voor urgente sanering in aanmerking komt en het (mogelijke) verzoek om schadevergoeding af te wikkelen overeenkomstig de Circulaire schadevergoeding Wet milieubeheer.  In het BEVI is voor LPG-tankstations opgenomen dat er uiterlijk op 27-10-2007 voldaan moet worden aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van $10^{-5}$ per jaar. Vanaf die datum mogen er geen kwetsbare objecten meer liggen binnen deze contour. De afstand van een LPG-vulpunt t.o.v. (de gevel van) een kwetsbaar object is tenminste 25 meter en vanaf een ondergronds LPG-reservoir tenminste 15 meter. Bevoegd gezag trekt gedeelte van milieuvergunning in dat betrekking heeft op LPG-activiteiten. Exploitant komt in aanmerking voor schadevergoeding.
11-01-2005	wethouder aan comm VSM	memo stand van zaken externe veiligheid spoor	diverse (eerder genoemd in dit schrijven)
13-01-2005	VMIL + gemeentelijke functionaris aan wethouders	bestuursvoorstel 22471: verzoek van VROM-inspectie om inventarisatie van kwetsbare objecten langs spoorwegen.	VROM-inspectie regio Zuid vraagt om inventarisatie van objecten binnen 30 m van spoor gebouwd of gepland na 1-1-2001. VROM-inspectie gemeld dat in verleden dergelijke ontwikkelingen niet zijn geweest maar in toekomst mogelijk in beperkt aantal locaties binnen 30 m van spoor Roosendaal – Breda gebouwd gaat worden (voorontwerp ruimtelijk besluit Kom Prinsenbeek). Voor dit spoor bestaat geen aan te houden veiligheidscontour.  Gemeente Breda hanteert normen uit beleidsnota 1996 'risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' al jaren als uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Normen zijn nog niet verankerd in een wet. Beleidsnota externe veiligheid van regering geldt als uitgangspunt.
21-02-2005	VMIL	invoer risico informatie systeem	
feb 2005	VMIL	nulsituatie objectief	Nulsituatie vastgelegd met risicocontouren. Besproken met wethouder en in raadscommissie. Nog niet openbaar gemaakt.
mei 2005	VMIL / O&I	nulsituatie subjectief	Vragen opgesteld voor burgerenquête. Eerste enquête mei 2005. Gebiedsgericht de beleving externe veiligheid van Bredanaars vastleggen via jaarlijkse burgerenquête.
juni 2005	VMIL	vergunning voor hotel bij Hazeldonk	Gemeente akkoord. Provincie niet akkoord i.v.m. overschrijding normen externe veiligheid: vervoer gevaarlijke stoffen te dicht langs het hotel.
juni 2005	VMIL – BWT	LPG-tankstations in relatie tot bouwvergunningen.	Kaartje aangeleverd aan BWT met LPG-stations en andere risicobedrijven zodat BWT bij verlenen van bouwvergunning (als er geen strijd is met het ruimtelijk besluit) ziet dat contact met VMIL gewenst is.
geen datum	Gemeente Breda, Economische Zaken	Grote vervuilers naar Moerdijk	Geen beleid, wel gedragsregel bij EZ: grote vervuilers (cat. 5 bedrijven) naar Moerdijk, niet in Breda.
geen datum	Gemeente Breda	Geen overschrijding groepsrisico	Niet vastgelegd, wel gedragsregel: geen overschrijding groepsrisico. Verantwoording groepsrisico.

## 14.7 RUIMTELIJK BELEID

Externe veiligheid in relatie tot ruimtelijk beleid

### Visie EV

Het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee. In 2015 zijn deze risico's inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Waar noodzakelijk liggen rampenplannen en vluchtroutes klaar. De hulpverleningsdiensten zijn opgeleid en de Bredanaars weten wat ze moeten doen bij gevaarlijke situaties.

Maatwerk, zorgvuldige ruimtelijke ordening rekening houdend met normen en de risicobeleving van burgers. Hierbij is er een duidelijke relatie met de bron (vergunningverlening of beïnvloeding van de bron), maar ook indien mogelijk de contourfunctie versterken met andere functies, b.v. inpassing van de contour met groen, park, wal.

### Structuurvisie spreekt over 3 gebieden:

#### 1. Herstructureringsgebied

Hier is het maar de vraag of voldaan kan worden aan plaatsgebonden risico en groepsrisico, maar het gaat hierbij ook vaak om een omvorming van een gebied waarin bestaande risico's verdwijnen of verminderen;

#### 2. Ontwikkeling / transformatiegebieden

Voldoen aan normen, richt waarde en oriënterende waarde door een goede ruimtelijke ordening en zorgvuldige invulling van kwetsbare functies tot over de blijvende risicobronnen

#### 3. Consolidatiegebieden

Postzegelplannetjes (vrijstellingen, kleine enkelvoudige ontwikkelingen) toetsen aan grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en een inspanningsverplichting om daar waar mogelijk de veiligheidssituatie te verbeteren;

Als 4 punt zou je artikel 19 kunnen benoemen, initiatief ligt bij de ontwikkelaar die samen met de veroorzaker van het risico praat over risicovermindering, of andere maatregelen overweegt, zie ook instrumentenkoffer.

In ruimtelijke besluiten spelen vaak meerdere ontwikkelaars een rol, het initiatief om te komen tot inzicht in de risico's, maatregelen en de regie hierover ligt dan meer bij de gemeente. Indien we niet gelijke de gehele ontwikkeling kunnen laten voldoen aan de normen kan ervoor gekozen worden om:

- Fasering;
- Uitwerkingsbevoegdheid;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Hierbij kunnen plannen specifiek gelijk aan artikel 19 beoordeeld worden.

### Instrumentenkoffer / gereedschapskist:

1. Contouren invloedsgebieden digitaal beschikbaar;
2. Maatregelen aan de bron benoemen (b.v. bij LPG vulslang, coating, vulfrequentie, tijden van vullen buiten kantooruren);
3. Maatregelen in de overdracht benoemen (afscherming van parkeergarages t.o.v. woonbebouwing of kantoorfuncties tussen woonbebouwing);
4. Maatregelen bij de ontwikkeling benoemen (brandmuur, wal, ontruiming, blusvoorziening);

5. Wijze van het bepalen van de risico's;
6. Ruimtelijke functies scheiden (ecotouch, 2, 3, e, 4 zijn meer ecotech);
7. De mogelijkheden benoemen om de maatregelen gerealiseerd te krijgen, waar en hoe, politiek, ruimtelijk juridisch, privaatrechtelijk, vergunningtechnisch (bouw, milieu en gebruiksvergunningen);
8. Inzet groepsrisico, grenswaarde en richtwaarde van het plaatsgebonden risico;
9. Voorbeelden uitwerken van wat in welke situatie kan doen om ev aan te pakken;
10. Advies van de brandweer, welke aspecten spelen hierbij een rol, zeker ook aanrijtijden brandweer, effectgebeid en brandweer heeft moeite met een EV slechter wordende situatie;
11. Reactie brandweer op normen, indien men niet voldoet aan normen van GR dan geeft brandweer wel ruimte voor ontwikkeling indien men inspanning pleegt of een plan van aanpak heeft om op termijn er wel aan te voldoen;
12. Houding en rol provincie;
13. Cumulatie of gezond verstand!

Bij het vaststellen van dit beleid dient in ogenschouw te worden genomen wat andere gemeenten in de omgeving doen op dit gebied.

Verder kwamen nog militaire leidingen en overstromingsrisico's aan de orde, dit een en ander in relatie tot externe veiligheid.

## **15 BLADEL: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID**

In Bladel zijn vanuit afdeling VROM een aantal beleidsuitgangspunten te benoemen.

Gemeente Bladel heeft de milieudienst MDRE gevraagd om alle bedrijven in kaart te brengen die in de invloedssfeer van het Bevi en RIS liggen. Dit overzicht zal op korte termijn gereed zijn. Wat de voorlopige resultaten al wel hebben opgeleverd is dat we in het derde kwartaal van 2005 een voorstel hebben opgesteld om in overleg te treden met de aanwezige LPG stations in onze gemeente. Door een aanpassing van de vergunning kunnen we de risicocontouren in de meeste gevallen fors terug brengen.

Daarnaast concentreert gemeente Bladel zich op de vernieuwing van de ruimtelijke besluiten. De kom-plannen komen allen aan de orde. In deze plannen wordt een paragraaf externe veiligheid opgenomen. Ook wordt uitvoering gegeven aan de Pilot "Wonen in Bladel". Binnen deze Pilot wordt veel gebruik gemaakt van vrijstellingen ex. artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bij het toetsen van de vrijstellingsmogelijkheden wordt gebruik gemaakt van een checklist. Hier is externe veiligheid een van de aspecten waar op getoetst wordt.



## 16 EINDHOVEN: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN – EXTERNE VEILIGHEID

### 16.1 BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN GEMEENTE EINDHOVEN

Aanpak risicovolle bedrijven. Gestart in 2000. Uitgangspunt voor de aanpak was niet Bevi (bestond nog niet) maar een combinatie van de volgende factoren: soort gevaarlijke stof, effectafstand, hoeveelheid, bedrijfscultuur. Op basis daarvan zijn de potentiële risicovolle bedrijven (ongeveer 250) bezocht. Na drie jaar werken is de hoeveelheid echte risicovolle bedrijven ingedikt tot 100, is het naleefgedrag verhoogd van 20% naar 95% en resteert een 20-tal knelpuntsituaties (waarvan 15 LPG tankstations). Verwacht wordt dat de overige knelpunten door aanpak van de bron (de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven) opgeheven kunnen worden.

De Milieuvisie 2030 is in februari 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Zie bijlage.

In aanvulling daarop is een concept Beleidsplan voor de periode 2004-2007 opgesteld. Dit concept plan is door de raad als goede aanzet voor het aan de visie te koppelen programma aanvaard. Het programma voor de periode 2006-2009 zal dit jaar nog worden opgesteld en ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd. Zie bijlage.

Hoofdstuk 10 van het concept Milieubeleidsplan beschrijft wat er ten aanzien van management en organisatie nodig is om de Milieuvisie te kunnen realiseren. Een belangrijke opgave is de milieukennis/-beschikbaarheid in alle sectoren en afdelingen van de dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer goed te organiseren. Daardoor kan milieu z'n plek krijgen in de te maken afwegingen. De Externe veiligheidsafweging vindt inmiddels plaats in een vroeg stadium van planontwikkeling. De dienst Brandweer en Calamiteitenbestrijding wordt daarbij betrokken.

