



B e l e i d s v e r k e n n i n g

Externe Veiligheid Limburg

Projectgroep Gezamenlijke Beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg

11 oktober 2007

rapport

9S1726

Randwycksingel 20
Postbus 1754
6201 BT Maastricht
+31 (0)43 356 62 00 Telefoon
043 3612352 Fax
info@maastricht.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Beleidsverkenning Externe Veiligheid Limburg
Verkorte documenttitel	Beleidsverkenning EV Limburg
Status	rapport
Datum	11 oktober 2007
Projectnaam	Gezamenlijke Beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg
Projectnummer	9S1726
Opdrachtgever	Gemeenten Heerlen en Eijsden
Referentie	9S1726/R/900541/Maas

Auteur(s)	Hans van Wageningen
Collegiale toets	Hans Iserief
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	Frank Wetzels
Datum/paraaf	



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 BESTAAND BELEID EN ONTWIKKELINGEN	3
2.1 Europees beleid	3
2.2 Rijksbeleid	3
2.3 Beleid van de Provincie Limburg	5
2.4 Beleid van de gemeenten	6
2.5 Conclusies	8
3 REGELGEVING	9
3.1 Europese regelgeving	9
3.2 Landelijke regelgeving	9
3.3 Normering	13
3.4 Ontwikkelingen in regelgeving	15
3.5 Conclusies	18
4 EXTERNE VEILIGHEIDSRISICO'S IN LIMBURG	19
4.1 Algemeen	19
4.2 Bronnen van risico	20
4.2.1 inrichtingen	20
4.2.2 transportassen	21
4.2.3 buisleidingen	23
4.3 Omgeving	23
4.4 Knelpunten	23
4.4.1 inrichtingen	23
4.4.2 transportroutes	24
4.4.3 buisleidingen	25
4.5 Incidenten en calamiteiten	26
4.6 Kennis en kennisbronnen	26
4.7 Conclusies	28
5 UITVOERINGSPRAKTIJK	29
5.1 Algemeen	29
5.2 Gemeenten	30
5.3 Provincie	31
5.4 Brandweer	32
5.5 VROM-inspectie	34
5.6 Samenwerking en afstemming	34
5.7 Conclusies	35
6 GEWENST BELEID	36
7 BELEIDSOPGAVE	37



OVERZICHT BIJLAGEN

Literatuuroverzicht

39

- 1: Leidingtracés in Limburg
- 2: Wettelijke onderdelen verantwoordingsplicht groepsrisico
- 3: Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten volgens Bevi
- 4: Aandachtspunten leden projectgroep
- 5: Lijst afkortingen
- 6: Concept Basisnet



1 INLEIDING

Achtergrond

De betrokken Limburgse overheden hebben in samenwerking met de VROM-inspectie Regio Zuid eind 2007 een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. De gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid Limburg is in een apart document beschikbaar.

Deze beleidsverkenning bevat de uitgangspunten voor dit beleid. Voor de achtergrond moeten we terug naar zaterdag 13 mei 2000. Op die dag deed zich een zware ramp voor bij SE Fireworks in Enschede. Hierbij vielen 22 doden en circa 950 gewonden. Deze ramp zorgde voor grote publieke en bestuurlijke belangstelling voor externe veiligheid. Naar aanleiding van de evaluatie van de ramp zijn het beleid en de regelgeving in een stroomversnelling geraakt. Met name gemeenten, maar ook de provincies en regionale brandweerorganisaties kregen nieuwe taken op het gebied van ruimtelijke ordening, vergunningverlening, handhaving, en het beheer van risicogegevens, die in onderlinge afstemming moeten worden uitgevoerd. De uitvoering van bestaande taken op het gebied van transportrouting en risicocommunicatie kreeg hernieuwde aandacht.

Met het oog hierop hebben de Limburgse gemeenten het initiatief genomen om samen met de kleinere gemeenten, de provincie en de overige betrokken instanties een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid op te stellen.

Doel en status beleidsverkenning

Deze beleidsverkenning vormt de eerste stap in het tot stand brengen van de gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid Limburg. Doel van de beleidsverkenning is:

- in beeld brengen van het bestaande beleid van alle betrokken overheden en van ontwikkelingen hierin;
- in beeld brengen van bestaande regelgeving en van ontwikkelingen;
- in beeld brengen van externe veiligheidsrisico's;
- in beeld brengen van de bestaande uitvoeringspraktijk en ontwikkelingen;
- in beeld brengen van de adviesfuncties;
- uniformering van de gebruikte definities;
- onderkennen van leemten en knelpunten die op lokaal en/of regionaal niveau om een beleidsmatige oplossing vragen.