Bestuurlijke Themabijeenkomst Externe Veiligheid 10 september 2004. In de themabijeenkomst zijn de Eindhovense diensten en portefeuilles omtrent Externe Veiligheid bij elkaar geweest die een taak hebben in de veiligheidsketen. Zie bijlage (Verslag van de bijeenkomst). Doelen waren:

- Qua samenwerking en tijdige consultatie en afstemming zodanig samenwerken dat de veiligheid in Eindhoven optimaal bediend wordt;
- Het ambitieniveau te bepalen. De bestuurlijke ambitie is op hoofdlijnen als volgt:
  - Leg de prioriteit vanwege de impact bij de spoorlijn en de A2/A67. De noodzaak is heel hoog i.v.m. de lopende Ketenstudies en de reconstructie van de randweg. Zorg er bv. met routing (weten van transitoverkeer gevaarlijke stoffen door de stad) voor dat bepaalde scenario's worden voorkomen. De rest is min of meer behapbaar;
  - We gaan niet voor een 10 (volledigheid), maar voor een 8 (het belangrijkste)!
  - Actieve risicocommunicatie naar burgers gericht op info overdracht, vergroten van weerbaarheid en oppakken van eigen verantwoordelijkheid. De gemeente kan niet alles;
  - Pro-actieve houding en samen optrekken van bestuurders en ambtenaren en beïnvloeden van de bestuurlijke omgeving;
- Richting te geven aan de gebieden en onderwerpen in Eindhoven waar de EV-aanpak prioriteit heeft.

Positionpaper december 2004 (zie bijlage). In het positionpaper wordt in het verlengde van de bestuurlijke themabijeenkomst van september verder uitwerking gegeven aan de

organisatie en inhoud van externe veiligheid binnen de gemeente. Aan de orde komen:

- De taken/rollen van de uitvoerende diensten (Stedelijke Ontwikkeling, Milieudienst, Brandweer) en van de regisserende dienst (Algemene en publiekszaken);
- De koppeling van Externe veiligheid met de Eindhovense aanpak tav Integrale Veiligheid;
- De aanwijzing van prioritair gebieden in de stad en de beschrijving van de voorgestelde aanpak op hoofdlijnen.

#### Toetsingsformat ruimtelijke plannen (zie bijlage)

Ter bevordering van goede plan voorbereiding is een door de uitvoerende diensten te gebruiken toetsingsformat ontwikkeld. Met de format wordt in beeld gebracht wat in welke schakels van de veiligheidsketen is gedaan/kan worden gedaan, of ruimtelijk besluit (plan)wijzigingen nodig zijn en welke maatregelen ter bevordering van zelfredzaamheid en beheersbaarheid genomen kunnen/moeten worden. De format is bedoeld om afstemming en samenwerking tussen de uitvoerende diensten te bevorderen. Het te doorlopen proces (met taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden) zal nog worden uitgewerkt/vastgelegd.

#### Workshop Externe veiligheid

In het kader van facilitering van het “interne uitvoeringsproces” is een 2 x halfdaagse workshop georganiseerd voor vergunningverleners en handhavers van Milieudienst, Bouw- en woningtoezicht en de dienst Brandweer en calamiteitenbestrijding. In het eerste dagdeel zijn het beleid en de risicoatlas (PR en GR risicomaten van de Eindhovense risicovolle bedrijven en transportassen) behandeld en overgedragen. In het tweede dagdeel zijn opgedragen concrete casussen behandeld. Plantoetsers kunnen zelfstandig (met gebruikmaking van het toetsingsformat) in de juiste samenwerking en afstemming met elkaar omgaan met het BEVI. Ook is bekend wanneer en hoe het ondersteunend interne kennisplatform Externe Veiligheid geraadpleegd kan worden.

#### Actualisatie Ruimtelijke Besluiten

Externe Veiligheid wordt meegenomen in de actualisatieslag voor alle Eindhovense ruimtelijke besluiten. De feitelijke risicosituatie wordt vastgelegd. Ook wordt aangegeven welke (sanerings)knelpunten bestaan.

Voor plangebieden waar de ruimtelijk-economische ambitie wordt verhoogd, zoals bv. Industrierrein De Hurk (zware bedrijvigheid, intensiveren, verdichten) wordt de te verwachten toekomstige EV situatie, rekening houdend met eventuele mitigerende maatregelen in beeld gebracht. Dat gebeurt voor elk plangebied op maat. Als voorbeeld gelden voor De Hurk de volgende uitgangspunten. Er wordt ruimte gegeven aan bedrijvigheid, inclusief tot op zekere hoogte, risicovolle bedrijven. Dat wordt als volgt uitgewerkt:

- In bestaande situaties:
  - De PR  $10^{-5}$ /jr en  $10^{-6}$ /jr contour door aanscherping van de Wm vergunning (ALARA) zo klein mogelijk wordt gemaakt, bij voorkeur tot binnen de eigen perceelsgrens (bronmaatregelen);
  - In het geval dat niet lukt wordt de situatie met het kleinste ruimtebeslag als plafond in het ruimtelijk besluit opgenomen;
  - In laatstbedoeld geval bouwkundige bedrijfsuitbreidingen in het gebied tussen de  $10^{-5}$ /jr en  $10^{-6}$ /jr contour mogelijk zijn, indien het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt;

- In nieuwe situaties:
  - o De PR  $10^{-6}$ /jr contour de perceelsgrens niet mag overschrijden en dat het Groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt.

In het geval het om een als woongebied te typeren gebied gaat, worden nieuwe risicovolle bedrijven uitgesloten en wordt ingezet op sanering van aanwezige risicobronnen (bronmaatregelen, verplaatsen).

### Bedrijven

De inzet bij bedrijven is gericht op het, door aanpassing van de bedrijfsvoering of het vergroten van het beveiligingsniveau, binnen de perceelgrens brengen van de PR (en daarmee impliciet de GR) risico's. Dat gebeurt op basis van het ALARA principe van de Wm. Als voorbeeld loopt momenteel een procedure voor 16 LPG tankstations om de omzet, die al jaren  $< 1000 \text{ m}^3/\text{jr}$  is, te beperken.

### Evenementen

De gemeente hanteert een actief evenementenbeleid. Evenementen vinden (ook vanwege goede bereikbaarheid) voor een groot deel plaats in het stadscentrum. Het college wil de consequenties op het vlak van externe veiligheid (PR, GR, Zelfredzaamheid, Beheersbaarheid) gerelateerd aan de jaarlijkse evenementenkalender, op soortgelijke wijze in kaart gebracht hebben als bij permanente ruimtelijke ontwikkelingen. Voor zover dat niet toelaatbare situaties geeft zal worden gezocht naar alternatieve locaties voor de te houden evenementen (scheiding tussen bron en ontvanger). Voorkomen moet worden dat in de fase van gebruiksvergunning blijkt dat een onverantwoorde risico situatie zou bestaan.

### Blinde vlekken: luchthaven, buisleidingen

In de omgeving van de luchthaven wordt ten aanzien van voorziene ruimtelijke ontwikkelingen waar kan pas op de plaats gemaakt dan wel wordt voordat de verdere ontwikkeling plaatsvindt, een veiligheidsstudie gedaan en een nieuwe bestuurlijke afweging voor het vervolg (de ambitie) gemaakt. Vanwege het ontbreken van een geaccepteerd risicorekenmodel voor m.n. het militaire vliegverkeer is onduidelijk hoe groot het PR en GR beslag is. De gemeente wil daar graag rekening mee houden. Het in 1999 vastgestelde Masterplan Welschap is om die reden tijdelijk in de ijskast gezet, in de verwachting dat de risico inzichten eind 2005 beschikbaar komen. Dan zal een nieuw bestuurlijk standpunt ten aanzien van de ruimtelijke ambitie worden gevraagd.

### Obstakelbeheergebied

Het obstakelbeheergebied rondom de luchthaven is op basis van ICAO afspraken door Defensie vergroot. Van voorbereiding zijnde plannen zijn is bekeken of en in welke mate er sprake is van overschrijding van het gebied. Gebleken is dat er in twee gevallen sprake is van overschrijdingen die zonder aanzienlijke schadeclaims niet kunnen worden teruggedraaid, maar waarbij door aanpassing van de vliegprocedures een acceptabele situatie kan worden gecreëerd. In andere gevallen bleek de voorbereiding in een zodanig vroeg stadium te verkeren dat aanpassing aan de norm van het obstakelbeheergebied mogelijk is.

Op planniveau wordt de aanwezigheid van buisleidingen geïventariseerd en worden geldende afstandeisen in acht genomen. Vanwege het (te lang) uitblijven van een landelijke risicoatlas is niet duidelijk met welke afstanden rekening gehouden moet gaan worden.

## 16.2 TEKST EXTERNE VEILIGHEID MILIEUVISIE 2030 EINDHOVEN

Ambitie 2030.

### Integrale aanpak

De verschillende koepelnota's zoals de Structuurvisie Stad, het Groenbeleidsplan en dergelijke, staan niet op zichzelf. De verschillende beleidsvelden zoeken aansluiting bij elkaar en proberen het gemeenschappelijke in beeld te brengen. De zorg voor de kwaliteit van de directe woonomgeving springt dan als eerste in het oog. De versterking van de groene structuur en de centrumfunctie van Eindhoven in de regio zijn andere opvallende en uitdagende raakvlakken.

Aan de andere kant moet er ook binnen een beleidsveld eenheid gecreëerd worden. De binding van de verschillende milieuthema's gebeurt aan de hand van de drie begrippen, duurzaamheid, leefbaarheid en functionaliteit. Bij elk begrip zijn kenmerkende milieuthema's en voorbeelden genoemd.

Het accent bij duurzaamheid ligt op bovenlokale schaalniveaus.