De inspanning is vooral op het laatste punt gericht.

Deze beleidsverkenning geeft de situatie weer in het voorjaar van 2007. Een groot gedeelte van de wet- en regelgeving was op dat moment sterk in ontwikkeling, evenals andere randvoorwaarden voor het lokale en regionale beleid. Aanbevolen wordt om de beleidsverkenning periodiek te actualiseren en bij die gelegenheid ook de beleidsvisie bij te stellen.

Wat is externe veiligheid

Onder externe veiligheid verstaat men de veiligheid voor personen die zich rondom risicovolle activiteiten bevinden. Kenmerkend is dat deze personen geen invloed hebben op de gevaarlijke activiteit en onvrijwillig gevaar lopen.

Onder risicovolle activiteiten vallen:

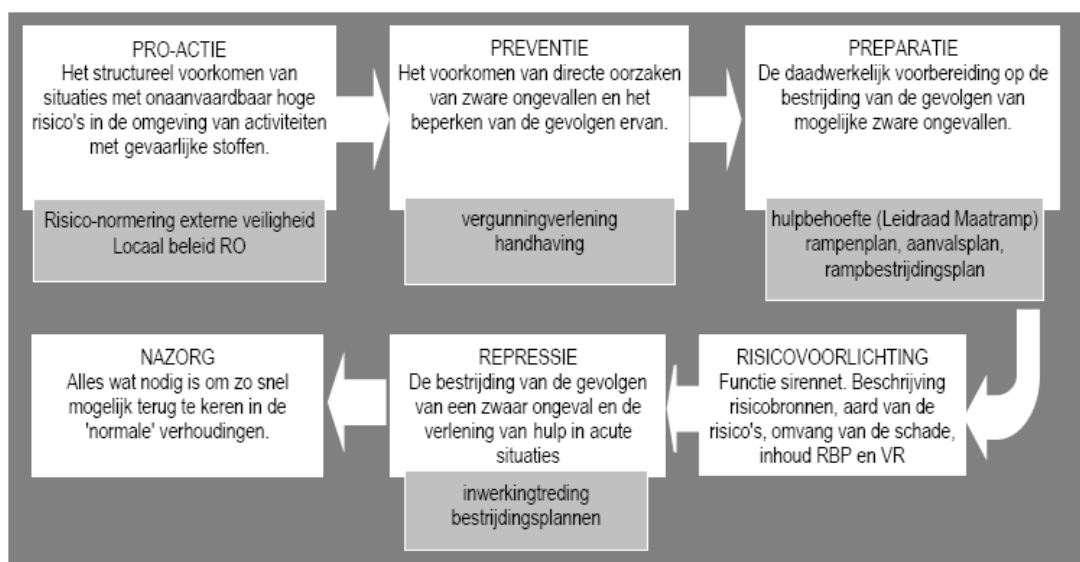
- stationaire inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, zoals chemische installaties, vuurwerfabrieken, LPG installaties en goederenemplacementen;
- mobiele bronnen: het transport van gevaarlijke stoffen per spoor, weg, water, lucht en buisleiding.

Onder externe veiligheid wordt niet het risico verstaan dat medewerkers of bezoekers binnen een bedrijf lopen. Dit valt onder de interne veiligheid en is onder andere geregeld in de Arbo-wet.

Externe veiligheid als overheidstaak

Externe veiligheid is in eerste instantie een zaak van de bedrijven en de transporteurs die de onveiligheid veroorzaken. Maar beheersing van externe veiligheidsrisico's is ook een taak van de overheid.

De zorg van de overheid voor de veiligheid van de burgers in verband met risicovolle activiteiten kan worden omschreven in de vorm van een veiligheidszorgketen, zie *figuur 1*.



figuur 1: veiligheidszorgketen

(Bron: 'Risico's in Limburg, weten waar het over gaat', AVIV 2002)

Het taakveld externe veiligheid heeft betrekking op de eerste twee stappen in deze keten:

- pro-actie: het structureel voorkomen van situaties met risico voor de omgeving;
- preventie: het voorkomen van de directe oorzaken van zware ongevallen en het beperken van de gevolgen daarvan.