Duurzaamheid of duurzame ontwikkeling wordt gezien als het behouden dan wel het evenwichtig en in onderling verband uitbouwen van drie kapitalen: ecologisch, economisch en sociaal-cultureel kapitaal. Milieu (ecologisch) kapitaal is dus geen op zichzelf staand begrip, maar nauw verbonden met het economisch en sociaal kapitaal. Milieu zal dan ook in die bredere context aangepakt en ingevuld worden. Afwenteling van nadelige, ongewenste effecten moeten voorkomen worden (b.v. economisch groei mag niet ten koste gaan van de milieukwaliteit en andersom). Kenmerkende thema's voor duurzaamheid zijn lucht, geluid, water, bodem en klimaat (energie). Een voorbeeld is Eindhoven Zonneboilerstad.

Leefbaarheid heeft vooral te maken met het lokale schaalniveau. Leefbaarheid richt zich op het heden en de wijze waarop we met elkaar op een prettige wijze kunnen wonen, werken en recreëren. Hierbij horen de milieuthema's externe veiligheid, geluidhinder en luchtverontreiniging. Het verkeer neemt hierbij een groot deel voor zijn rekening. De Phileas is een voorbeeld van de innovatieve aanpak van Eindhoven. Hiermee wordt niet alleen de mobiliteit in de stad verbeterd, maar wordt tegelijkertijd de leefbaarheid positief beïnvloed. De hybride aandrijving, een combinatie van een LPG-motor en een elektromotor, maakt dit systeem stiller en schoner dan conventionele openbaar vervoersystemen.

Leefbaarheid en duurzaamheid zijn onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld. De duurzaamheid van vandaag is de leefbaarheid van de toekomst.

Het begrip functionaliteit zorgt voor de verbinding; het overbrugt de verschillen tussen schaalniveaus. De kenmerkende milieu thema's zijn afval, bodem en water. De gemeente is vooral faciliterend bij de dienstverlening: goede service tegen zo laag mogelijke kosten. De gescheiden inzameling van huishoudelijk afval met ondergrondse containers heeft een positieve uitstraling op de openbare ruimte; hergebruik bespaart grondstoffen en energie. Een schone bodem is belangrijk voor een gezonde woonomgeving. Schone grond kan toegepast worden in werken; dat spaart primaire grondstoffen. Het rioolstelsel en de rioolwaterzuivering gaan door het afkoppelen van hemelwater beter functioneren. Dit heeft een gunstig effect op de vervuiling en kwantitatieve belasting van de grote wateren, zoals de Maas.

### Externe Veiligheid: "minder en beheerste risico's"

Externe veiligheid kent vele aspecten. Gedacht moet worden aan onderwerpen als kernenergie, gevaarlijke stoffen, genetisch gemodificeerde organismen, niet ioniserende straling (GSM-masten en -gebruik) en dergelijke. Maatschappelijke keuzes die ten aanzien van deze onderwerpen worden gemaakt, zijn nauwelijks op lokale schaal te beïnvloeden. In onze westerse samenleving zijn en blijven risico's aanwezig. Ze zijn voor een belangrijk deel verbonden aan onze levensstijl.

Externe Veiligheid heeft dwarsverbanden met de beleidsvelden Integrale veiligheid, Ruimtelijke ordening, Gezondheid, Groen en Wonen van de gemeente, maar ook met het Brandveiligheidsbeleid en de daaraan verbonden calamiteiteninzet.

Voor zover risico's maatschappelijk aanvaardbaar zijn en passen bij de stad die Eindhoven wil zijn, moeten we ook in 2030 rekening houden met risico's. De omvang van het risico (R) wordt bepaald door het product van de kans (k) en het effect (E):  $R = k \cdot E$ .

Er is structureel aandacht voor de effecten. Deze worden nader geanalyseerd, omdat de gevolgen ervan de keuze van de gewenste locatie helpen bepalen. Immers, eenzelfde risico met een heel kleine kans en een groot effect, is een heel andere situatie dan een klein effect met een grote kans.

Risicolocaties en daaraan verbonden effecten zijn beheerst. Het bereiken van die situatie gebeurt door een samenspel van:

- Ruimtelijke scheiding tussen risicolocaties en daarmee strijdige functies (zoals bv. wonen) en tussen risicolocaties onderling;
- Preventieve voorzieningen in het bedrijf of aan het transportmedium (b.v. tankauto's, wagons) en transport assen (b.v. wegen; spoorwegen);
- Zelfredzaamheid van werknemers en bewoners;
- Bestrijding van calamiteiten.

Bekwaamheid en geoefendheid staan bij een integrale aanpak van de externe veiligheid voorop. Bij gedeelde en elkaar overlappende verantwoordelijkheden is effectieve en efficiënte communicatie een randvoorwaarde. In pro-actieve zin wordt met partners uit het netwerk en in het veld gebouwd aan een systeem dat hieraan voldoet. De gemeente benut haar mogelijkheden tot sturing pro-actief. Eindhoven past het voorzorgsbeginsel toe: niet toestaan indien geen of onvoldoende wetenschappelijke gegevens over de risico's beschikbaar zijn. De aanpak van beheersing van risico's van gevaarlijke stoffen richt zich enerzijds op stationair gebruik (bedrijven: bestaand en nieuw, productie en op/overslag) en transport (met onderscheid naar aan- en afvoer ten behoeve van Eindhoven zelf en doorvoer).

### Duurzaamheid

In 2030 blijven de onzekerheden op het gebied van milieu en gezondheid bestaan. De onzekerheden bestaan uit een wetenschappelijke factor en de milieubeleidsreactie daarop. De risicoperceptie van burgers en bedrijven is in sterke mate geobjectiveerd door actueel inzicht in de eigen veiligheidssituatie en de verschillende aspecten daarvan. Voor zover de gemeente daar rechtstreeks zeggenschap in heeft is het aantal risicolocaties afgenomen en beperken risico's zich tot voor de stad gewenste activiteiten. Bedrijven nemen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en zoeken zelf naar vervanging van gevaarlijke stoffen door minder risicovolle grond en hulpstoffen en passen deze toe.

Ter voorkoming van ongewenste situaties is Externe veiligheid verankerd in het ruimtelijke ordeningsbeleid (ruimtelijke besluiten).

### Leefbaarheid

Bedrijfsactiviteiten die een risico voor de omgeving met zich meebrengen worden alleen toegestaan voor zover ze voor de stad Eindhoven maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Risicovolle bedrijven binnen de stad zijn zodanig gesitueerd dat ze geen bedreiging zijn voor de veiligheid van de woonomgeving of belangrijke ecosystemen. Bedrijfsactiviteiten die hieraan niet kunnen voldoen zijn gesaneerd. Alle bedrijfsactiviteiten voldoen aan (landelijk) maatschappelijk gestelde risiconormen.

## Functionaliteit

Voor bedrijven met omvangrijke veiligheidsrisico's zijn speciaal daarvoor ingerichte bedrijfslocaties beschikbaar waardoor voldoende ruimtelijke scheiding met wonen structureel gegarandeerd is. Op overige bedrijventerreinen en solitaire locaties in de stad zijn alleen bedrijven aanwezig met beperkte risico's.

Transport van gevaarlijke stoffen vindt primair plaats via het spoor en de hoofdwegen: vervoer via vaarwegen, buizen en luchtwegen blijft tot een minimum beperkt. In de gemeente is in 2010 het wegvervoer van gevaarlijke stoffen in de stad gereguleerd via aangewezen vaste routes. Transport van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom vindt alleen plaats voor zover het in de bebouwde kom benodigd is. Transitotransport van gevaarlijke stoffen over wegen vindt uitsluitend plaats over de ringwegen aan de rand van de stad. In 2010 is een beweging in gang gezet om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door dicht stedelijk gebied te minimaliseren. Rangeren met gevaarlijke stoffen vindt in Eindhoven niet plaats.

Voor zover de gemeente zelf niet direct invloed heeft op het gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, vervult ze de rol van belangenbehartiger en pleitbezorger, ook in bovenlokale samenwerking. In het geval van sanering van ongewenste bedrijfssituaties ondersteunt de gemeente hen in faciliterende zin bij verplaatsing.

### **16.3 EXTERNE VEILIGHEID UIT CONCEPT MILIEUBELEIDSPLAN EINDHOVEN 2004-2007**

Milieuvisie gemeente Eindhoven: van belemmering naar kans! Milieubeleidsplan 2004-2007

Externe veiligheid, ambitie 2030: "minder en beheerste risico's".

<b>Ambities 2030</b>	<b>Stand van zaken eind 2003</b>
A) Door selectief vestigingsbeleid en zonodig ruimtelijke scheiding zijn de effecten van risicolocaties beheerst. Externe veiligheid is verankerd in het milieu- en ruimtelijke ordeningsbeleid en wordt integraal aangepakt.	Externe veiligheid is een vaste norm bij nieuwe projecten en de actualisatie van ruimtelijke besluiten.
B) Bij bedrijven is sprake van preventieve voorzieningen die risico's zo veel mogelijk moeten voorkomen. Alle bedrijfsactiviteiten voldoen aan (landelijk) maatschappelijk gestelde risiconormen.	Er zijn nog ongeveer twintig knelpunten over, na een effectieve aanpak van tal van risicosituaties.
C) Transport van gevaarlijke stoffen vindt primair plaats via het spoor en de hoofdwegen. Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen is gereguleerd via aangewezen vaste routes. De risico's van transport over spoor worden beperkt door maatregelen aan de bron zoals het minimaliseren van het vervoer van gevaarlijke stoffen, het verlagen van de snelheid en doordat het rangeren met gevaarlijke stoffen in Eindhoven niet plaatsvindt.	Er is inzicht in risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de rijks- en provinciale wegen en de waterwegen. De gemeente heeft bij de wegen (te) weinig invloed op sturingsmogelijkheden aan de bron. De informatie voor gemeentelijke wegen, de luchthaven en buisleidingen ontbreekt.
D) De zelfredzaamheid van burgers is verbeterd, onder meer door een duidelijke informatieverstrekking.	De actuele informatie over de risicovolle bedrijven is beschikbaar op de gemeentelijke website.

Naast de ambities die voortvloeien uit de Milieuvisie, hebben we als gemeente Eindhoven gerichte ambities op het vlak van calamiteitenbestrijding. Het belangrijkste is het beheersen van (mogelijke) effecten van calamiteiten. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt als onderdeel van het Integrale Veiligheidsbeleid van de gemeente, grotendeels bij de dienst Brandweer en Crisisbeheersing (DBC). De activiteiten van die dienst richten zich op preparatie en het (oefenen van) het bestrijden van calamiteiten, maar ook op het voorkomen en beperken van

mogelijke risicovolle situaties. De dienst DBC is daardoor een belangrijke deelnemer in alle onderdelen van de veiligheidsketen.