Ook de communicatie over externe veiligheidsrisico's in het algemeen, dus niet naar aanleiding van een calamiteit, wordt tot het taakveld externe veiligheid gerekend. De (voorbereiding op) acties van de overheid als zich onverhoopt een calamiteit voordoet, zoals de inzet van de brandweer en andere hulpdiensten, behoort niet tot het taakveld externe veiligheid. Maar in de praktijk is er een sterke band tussen de schakels van de zorgketen.



2 BESTAAND BELEID EN ONTWIKKELINGEN

2.1 Europees beleid

Op Europees niveau is er geen beleid dat zich specifiek richt op wat in Nederland 'externe veiligheid' wordt genoemd. Wel is er beleid in verband met de risicoaspecten van gevaarlijke stoffen. Dit heeft geleid tot de Seveso-II-richtlijn die als doel heeft om zware ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen (zie paragraaf 3.1).

In opdracht van de directie Externe Veiligheid van VROM is een onderzoek uitgevoerd naar de verschillende aspecten van het beleid op het gebied van externe veiligheid in acht landen: België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland. Hieruit blijkt dat het beleid op dit vlak vooral incidentgedreven en nog niet overal even concreet is. Definities en interpretaties blijken te verschillen tussen de landen. In een aantal landen blijkt het externe veiligheidsbeleid een verlengstuk te zijn van het interne veiligheidsbeleid. De onderzoekers stellen dat het voor Nederland interessant kan zijn om te kijken hoe interne veiligheid meer geïntegreerd kan worden met externe veiligheid. Uit het onderzoek blijkt op het gebied van ruimtelijke ordening een trend waarneembaar om bedrijven met een groot externe veiligheidsrisico te concentreren op bedrijventerreinen waaromheen een aantal ringvormige veiligheidszones worden vastgesteld. Hierbinnen mag dan geen of beperkte bebouwing plaatsvinden. Om deze geconcentreerde risicovolle bedrijven kan een goede onderhouds- en preventieorganisatie worden opgebouwd. In Nederland zijn er van oudsher wel plaatsen waar risicovolle activiteiten zijn geconcentreerd, maar er is geen positief vestigingsbeleid (*Comparing Notes, 2005*).

2.2 Rijksbeleid

Historisch gezien werkt de rijksoverheid vanuit verschillende tradities aan de beheersing van externe veiligheidsrisico's. De verantwoordelijkheid is dan ook over verschillende departementen verdeeld (zie paragraaf 5.1). De coördinatie is in handen van het ministerie van VROM. De hoofdlijnen van het rijksbeleid ten aanzien van externe veiligheid zijn vastgesteld als onderdeel van de milieubeleidsdocumenten, met name het vierde nationaal milieubeleidsplan (NMP-4). Het NMP-4 (2001) is vastgesteld toen de vuurwerkramp in Enschede nog vers in het geheugen lag. 'Bedreiging van de externe veiligheid' wordt dan ook onderkend als één van de zeven grote op te lossen milieuproblemen. Het NMP-4 kondigt op het gebied van externe veiligheid een beleidsvernieuwing aan die nog steeds doorwerkt.

In het NMP-4 zijn de volgende zeven uitgangspunten gesteld:

- burgers krijgen in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen;
- het bestuur en de politiek zullen veel bewuster om moeten gaan met het accepteren van risico's in relatie tot de omvang van mogelijke rampen, waarbij het beschikbaar zijn van veiliger alternatieven en de mogelijkheden van rampenbestrijding worden meegewogen;
- de maatschappelijke kosten van gevaarlijke stoffen zullen zoveel mogelijk in het gebruik van die stoffen worden geïnternaliseerd;



- het beleid ten aanzien van inrichtingen zal veel meer rekening houden met de risico's van transport;
- het aantal routes waarover omvangrijk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zal worden beperkt, waarbij voor de veiligheidseisen die aan het vervoer zelf worden gesteld, wordt aangesloten bij de internationale regelgeving;
- de afstemming en toedeling van verantwoordelijkheden zal worden verduidelijkt, zodat daardoor de veiligheidsketen wordt versterkt;
- er komt een wettelijke registratieplicht voor risicovolle situaties en de uitvoering van de informatievoorziening over risico's aan de burger zal worden verbeterd (NMP-4, 2001).