### Huidige situatie in Eindhoven

#### Inleiding en lokaal beleid

Veiligheid kent veel verschillende invalshoeken: sociale veiligheid, verkeersveiligheid, woonveiligheid, bedrijfsveiligheid, voedselveiligheid, etc. Externe veiligheid richt zich op het beperken van de mogelijke gevolgen voor de omgeving, als gevolg van het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen. Op rijksniveau is sprake van een tendens tot flinke aanscherping van het landelijke beleid, maar uitwerking blijkt erg lastig te zijn en is daarom nog niet gereed. Zie voor meer informatie bijlage V. In dit hoofdstuk wordt met name ingegaan op de lokale situatie.

Als gemeente Eindhoven anticiperen we zo goed mogelijk op de aanscherping van regels rondom gevaarlijke stoffen die het rijk heeft aangekondigd. Vooruitlopend op de nieuwe regels, completeren we noodzakelijke veiligheidsinzichten en spreken we diegenen aan die bij machte zijn een verbetering van de veiligheidssituatie te beïnvloeden.

#### Stand van zaken in relatie tot ambities 2030

##### Externe veiligheid in relatie tot ruimtelijke ordening (ambitie A)

Door de geïntensiveerde aanpak en de in ontwikkeling zijnde regelgeving is externe veiligheid inmiddels een vast toetsingskader bij veel nieuwe stedelijke ontwikkelingen. We maken veel bewuster keuzes en zorgen er in elk geval voor dat er geen nieuwe ongewenste situaties ontstaan (no-regret beleid). Bij voorkeur zorgen we voor voldoende scheiding van wonen, werken en transport. Dat wordt in Eindhoven echter steeds moeilijker. Zo lopen er een belangrijke nationale assen voor het transport van gevaarlijke stoffen dwars door (spoor) en vlak langs de stad (Randweg) en heeft de luchthaven ook een risico impact op de omgeving. Ook Externe veiligheid is op dit moment al op een aantal plaatsen in de stad een belemmering voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Externe veiligheid is in de aanzet tot de Structuurvisie Stad 2010 opgenomen. In al langer lopende projectontwikkelingen is veiligheid niet volgens de NMP4-wensen meegenomen, wat kan leiden tot vertraging in de besluitvorming (Mediamarkt).

De provincie toetst de ruimtelijke plannen aan de inventarisatie van de concrete veiligheidssituatie. De provincie heeft bij het beoordelen (nog) geen vastgesteld beleidskader, waardoor wij als gemeenten niet kunnen voorspellen hoe de provincie in voorkomende gevallen zal reageren.

Externe veiligheid is - op basis van de huidige inzichten - vooral een knelpunt in het centrum door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Ook bestaan knelpunten bij een twintigtal bedrijven. Langs de randwegen en de hoofdvervoersaders in de stad wordt externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen inmiddels expliciet in kaart gebracht. Daardoor voorkomen we dat nieuwe knelpunten ontstaan.

##### Risicobeperking bedrijfsactiviteiten (ambitie B)

Landelijk gezien loopt Eindhoven voorop met de aanpak van de veiligheid bij de opslag, de productie en het gebruik van gevaarlijke stoffen bij bedrijven. Veiligheid is in Eindhoven al geruime tijd een belangrijk toetsingspunt bij verzoeken om een milieu-, bouw- of gebruiksvergunning. Al vóór de calamiteit in Enschede waren er door de uitvoerende diensten (DBC, MDRE, DSOB/BWT, DAPZ) initiatieven genomen om de veiligheidssituatie van de bestaande risicovolle bedrijven in Eindhoven in goede onderlinge samenwerking en door middel van afstemming te verbeteren. Dat er reden is om de veiligheidssituatie rondom risicovolle bedrijven in Eindhoven opnieuw te onderzoeken blijkt uit het ongeval bij Hoek Loos Medical enkele jaren geleden.

In goede samenwerking mét de risicovolle bedrijven is de veiligheidssituatie veel beter in beeld gebracht en in veel gevallen al sterk verbeterd. Met de bedrijven bekijken we hoe knelpunten acceptabel kunnen worden gemaakt door aanpassing van de werkwijzen, opslag- of bestrijdingsvoorzieningen. In een enkel geval is de verplaatsing van het bedrijf in gang gezet.

Met actieve en goed op elkaar afgestemde handhaving van deze bedrijven willen we ervoor zorgen dat de veiligheidssituaties op orde blijft of verder verbeterd wordt (ALARA), en moeten we voorkomen dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

#### Risicobeperking vervoer gevaarlijke stoffen (ambitie C)

De risico's die verbonden zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen, vaarwegen, buisleidingen en door de lucht moeten we voor een belangrijk deel nog in kaart brengen.

De beheerder van de vervoersmodaliteit is degene die direct invloed kan uitoefenen aan de bron (de gekozen route, de snelheid, het tijdstip, het soort en aantal transporten). Dit betekent dat we als gemeente direct invloed kunnen uitoefenen op het transport van gevaarlijke stoffen op de eigen wegen, bijvoorbeeld door routing. Voor de andere wegen zijn dat de Provincie, het rijk of de spoorwegbeheerder (ProRail) of het spoorwegbedrijf (Railion). De gemeente kan deze partijen wel aanspreken op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid om de veiligheidssituatie te verbeteren. De mogelijkheden om invloed uit te oefenen op de bron zijn tot nu toe beperkt, omdat er een vrijheid voor transport van goederen bestaat die in allerlei internationale wetgeving is verankerd.

De risico's die verbonden zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor worden vanaf de tweede helft van 2002 in kaart gebracht. Duidelijk is dat vooral in het centrum knelpunten bestaan. Daarvan moeten we onderzoeken hoe bestaande situaties kunnen worden verbeterd en hoe in het centrum geplande stedelijke vernieuwing mogelijk wordt. Vooral het transport van LPG van Vlissingen naar het Duitse Ruhrgebied veroorzaakt een knelpunt. Alhoewel het rijk studeert op het nut van en de mogelijkheden om voor LPG bepaalde andere routes aan te wijzen (bijvoorbeeld de Betuwelijn), bestaan er geen garanties dat de knelpunten in Eindhoven daardoor op termijn opgelost worden. Om die reden heeft Eindhoven samen met de andere Brabantse grote steden en de provincie het initiatief genomen om bij de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat meer invloed uit te oefenen op aard, hoeveelheid, snelheid, tijdstip van de transporten.

De risico's die verbonden zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijks- en provinciale wegen worden elke vijf jaar in kaart gebracht in de zogenaamde risicoatlas. Voor wegen en vaarwegen is deze begin 2003 uitgebracht. Uit de risicoatlas voor de rijkswegen blijkt dat er in Eindhoven momenteel, rekening houdend met de bestaande bebouwing en de hele veiligheidsketen, formeel geen knelpunten bestaan. Wel is de situatie op de randweg rond Eindhoven zodanig dat hier nauwelijks ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen. Het ongeval met de LPG-tankauto in de zomer van 2003 laat zien dat de risicoatlas voor de rijkswegen op zijn minst nadere verificatie vergt.

Risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen op provinciale wegen in Eindhoven zijn verwaarloosbaar omdat er maar één stukje provinciale weg bestaat (de Eisenhowerlaan ten oosten van de Wolvendijk). We hebben geen inzicht in de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op gemeentelijke wegen.

De burger- en militaire luchthaven Eindhoven zorgt voor een extra aandachtspunt. We hebben geen inzicht in het transport van gevaarlijke stoffen door de lucht. De ministeries van VROM, Verkeer en Waterstaat en Defensie zijn hiervoor verantwoordelijk. Het rijk inventariseert momenteel de risico's en is bezig met het opstellen van een nieuw rekenmodel om de risicocontouren rond luchthavens te bepalen. Tegelijkertijd wordt momenteel voor de luchthaven een Milieu-effectrapportage voorbereid.



### Zelfredzaamheid vergroten door risico informatie (ambitie D)

We hebben de risico-informatie over bedrijven voor de inwoners van Eindhoven sterk verbeterd. Op de gemeentelijke website zijn de risicovolle bedrijven op de stadskaart aangegeven en per bedrijf staan de resultaten van de laatste controles vermeld.

Aansluitend bij het rijksbeleid zetten we een registratie op van activiteiten, die verbonden zijn aan gevaarlijke stoffen en die risicovolle situaties met zich kunnen meebrengen. Deze registratie wordt gebaseerd op de nieuwe wetgeving, die naar verwachting eind 2004 van kracht wordt. Het bevoegd gezag wordt verplicht om gegevens te melden aan een centraal punt, het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS), over instellingen, waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt en over het vervoer van gevaarlijke stoffen (over de weg, het spoor, het water en door buisleidingen). Als gemeente werken we actief mee aan het opbouwen van het landelijke Risico informatiesysteem (RIS).

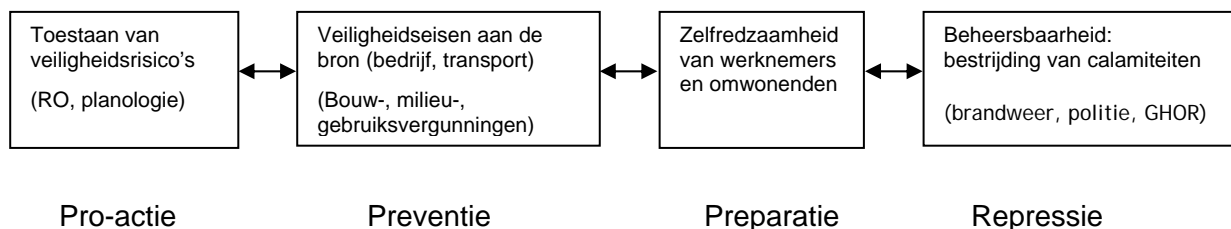
## **16.4 EXTERNE VEILIGHEID: BELEID PERIODE 2004-2007**

### Algemeen

We zetten onze huidige aanpak versterkt voort. Risico's en effecten die verbonden zijn aan de opslag, de productie, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen willen we verder beperken. We breiden de aanpak voor het terugdringen van risico's bij bedrijven uit tot het transport van gevaarlijke stoffen en daarmee tot de beheerders van de infrastructuur.

### Samenwerking en afstemming vanuit de Veiligheidsketen

Om de veiligheidssituatie optimaal te kunnen verbeteren is het nodig dat zowel externe als interne veiligheid én de inzet van bestrijdingsdiensten voor calamiteiten goed op elkaar afgestemd worden vanaf het begin van nieuwbouwprojecten. De omvang van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen wordt immers bepaald door de optelsom van de schakels van de gehele veiligheidsketen. De veiligheidsketen ziet er als volgt uit:



Bij de voorbereiding van nieuwe ontwikkelingen in de stad is het van belang alle mogelijkheden om risico's in alle schakels zo veel mogelijk te benutten. De keuzes die we maken en de maatregelen die we treffen om risico's en dodelijke slachtoffers te vermijden, moeten maatschappelijk aanvaardbaar zijn.

### Lokale beleidsaanpak

De risico's die verbonden zijn aan gevaarlijke stoffen zullen afnemen en beter beheersbaar worden gemaakt. Ze zullen inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar worden gemaakt. Speciale aandacht van de gemeente gaat uit naar bescherming van kwetsbare groepen (kinderen, zieken, bejaarden) en faciliteiten die het maatschappelijk verkeer moeten veiligstellen. De beheersing van calamiteiten zal door maatregelen als rampenplannen, aanvalsplannen, vluchtroutes, waarschuwings- en bestrijdingsvoorzieningen goed zijn afgestemd op risico's die zich in Eindhoven ten gevolge van gevaarlijke stoffen kunnen voordoen. Die maatregelen zullen daar waar nodig beschikbaar en bekend zijn. De hulpverleningsdiensten zijn bijgeschoold en op elkaar ingespeeld. Eindhovenaren weten wat hen te doen staat bij gevaarlijke situaties.

De daarvoor benodigde beleidsaanpak bestaat uit de volgende drie stappen:

- Stap 1: Registreren en informeren: centrale registratie van risico's in het RIS. Naast de risico-informatie over bedrijven zullen ook de risico's langs de transportwegen kenbaar worden gemaakt aan de burgers;
- Stap 2: Verifiëren en controleren: Hierbij gaat het om controle op de juiste berekening van risico's, naleving van aan te houden afstanden, goede doorwerking in de ruimtelijke ordening, en het optimaliseren van de rampenbestrijding. Externe veiligheid zal een expliciet thema worden in het beleid voor ruimtelijke ordening. Het thema wordt concreet uitgewerkt, in de actualisatie voor de ruimtelijke besluiten en het instrumenteren van de uitvoering ervan;
- Stap 3: Repareren en verplaatsen/slopen. Geconstateerde knelpunten zullen worden aangepakt. Bezien zal worden of de risico's zodanig kunnen worden verminderd dat geen sprake meer is van een knelpunt. Als dat niet voldoende lukt zal sanering van de situatie plaatsvinden.

Het rijksbeleid houdt rekening met ontwikkelingen waardoor het gebruik van gevaarlijke stoffen zal toenemen: bevolkingsgroei, toenemende consumptie en toenemende concurrentie op beschikbare ruimte. Het transport van gevaarlijke stoffen zal in omvang toenemen en zal meer overdag gaan plaatsvinden. Door de openstelling van de Betuwelijn in 2007 neemt de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die per spoor door Eindhoven worden vervoerd volgens de huidige inzichten af met 60%. Uit toekomstverkenningen op rijksniveau in bijvoorbeeld de nota's Ruimte en Mobiliteit blijkt dat er een aanhoudende druk van vervoerders bestaat op het maximaal benutten van bestaande infrastructuur. Op locaties waar veel mensen aanwezig zijn kunnen toch nog knelpunten overblijven. Hoe de stad zich in de nabijheid van de transportaders zal ontwikkelen, hangt sterk af van de mate waarin we er in de bebouwde omgeving in slagen oplossingen te vinden voor een beheersing van de effecten van een calamiteit.

Als gemeente moeten we aangeven hoe we zullen omgaan met zaken die de rijksoverheid aan de gemeente overlaat. Het gaat hierbij in elk geval om de wijze waarop het Groepsrisico (GR) wordt gewogen, en hoe met cumulatie van risico's kan worden omgegaan. Voordat we daarvoor beleid formuleren is eerst een beter inzicht nodig in de veiligheidssituatie in de stad en de consequenties van beleidskeuzes. Ook moet er duidelijkheid bestaan over de keuzes die op rijksniveau gemaakt zullen worden, vooral voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Door het rijk aangekondigde verdere ontwikkelingen op het vlak van Externe Veiligheid zullen we in samenwerking met anderen (SRE, B5, VNG) op de voet volgen. Wensen voor landelijke regelgeving (Besluit externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen) zullen we actief bij VROM inbrengen.

### Het invullen van de ambities

#### Externe veiligheid in relatie tot ruimtelijke ordening (ambitie A)

Externe veiligheid wordt steeds meer een expliciet onderdeel van het ruimtelijke ordeningsbeleid, vooral door de actualisatie van ruimtelijke besluiten. Hiervoor hebben we een volledig beeld van alle risico's nodig.

Nieuwe knelpunten moeten we voorkomen. Bij voorgenomen stedelijke ontwikkelingen binnen risicozones zullen we de risico's al in het begin van het planproces expliciet in beeld brengen en meewegen. Bij gewenste ontwikkelingen binnen een zone van tweehonderd meter van spoorwegen en rijkswegen maken we samen met de andere diensten die aan de veiligheidsketen verbonden zijn een VER (Veiligheidseffectrapportage). Alle ontwikkelingslocaties moeten zo veilig mogelijk zijn. De nieuwe situatie mag geen verslechtering zijn van de bestaande situatie.

### Risicobeperking bedrijfsactiviteiten (ambitie B)

De gemeentelijke aanpak is erop gericht de externe veiligheidssituatie in de stad door de omgang met gevaarlijke stoffen te verbeteren (minder knelpunten, minder inwoners in risicogebieden) en nieuwe knelpunten te voorkomen. Bestaande situaties waarbij het Plaatsgebonden Risico (PR) wordt overschreden gaan we saneren, nieuwe knelpuntsituaties zullen we niet toestaan. We maken een begin met het saneren van LPG-tankstations en vuurwerkopslagen. De Wet milieubeheer (ALARA) gebruiken we als instrument om de risico's bij bedrijven en de mogelijke effecten zo veel mogelijk te beperken.

### Risicobeperking vervoer gevaarlijke stoffen (ambitie C)

De risico's en effecten die verbonden zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen zullen we verder in beeld brengen en zo mogelijk beperken. De bij de veiligheidsketen betrokken diensten, DSOB, MDRE, DBC en DAPZ, zullen een soortgelijke aanpak hanteren als bij de bedrijven en is gericht op de gehele veiligheidsketen.

Vervoerders hebben een vrije keus van transportroutes en modaliteiten, maar we kunnen als gemeente wel directe invloed uitoefenen op transport over gemeentelijke wegen. Bijvoorbeeld door verbodsgebieden of door bepaalde routes voor gevaarlijke stoffen aan te wijzen. Als alternatief kunnen we wellicht met de risicovolle bedrijven en vervoerders convenanten afsluiten voor routes. We moeten onderzoeken of de veiligheidssituatie in de stad hierdoor verbeterd kan worden.

Voor transport over het spoor, provinciale en rijkswegen zal de gemeente, onder andere in B5-verband, trachten invloed te krijgen op de bron (de aard, omvang en het tijdstip van gevaarlijke stoffen over het spoor). Vooral het transport over het spoor is van belang omdat dit door het meest intensief gebruikte gedeelte van de stad gaat en omdat we verdere verdichting van de stad rondom het spoor nastreven, dit mede op basis van het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid (5e Nota Ruimtelijke Ordening).

### Zelfredzaamheid door risico-informatie (ambitie D)

Om als gemeente optimale risico-informatie te kunnen geven, moeten we zo snel mogelijk inzicht krijgen in de bestaande risicosituatie. Waar (uitgaande van aangekondigde regelgeving) knelpunten worden geconstateerd zullen we oplossingsrichtingen bepalen. Dit inzicht is nodig voor de gemeente en andere overheden, maar ook wenselijk voor burgers, bedrijven en instellingen omdat daarmee het veiligheidsgevoel kan worden geobjectiveerd en met de gekozen vervolgaanpak kan worden verbeterd.

Overigens zal de informatie aan burgers, bedrijven en instellingen zich niet alleen richten op de risico's (wat kan er mis gaan?), maar vooral ook op de maatregelen die men kan nemen om risico's te verminderen (wat moet je dan doen?).

## 16.5 VERSLAG BESTUURLIJKE THEMABIJEENKOMST EXTERNE VEILIGHEID D.D. 10-9-2004

Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer Sector Strategie, afdeling Beleid

Behandeld door [...]; Verslagnummer 1; 29 september 2004

Verslag: Workshop Externe Veiligheid (EV) d.d. 10 september 2004

Betreft vergadering van 10 september 2004, locatie Stadhuis, kamer Kolfschoten, aanvang 9.30 uur.

Uitnodiging aan	Dienst/afd.	Aanw	Uitnodiging aan	Dienst/afd.	Aanw
[...]	burgemeester	-	[...]	wethouder RO	V
	wethouder Milieu	v		wethouder IV	v
	DAPZ/JZ-IV	v		DAPZ/JZ-IV	v
	DAPZ/SDK-Ctr	v		DAPZ/JZ-IV	v
	DSOB/PLO	-		DSOB/DIR	-
	DSOB/STR/BL	v		DSOB/STR	-
	DSOB/STR/TF	v		DSOB/STR/SO	v
	DSOB/PLO/BP	v		DSOB/PLO/CP	-
	DSOB/PLO	v		DSOB/BWT	v
	DBC	v		DSOB/STR/BL	v
	DBC	v		DBC	v
	DBC	v		DBC	v
	MDRE	v		MDRE	v
	MDRE	v		MDRE	v
	gespreksleider	v		MDRE	v

Dit verslag geeft op beknopte wijze weer hoe het thema Externe Veiligheid (E.V.) in de workshop aan de orde is gesteld, welke conclusies zijn getrokken en welke vervolgspraken zijn gemaakt. Bij dit verslag horen van te voren verstrekte Hand-out Externe Veiligheid en de gebruikte PowerPoint presentatie (is bijgevoegd) over de context en probleeminventarisatie van het thema in Eindhoven.