In de beleidsnota 'Vaste waarden nieuwe vormen' (2002) en de 'Toekomstagenda milieu' (2006) is het externe veiligheidsbeleid op detailpunten uitgewerkt en aangevuld. Zo stelt men een meer structurele aanpak te willen volgen. Door middel van structurele maatregelen op basis van een samenhangende visie op de stofketen of een vervoerssysteem wil men bestaande veiligheidsknelpunten oplossen en voorkomen. Deze benadering ziet men als efficiënter dan een benadering per knelpunt ('Vaste waarden nieuwe vormen', 2002).

In het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen maakt men een onderscheid tussen brongericht beleid en effectgericht beleid. Bij het brongerichte beleid kijkt men naar de veroorzakers van het risico. Daarbij wordt gestreefd naar het redelijkerwijs zoveel mogelijk beperken van de risico's op grond van het ALARA-principe (As Low As Reasonably Achievable). Het effectgerichte beleid richt zich op de beperking van het risico door het creëren van voldoende afstand tussen een risicovolle inrichting en de kwetsbare objecten in de omgeving (NMP4, 2001). Het ALARA principe is overigens vervangen door een streven naar toepassing van de beschikbare technieken (BBT) op grond van de Europese IPPC-richtlijn, deze wordt toegelicht in paragraaf 3.1.

De directie Externe Veiligheid coördineert zowel het externe veiligheidsbeleid binnen VROM als het beleid van de andere betrokken ministeries.

Haar streven is:

- *"te komen tot een veilige leefomgeving en een versterkt vertrouwen van de burger in het veiligheidsbeleid. Doel is daarbij te komen tot een evenwichtige afweging van veiligheids-, economische en ruimtelijke belangen".*
- *"bijdragen aan een samenleving waarin risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen en met betrekking tot het gebruik van luchthavens bekend zijn, zoveel mogelijk zijn beperkt, en maatschappelijk en bestuurlijk zijn geaccepteerd, waarbij een bepaald basisveiligheidsniveau niet wordt overschreden".*

Deze visie is uitgewerkt in drie doelen:

1. uiterlijk in 2006 zijn de risico's en de mogelijkheden om deze te verminderen inzichtelijk en is duidelijk of deze maatschappelijk en bestuurlijk aanvaardbaar zijn of niet;
2. uiterlijk in 2010 zijn alle -niet aanvaarde- situaties opgelost;
3. uiterlijk in 2010 zijn alle randvoorwaarden vervuld voor een adequate uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid en zijn verantwoordelijkheden voor ieder helder (Informatieblad EV-beleid, 2006).

In 2004 heeft de overheid op het gebied van ammoniak, chloor en LPG ketenstudies laten uitvoeren om de totale risico's, van productie tot gebruik, daarvan in beeld te



brengen. In nauw overleg met de betrokken sectoren zijn alle mogelijkheden onderzocht die kunnen bijdragen aan de verbetering van de veiligheid rond deze stoffen.

Ammoniak, chloor en LPG worden gezien als de belangrijkste gevaarlijkste stoffen die een risico voor de omgeving kunnen zijn. Aan de hand van deze ketenstudies wil het kabinet vooral de Betuwelijn gebruiken voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Ook wil ze spoorvervoer waar mogelijk vervangen door veiliger transport per water.

Op het gebied van ammoniak wordt bekeken of productie en verwerking meer bij elkaar gebracht kunnen worden, zodat er minder transport nodig is. Ze stelt dat voor chloor geen nieuwe veiligheidsmaatregelen nodig zijn, maar dat ze wel nieuw structureel transport van chloor via het spoor wil voorkomen. Op het gebied van LPG wil men door meer te vervoeren via de binnenvaart en over de Betuweroute, het transport door en langs stedelijke gebieden beperken (Dossier Externe Veiligheid, 2007).