[...], directeur Milieudienst van de gemeente Breda, is vanwege zijn deskundigheid aangezocht als gespreksleider. Bovendien is de veiligheidsproblematiek in Breda goed vergelijkbaar met die van Eindhoven.

1. Opening en doel: Wethouder [...] introduceert [...] als gespreksleider en deskundige. De wethouder maakt het belang van de bijeenkomst duidelijk. Ook al is de materie nog niet goed juridisch verankerd en is het GR als norm "overleden" is het van belang dat de stad een bewust eigen beleid voert. De workshop is bedoeld om met elkaar te verkennen waarmee/waardoor Eindhoven feitelijk veiliger (kan) wordt(en). Wat moet je daarin als gemeente zelf doen, wat verwacht je van anderen en welk niveau wil je nastreven. [...] licht zijn achtergrond en het programma toe en maakt duidelijk dat het een werkbijeenkomst betreft waarbij alle meningen die kunnen bijdragen aan meer feitelijke veiligheid welkom zijn.

2. Context en probleeminventarisatie: [...] licht aan de hand van bijgevoegde PowerPoint presentatie toe hoe ver de gemeente is gevorderd met de inzichten in de risico's per modaliteit, de beleidsvorming en de regelgeving. Eindhoven hanteert een tweesporen aanpak. Enerzijds is die gericht op het creëren van meer veiligheid door de gemeente zelf met name in de ruimtelijke afweging, en anderzijds op het, in samenwerking met andere gemeenten, de provincie en de VNG, aanspreken van de partijen in de andere domeinen (infrastructuur, transport). Aansprekende goede voorbeelden zijn het verkleinen van de risico contouren rondom PETG op Strijp S ten gunste van betere ontwikkelingsmogelijkheden van Strijp S, samenwerking met B5 en de provincie bij de Ketenstudies spoor. Samenvattend wordt het volgende geconstateerd:

- Het inzicht in de lokale risicosituatie en de gewenste aanpak is flink toegenomen, maar nog niet compleet;
- Risico's van bedrijven zijn (flink) verkleind dank zij een effectieve, gezamenlijke aanpak van de vier diensten (DAPZ, DSOB, DBC, MDRE) diensten;

- E.V. heeft een groot ruimtelijk beslag in Eindhoven en “raakt” veel burgers;
- De afstemming en samenwerking tussen de diensten en binnen de het estafette-model (werkproces) van de dienst SOB is onvoldoende geborgd respectievelijk gefaciliteerd;
- De onzekerheid en afhankelijkheid van de andere domeinen en toekomstige wet- en regelgeving is (nog) groot.

3. Discussie: In de discussie komen de volgende aspecten en aandachtspunten aan bod:

- Uitgangspunt van het college is “besturen met gezond verstand”. Dit betekent dat het bestuur soms verder wil gaan dan beleidsmatig of wettelijk is bepaald maar het kan ook betekenen dat het soms minder ver wil gaan. De gemeente verwacht ook dat anderen (ook burgers) actief inhoud geven aan hun eigen verantwoordelijkheid;
- Risicokaart bedrijven op gemeentelijke website;
- Hoe zit het met de invloed van bedrijven in andere gemeenten op Eindhoven ([...] te Son)?
- Wat vindt de burger? Hierbij spelen enkele belangrijke aspecten: maak de bestuurlijke afweging transparant maak mogelijk dat burgers zich daarover kunnen uitspreken. Maak duidelijk tot hoe ver de regionale rampenbestrijding calamiteiten aan kan en wat de burger dus zelf moet doen;
- Externe Veiligheid moet worden ingebed in het bredere thema Integrale Veiligheid. Communicatie over EV moet altijd worden neergezet binnen die bredere context.
- De gemeente moet een proactieve houding hanteren en die concreet maken. Dit om de eigen verantwoordelijkheid binnen het domein van de ruimte via de veiligheidsketen goed inhoud te geven maar ook om invloed te krijgen op de andere domeinen (infrastructuur, bronnen en transport) en de vorming van het rijksbeleid. EV is niet enkel voorbehouden aan de opstellers van rekenmodellen maar moet nadrukkelijk ook in de politieke arena worden opgelost (= herstel politiek primaat).

Samenvatting discussie: “Zorg” samen voor feitelijke veiligheid. Hanteer een concrete en pro-actieve houding (beïnvloeden van ontwikkelingen). De gemeente wil een eigen beleid voeren, gebaseerd op gezond verstand.

4. Prioriteit en Ambitie Eindhoven: De aanwezige disciplines vinden de volgende zaken van belang voor de gemeentelijke ambitie:

- Brandweer: Wil meebouwen aan de ambities van de stad. Wil wel op tijd betrokken zijn bij de voorbereiding van het beleid en stedelijke plannen. Wil dat veiligheid transparant in de besluitvorming wordt meegenomen;
- Ruimtelijke Ordening: Intensiveren van het ruimtegebruik met gezond verstand met onderscheid naar woongebieden (zo veilig mogelijk), bedrijventerreinen (met bewuste maar acceptabele risico's), menggebieden (Centrum). Maak de risico info compleet tbv ruimtelijk besluit;
- Milieudienst: Feitelijke veiligheid vergroten ipv bureaucratische. Regels zijn niet heilig (geldt ook voor LPG tankstations);
- Bouw- en woningtoezicht: Accenten leggen op zaken die er werkelijk toe doen;
- Juridische zaken: Zoek naar ruimte en vrijheid in regels (ook binnen EU context). Niet alleen vanuit regels denken: poets je eigen positie als gemeente op. Kies duidelijk wat je als gemeente wil en wat niet, en communiceer dit. Beperk je in het kiezen: je kunt niet alle wensen (tegelijk) waarmaken. Stel prioriteiten!
- Bestuur: Leg de prioriteit vanwege de impact bij de spoorlijn en de A2/A67. De noodzaak is heel hoog i.v.m. de lopende Ketenstudies en de reconstructie van de randweg. Zorg er

bv. met routing (weten van transitoverkeer gevaarlijke stoffen door de stad) voor dat bepaalde scenario's worden voorkomen. De rest is min of meer behapbaar. We gaan niet voor een 10 (volledigheid), maar voor een 8 (het belangrijkste)! Actieve risicocommunicatie naar burgers gericht op info overdracht, vergroten van weerbaarheid en oppakken van eigen verantwoordelijkheid. De gemeente kan niet alles. Pro-actieve houding en samen optrekken van bestuurders en ambtenaren en beïnvloeden van de bestuurlijke omgeving.

5. Organisatie en Realisatie: De volgende zaken worden van belang geacht: Hanteer één gezamenlijke gemeentelijke ambitie. Pak veiligheid integraal aan: werk als diensten dus zinvol samen en voorkom dat je als concurrenten tegenover elkaar komt te staan. Ga waar nodig actief beïnvloeden/lobbyen tbv "gezond verstand oplossingen". De Staf I.V. bepaalt de uitgangspunten voor het gemeentelijk veiligheidsbeleid en is het bestuurlijk-ambtelijk knooppunt voor alles wat met veiligheid te maken heeft. Houdt "de bende van 4" (periodieke afstemming en samenwerking tussen de diensten DAPZ, DSOB, DBC en MDRE) in tact. Zorg dat de staf IV goed wordt gevoed. Zorg voor koppeling/verankering van "de bende van 4" met de staf Integrale Veiligheid.

6. Conclusies en vervolgfafspraken: Wethouder [...] vat de resultaten als volgt concluderend samen: Het blijkt heel goed te zijn geweest om als partners uit de veiligheidsketen met het bestuur rond het thema EV rond de tafel te zijn gegaan. We zijn ten aanzien van EV goed op weg om het goed in de vingers te krijgen. De resultaten geven een impuls aan de noodzakelijke samenwerking, brengen de neuzen meer in dezelfde richting en er komt een beter zicht op de gewenste koers. De boodschap is:

Extern zijn er mogelijkheden. We hanteren een cultuur van kansen grijpen; beïnvloed dan ook actief op elk niveau. We zetten duidelijke stappen vooruit. We vinden en steunen elkaar naar buiten.

Afspraken: Van de workshop wordt een verslag gemaakt en aan de deelnemers verstrekt. De initiatiefnemers: Werken de vermelde ambitie aspecten uit tot een door het college vast te stellen Eindhovense ambitie met programma voor de korte termijn en zorgen voor verankering van Externe Veiligheid in de staf Integrale Veiligheid.

Wethouder [...] dankt [...] voor de uitstekende wijze waarop hij de workshop heeft geleid en heeft gevoed met zijn kennis (o.m. aanpak Breda) en voor het helpen concretiseren van de Eindhovense ambitie.

## **16.6 POSITIONPAPER EXTERNE VEILIGHEID (EV)**

### I. Inleiding

#### a. Waar gaat het over?

Het domein EV gaat over het beperken van risico's die gerelateerd zijn aan invloeden van buitenaf zoals ten gevolge van gevaarlijke stoffen, hoogspanningsleidingen, zendmasten ed. In dit positionpaper beperken we ons (vooral nog) tot het vervoer en gebruik van gevaarlijke stoffen. Die stoffen (dan wel producten waar die stoffen in verwerkt zijn) worden gebruikt door bedrijven, (zorg)instellingen, particulieren en zijn niet meer weg te denken uit onze maatschappij. De aan die stoffen verbonden risico's geven een ruimtelijk beslag op de stad (invloedsgebied). In dergelijke gebieden dient bij nieuw gewenste ontwikkelingen een expliciete risicoafweging te worden gemaakt en zijn niet alle functies (zonder meer) toegestaan. In de stad hebben we te maken met invloedsgebieden rondom:

Risicovolle Bedrijven

Transport: Spoor, Wegen (lokaal, provinciaal, rijk), Luchtvaart, Water, Buisleidingen

#### b. Lokale aanpak (zie Milieuvisie)

Bij nieuwe gebiedsgerichte ontwikkelingen wordt uitgegaan van een integrale benadering vanuit de Veiligheidsketen: Pro-actie, Preventie, Preparatie, Repressie.

De optelsom van de risico's op het ontstaan van een calamiteit (m.n. de eerste twee schakels) en de maatregelen die getroffen worden om de effecten van een calamiteit te beperken/beheersen (m.n. de laatste twee schakels) bepalen of de gewenste ontwikkeling vanuit de EV afweging belemmerd wordt.

Het doel van de gemeentelijke (beleids)aanpak is de risico's zo veel mogelijk te verkleinen. Dat gebeurt door het verkleinen van de kans op het ontstaan van een ongeval en door het beperken en beheersen van mogelijke effecten van calamiteiten. De aanpak heeft positieve invloed op de veiligheid voor burgers en een kleinere omvang van de invloedsgebieden (komt de "vrije gebruiksruimte" in de stad ten goede).

#### c. Positie van EV binnen het domein Integrale Veiligheid

Integrale veiligheid kent de domeinen Sociale, Economische en Fysieke Veiligheid. EV is onderdeel van het domein Fysieke Veiligheid. EV heeft een duidelijke relatie met de bestrijding van rampen. Risicobeheersing en rampenbestrijding sluiten door de benadering vanuit de Veiligheidsketen op elkaar aan en versterken elkaar. Nieuwe ontwikkelingen zijn alleen mogelijk als de risico's klein genoeg zijn, de zelfredzaamheid van toekomstige gebruikers voldoende is en de gevolgen van een calamiteit beheersbaar zijn.

### II. Probleemstelling

Wettelijk kader voor bedrijven is gedeeltelijk bekend (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) d.d. oktober 2004). Een soortgelijk besluit voor transport is in voorbereiding. Er spelen duidelijke belangentegenstellingen tussen rijks- en lokaal niveau enerzijds en tussen EV en RO anderzijds. De lokale belangen worden niet (vanzelf) gediend in de verdere uitwerking van landelijk beleid en regelgeving.

Het lokale beleidskader is geschetst: in de Milieuvisie. Affiniteit met omgaan met EV binnen Eindhoven is bij de vier betrokken diensten (DAPZ, DSOB, DBCB, MDRE) aan de hand van feitelijke casuïstiek ontstaan. Dit is nog geen gemeengoed. Het integrale afwegingsproces is nog onvoldoende vastgesteld, gefaciliteerd en geborgd.

EV sluit nog niet goed aan Integrale Veiligheid. Rollen, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van diensten zijn onvoldoende helder/logisch toebedeeld. Verbetering is nodig ten aanzien van de benadering vanuit de Veiligheidsketen, Regie, Uitvoering, Onderlinge samenhang/prioriteitstelling.

### III. Doelstellingen

Effectieve invloed (extern gericht) op:

- Ontwikkelingen van toekomstig beleid en regelgeving in m.n. nog niet geregelde EV modaliteiten. In 1<sup>e</sup> aanleg de prioriteit leggen bij spoor, luchthaven en wegen;
- Andere belangrijke spelers in domeinen (dan ruimte, zoals bronnen, infra en stromen).

Effectieve aanpak (intern gericht) op maat voor de prioritaire EV-modaliteiten in Eindhoven: lokaal verbeter programma. Activiteiten op juiste plaats en structureel goed uitgevoerd:

- Regie op het EV-verbeterproces (wat willen we verbeteren, wie trekt, hoe bereiken we goede samenwerking en bewaken we samenhang?);
- Helder toegedeelde en goed op elkaar afgestemde rollen, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden aansluitend bij primaire taakstelling van diensten;
- Geborgde uitvoering van beleid en regelgeving (voldoen aan harde normen, vergunningen, handhaving);
- Structureel gedeelde EV informatie;
- Goede facilitering van de uitvoering.

Samenvattend (doelstelling): Het bestuur maakt heldere en transparante keuzes, waarbij veiligheid, ruimtelijke ordening en andere invalshoeken tijdig en evenwaardig zijn afgewogen. We werken ten behoeve van ontwikkelingen en veiligheid in Eindhoven aan de juiste EV-onderwerpen. Dat doen we met een effectieve en goed tussen de uitvoerende diensten en portefeuilles afgestemde aanpak. Daarop wordt actief geregisseerd en gestuurd. De aanpak (inclusief samenwerking) van de diensten is procesmatig vastgelegd, geborgd en bewaakt.

### IV. Uitgangspunten voor samenwerking EV tussen Eindhovense diensten en het bestuur

Binnen Eindhoven voeren de diensten APZ, SOB, BCB en MDRE op het vlak van veiligheid met elkaar samenhangende deeltaken uit. EV heeft (kan) grote ruimtelijk impact (hebben). Integrale afweging met RO (functietoedeling) is nodig.

1. Het uitvoeren van de prioritair gestelde EV-modaliteiten (= lokaal verbeterprogramma);
2. De Staf Integrale Veiligheid (IV) is het bestuurlijk regieplatform voor veiligheid;
3. EV is onderdeel van Integrale Veiligheid in het domein Fysieke veiligheid;
4. DAPZ/JZ/IV is gemeentebreed IV regisseur en verantwoordelijk voor de voorbereiding en nazorg van de Staf IV;
5. De regietaak richt zich primair op het vormgeven en verankeren van het verbeterproces door de uitvoerende diensten zoals:
  - Het vaststellen van algemene, voor de uitvoering noodzakelijke, uitgangspunten;
  - Het goed en transparant laten meewegen van veiligheid in alle afwegingsprocessen;
  - Het procesmatig laten vastleggen en borgen van de uitvoeringsprocessen door de diensten;
  - Het inzichtelijk maken van de vorderingen van het verbeterproces (monitoring);
  - Het ontvankelijk zijn voor verbetervoorstellen van uitvoerende diensten;
  - Het (doen) oppakken van nieuwe EV-initiatieven, waaronder het (doen) aanpakken van acute vraagstukken die nog onvoldoende aandacht krijgen (en/of nog nergens belegd zijn), maar dat wel vergen gezien de actualiteit.



6. De ontwikkeling van het EV-beleid, de programmering daarvan en de operationele afstemming is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van DSOB, DBCB, MDRE en DAPZ. Daartoe fungeert op initiatief van DAPZ/JZ/IV het Platform EV.
7. Het platform EV bestaat uit vertegenwoordigers van de vier voornoemde diensten. Het Platform EV komt maandelijks bijeen en rapporteert aan de Staf IV (EV-beleid en hoofdlijnen programmering) en aan het GMT (voortgang programmering en uitvoering).
8. De vertegenwoordiger in het platform EV heeft binnen de eigen dienst een coördinatie-/schakelfunctie op het vlak van EV.
9. De uitvoerende diensten zijn verantwoordelijk voor het adequaat integreren van EV
10. De Veiligheidsketen EV (zie Milieuvisie) is leidend voor te maken afwegingen.
11. DSOB is verantwoordelijk voor de integrale gebiedsgerichte afweging. DBCB, MDRE en DAPZ/JZ/IV zijn adviseurs. De coördinatie-/schakelfunctie van de EV-taken van DSOB ligt bij DSOB/STR (vast te stellen door MT-DSOB en te communiceren met BWT en PLO).
12. DAPZ is verantwoordelijk voor integratie van EV en Evenementen. DSOB, DBCB en MDRE zijn adviseurs.
13. DBCB heeft op projectniveau separaat een directe wettelijk adviestaak aan het college in het kader van het BEVI (bij risicovolle bedrijven en ruimtelijke ontwikkelingen binnen invloedsgebieden daarvan).

*Samenvattend : De diensten hebben een eigen verantwoordelijkheid voor EV ingebed in hun primaire lijnproces(-sen). De diensten werken bij te maken afwegingen pro-actief en goed samen. De afwegingen worden evenwaardig en transparant gedaan. DAPZ/JZ/IV regisseert en bewaakt de uitvoering en zorgt voor koppeling aan en afstemming met de Staf IV. Het platform EV is het ambtelijk 'voorportaal' voor de regisseur.*

## 16.7 EV-VERBETERPLAN, CONCEPT OP HOOFDLIJNEN

Het EV-verbeterplan, concept op hoofdlijnen, is uit te werken in het lokale EV programma.

Verbeteracties					
Inhoudelijke speerpunten per EV-Modaliteit					
Beleid en regelgeving hogere overheden	Spoor	Wegen	Luchtvaart	Bedrijven	Buisleidingen
	<p>Externe beïnvloeding, technisch en bestuurlijk, gericht op inbreng lokaal en regionaal belang en minimaliseren van knelpunten in kabinets-standpunt</p> <p>Ketenstudies</p> <p>Nota vervoer</p> <p>concept RVGS</p> <p>concept RNVGS</p> <p>Status en bestuurlijke impact ervan regelen tav reken-modellering</p>	<p>Externe beïnvloeding, technisch en bestuurlijk, gericht op inbreng lokaal en regionaal belang en minimaliseren van knelpunten in:</p> <p>Nota vervoer</p>	<p>Externe beïnvloeding, technisch en bestuurlijk, gericht op inbreng lokaal en regionaal belang en minimaliseren van knelpunten in:</p> <p>Obstakelvrije zone in Tweede Structuurschema Militaire Terreinen SMT2</p>	<p>Externe beïnvloeding regelgeving is nagenoeg voorbij. BEVI is gedeeltelijk in werking getreden.</p> <p>Accent ligt op voortzetten van de ontwikkelde uitvoering tussen DAPZ, BWT, DBC, MDRE.</p>	<p>Risico atlas wordt door het rijk voorbereid. Nog niets van bekend. Ontwikkelingen volgen. Let op bestuurlijke invalshoek!</p>
<b>Lokaal Beleid</b>	<p>Intern gericht:</p> <p>RO beleid maken tav toegestane (beperkt) kwetsbare functies in zone van 200m rondom het spoor</p>	<p>Idem als spoor maar dan voor zones langs wegen</p>	<p>Idem als spoor maar dan in invloedsgedebied Luchthaven</p>	<p>Idem als spoor maar dan in invloedsgedebieden van bedrijven</p>	<p>Vooralsnog pas op de plaats</p>
<b>Te beantwoorden vragen</b>	<p>b Hoe veel kunnen de stromen/risico's worden verkleind?</p> <p>b Wat worden de maximale reststromen?</p> <p>b Welke risico's (PR, GR) horen daarbij?</p> <p>b Hoe wordt bestuurlijk status gegeven aan rekenmodellering?</p>	<p>b Moet er in de gemeente Routing komen?</p> <p>b Zijn er risicoknelpunten?</p> <p>b Kan transitotransport van GSt op rijks- en provinciale wegen worden gerouteerd?</p> <p>b Zijn de gebruikte steek-proeven voor de rijksrisico atlas representatief?</p> <p>b Wat gaat er actueel over de weg?</p> <p>b Kunnen we sneller/beter reageren op calamiteiten?</p>	<p>b Wat zijn de consequenties op vlak van RO (feitelijke en geprojecteerde bestemmingen) in EHV van het concept SMT2?</p> <p>b Hoe te anticiperen bij nieuwe plannen op in ontwikkeling zijnd beleid en regelgeving?</p>	<p>b Hoe zit het met GR rondom categorale inrichtingen?</p> <p>b Is er vanuit RO reden om in delen van de stad risico's via ALARA verder te reduceren?</p> <p>b Is het wenselijk dat er een bedrijventerrein komt voor alleen risicovolle bedrijven?</p>	<p>Nog onbekend</p>

<b>Lokale uitvoering</b>	Pilot verbetering veiligheid centrumgebied spoorzone	Pilot verbetering veiligheid A2/A67 en gemeentelijke hoofdwegen	b Risico-berekeningen door Defensie tbv inzicht	b Saneren van 16 resterende knelpunten b Veiligheids-beheers-systeem voor bedrijven	Conform bestaande eisen/afstanden
	b Bij nieuwe en acute ontwikkelingen toets EV situatie door Platform EV b Themakaart EV onder Geogids	b Idem als spoor	b Idem als spoor	b Idem als spoor	b Idem als spoor
	EV in nieuwe BP's	idem als spoor	idem als spoor	idem als spoor	idem als spoor
	Communicatie aan burgers: b wat doet/bereikt de gemeente? b wat doet/moet het bedrijf ? b wat kan/moet de burger doen?	Idem als spoor			
	<b>Evenementen in relatie tot externe veiligheid</b>				
<b>Lokaal beleid</b>	Evenementenbeleid en EV beleid/regelgeving op elkaar afstemmen.				
<b>Te beantwoorden vragen</b>	b Welke (risicovolle) evenementen willen we toestaan? b In welke invloedsgebieden van EV-bronnen is ruimte voor evenementen? b Aan welke EV-eisen moeten evenementen voldoen ? b Opstellen en periodiek aan EV-eisen toetsen van de evenementenkalender				

<b>Organisatorische maatregelen</b>	
<b>Management</b>	Primaat voor regie leggen bij DAPZ-JZ/IV
	Coördinatie beleidsontwikkeling, programmering en operationele afstemming leggen bij Platform EV (voormalige "Bende van 4")
	Primaat voor integrale gebiedsgerichte ontwikkelingen incl EV eenduidig leggen bij DSOB/STR
	MDRE, DBCB, DMO, DAPZ/JZ & IV zijn adviseurs voor het domein "integrale gebiedsgerichte ontwikkeling"
	Uitvoeringsprocessen : beschrijven en verankeren: taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden eenduidig toedelen 1. DAPZ tav regie/staf IV en evenementen 2. DSOB tav integrale gebiedsgerichte ontwikkeling 3. MDRE tav beheersing risico's vanuit bedrijven 4. DBCB tav regionale advisering over de uitkomsten van proces 2, met name vanuit beheersbaarheid en zelfredzaamheid
	Sjabloon "transparant afwegingsproces" maken tbv Adviesnota's over nieuwe integrale gebiedsgerichte ontwikkelingen en voor de aan EV gerelateerde vergunningen en handhavingstrajecten
	Monitoren maken tbv verbeterproces (gericht op regie en afwegingsproces)
<b>Uitvoering</b>	Contactoverleggen met VROM, V&W, BZK
	Scholing van medewerkers concreet maken en in opleidingsplan opnemen
	Kennis over risico's delen met Projectleiders, BWT, Vakgroep/Taskforce BP's, MDRE en DBCB

	Kennis over risico's actueel houden
	Afwegingsproces volledig en transparant in Adviesnota's opnemen en bij de aan EV gerelateerde vergunningen en handhavingstrajecten
	Uitvoeringsknelpunten en –successen melden (monitor) aan Platform EV
	Wm en BBV- gebruiksvergunningen binnen spoorgebied via Platform EV gecoördineerd tot stand brengen

## 16.8 TOETSINGSFORMAT EXTERNE VEILIGHEID

Onderwerp : \_\_\_\_\_

Voorgeschiedenis (invullen door DSOB) :

Toetsing aan ruimtelijk besluit (invullen door DSOB) :

Onderwerp (Invullen door):	Risico vanuit stationaire bron	Risico vanuit transport-as
PR (MDRE/DSOB) :  Maatregelen :		
GR (MDRE/DSOB) :  Maatregelen :		
Beheersbaarheid (DBCB) :  Maatregelen :		
Zelfredzaamheid (DBCB) :  Maatregelen :		
Restrisico :  Maatregelen :		
Overige overwegingen :		

Bouwvergunning (invullen door DSOB)

- nodig : ja/nee
- bijzondere aandachtspunten :

Milieuvergunning (invullen door MDRE)

- nodig : ja/nee
- bijzondere aandachtspunten :

Gebruiksvergunning (invullen door DBCB)

- nodig : ja/nee
- bijzondere aandachtspunten :

Evenementvergunning (invullen door DAPZ)

- nodig : ja/nee
- bijzondere aandachtspunten :

Kan het gezien bovenstaande ? (na multidisciplinaire afstemming invullen door DSOB)

Willen we het ook (ja/nee) en waarom ? (na multidisciplinaire afstemming invullen door DSOB)

Overige opmerkingen :

Conclusie/advies (na multidisciplinaire afstemming invullen door DSOB) :

Datum :

Medewerker :

## 17 TILBURG: BESTAANDE BELEIDUITGANGSPUNTEN EXTERNE VEILIGHEID

### 17.1 KOERSEN OP VEILIG

Integraal veiligheidsbeleid betreft zowel fysieke veiligheid, waaronder ook externe veiligheid valt, als sociale veiligheid.

Om de externe veiligheid van Tilburg verder uit te werken moet er een visie / beleidskader opgesteld worden waarin de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen omschreven staan. Als dit onderwerp is uitgewerkt dient het onderdeel te worden van het beleid omtrent fysieke veiligheid en van het integrale veiligheidsbeleid.

De stappen die hiertoe genomen moeten worden zijn:

1. Risico-inventarisatie van de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen
  - Knelpunten inventariseren (samen met Arcadis?)
  - PVA voor de middellange termijn opstellen
2. Beleidsontwikkeling externe veiligheid; integraal bij de beleidsvelden ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, milieu, economische ontwikkeling.
  - Formuleren bouwstenen
  - Ontwikkelen beleidsvisie en doelstellingen
  - Ontwikkelen externe veiligheidstoets voor ruimtelijke plannen
3. Implementatie van beleid externe veiligheid in aanliggend beleid
  - Actieprogramma jaarlijks terugkoppelen en herijken
  - Nieuwe taakstellingen formuleren in opnemen in de afdelingsprogramma's

Probleemstelling:

Binnen de gemeente Helmond zijn er op het gebied van externe veiligheid een aantal potentieel risico-opleverende bronnen aanwezig. Er is sprake van een spanningsveld tussen externe veiligheid en andere ruimtelijke belangen. Tot op heden is er geen expliciet beleid vastgesteld terwijl dit wel nodig is om verantwoorde keuzes te kunnen maken.

Organisatie:

Er is een regiegroep en een werkgroep om de voortgang te coördineren nieuwe ontwikkelingen in bestaand beleid te implementeren en de vertaalslag te maken naar hulpverleningsdiensten en gemeentelijke diensten. Intern moet samenhang in beleid nagestreefd worden tussen de afdeling ROV, Economische zaken en Milieu. Extern moet aansluiting worden gezocht bij de Brandweer, bedrijven en andere hulpverlenende instanties.

Rapportage van Arcadis voor de gemeente Tilburg:

De rapportage levert de input voor de opzet van een op maat geschreven beleidsstuk:

1. Definiëren en vastleggen van de beleidsruimte voor de gemeente inzake EV
2. Creëren van een toetsingskader voor ruimtelijke planontwikkeling, mede ter voorkoming van knelpunten in de toekomst.
3. Aandragen van oplossingen inzake de sanering van knelpunten in de bestaande situatie.

Opzet, indeling en onderverdeling:

- Nieuwe en bestaande situaties
- Stationaire en mobiele risicobronnen (mobiel: vervoer over spoor en weg)
- Overschrijding van de risiconormen (plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR))

Er zijn drie sporen om externe veiligheid aan te pakken

1. Reguleren (wet- en regelgeving)
2. Inrichten (ROV)

### 3. Monitoren (Milieudienst)



## 18 VOORBEELD INHOUDSOPGAVE BELEIDSPLAN EXTERNE VEILIGHEID

### 1. Samenvatting

### 2. Inleiding

- Waarom een beleidsvisie?
- Burger centraal;
- Waar hebben we het over?

### 3. Positie Externe Veiligheid

- Afbakening EV (om welke bedrijven en transportvormen gaat het?);
- Wettelijk kader en domeinen;
- Betrokken partijen en taken (gemeente, infrabeheerder, vervoerder, regionale brandweer);

### 4. Beleidsontwikkelingen

- Lokaal;
- Bovenlokaal;
- Witte vlekken of in ontwikkeling;

### 5. Inventarisatie risico's (bronnen en (bijzondere beperkt) kwetsbare objecten

- Bestaande situatie;
- Gewenste situatie;
- Registratie en ontsluiting informatie;

### 6. Omgaan met risicovolle situaties

- Kernactiviteiten;
- Sleutel voor een succesvolle aanpak;
- Voorkomen van nieuwe risicovolle situaties;
- Saneren van bestaande risicovolle situaties;

### 7. Communicatie

- Hoe werkt de gemeente aan verbetering (van nulsituatie naar gewenste situatie);
- Wat als er toch een calamiteit ontstaat;
- Wat kan de burger zelf doen;

### 8. Doelen en indicatoren

### 9. Instrumenten en organisatie

#### Bijlagen:

- Begrippenlijst;
- Factsheets EV (PR, GR, relatie met soorten stoffen, wat is ruimtelijk relevant, essentie uit wet- en regelgeving, voorbeeld risicokaart, voorbeeld toetsingssjabloon, voorbeeld saneringsstappenplan, trends e.d.).