2.3 **Beleid van de Provincie Limburg**

In het coalitieakkoord van 2003-2007 benoemt de Provincie Limburg een vijftal thema's die voor deze periode richtinggevend zijn. Een van deze thema's is: 'Veilig leven in Limburg'. Ze stelt dat veiligheid een kerntaak van de overheid is. Ze wil de versnippering op het terrein van veiligheid tegengaan en de effectiviteit van het optreden van Rijk, politie, gemeenten, Provincie en andere betrokken instanties vergroten. Om dat te bereiken zal zij haar eigen verantwoordelijkheid nemen en op gebieden waar zij geen eigen bevoegdheden heeft de verantwoordelijke instanties stimuleren om samenwerking en effectiviteit in optreden te bevorderen. Ook beschrijft de Provincie Limburg dat zij als partner van andere overheden en maatschappelijke partijen alle betrokkenen over de streep wil trekken om de veiligheid in de provincie te vergroten (Limburg verlegt grenzen, 2003).

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) beschrijft de Provincie Limburg haar ambitie op het gebied van externe veiligheid.

"Wij streven ernaar dat de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het produceren, transporteren en werken met gevaarlijke stoffen voor burgers en objecten beperkt zijn. Wij willen dat minimaal voldaan wordt aan de landelijke vastgestelde normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico."

Ze stelt de kwaliteit van de uitvoering en de handhaving van het externe veiligheidsbeleid te willen verbeteren. Daarom voert ze in samenwerking met gemeenten en brandweer het Uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2006-2010 uit. In het POL worden een aantal aandachtspunten voor de uitvoering daarvan genoemd. Zo wil men de risicovolle situaties inventariseren, externe veiligheid meenemen bij vergunningverlening en handhaving en de communicatie over de externe veiligheidsrisico's bevorderen en coördineren. Verder zal ze een zoneringbeleid voeren rond industriële objecten, stationslocaties, infrastructuur en luchthavens. Zo kunnen externe veiligheidsrisico's vroegtijdig en op integrale wijze worden meegenomen in het opstellen van bestemmings- en andere ruimtelijke plannen. Ook ontwikkelt de provincie voor het vliegveld Maastricht Aachen Airport een interim beleid in afwachting van een wettelijke regeling van het Rijk (POL, 2006). Dit laatste is een gevolg van een brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van eind 2005 aan de provincies om rondom regionale luchthavens EV-interimbeleid te gaan voeren. Dit om in afwachting van Besluit burgerluchthavens ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van de luchthaven tegen te gaan.



De Provincie Limburg heeft dit beleid niet formeel vastgesteld onder andere vanwege de beperktere definitie van het begrip 'kwetsbare bestemmingen' dan bepaald is in het Bevi en de ontwikkelingen in relatie tot het groepsrisicobeleid in dit opzicht. Deze brief heeft voor de provincie thans de status van een 'richtlijn', waarvan goed gemotiveerd mag worden afgeweken.

In dit Uitvoeringsprogramma externe veiligheid 'Veiligheid maken we samen deel 2' (2006) beschrijft de Provincie hoe haar beleid concreet vorm zal krijgen. Dit gebeurt door middel van het uitvoeren van projecten of activiteiten, het faciliteren van formatie voor structurele uitvoering van taken en het bevorderen van samenwerking. Ze wil een verschuiving van projectmatig werken naar het structureel uitvoeren van taken door provincie, gemeenten en brandweer bewerkstelligen (Veiligheid maken we samen deel 2, 2006).

Het coalitieakkoord van 2007-2011 stelt het volgende op gebied van veiligheid:
"We willen Limburg veilig houden en waar nodig nog veiliger maken. Zowel vanuit haar wettelijke taken als vanuit de in de afgelopen jaren opgebouwde voorbeelden zoals verkeersveiligheid, milieuhandhaving, externe zonering, Maasbeveiliging en bestrijding en preventie van jeugdcriminaliteit, kan de Provincie belangrijke toegevoegde waarde leveren aan het behoud en versterking van de veiligheid van haar inwoners."
De indeling van de thema's is veranderd, veiligheid is hierdoor niet meer één van de centrale thema's (Provincie Limburg, 2007).

2.4 Beleid van de gemeenten

Uit een inventarisatie van Royal Haskoning in het najaar van 2006 blijkt dat vier Limburgse gemeenten beleid op het gebied externe veiligheid hebben geformuleerd en dit beleid als actueel beschouwen: Meerssen, Nederweert, Sittard-Geleen en Stein (respons van 37 van de 47 toenmalige gemeenten). De gemeente Sittard-Geleen heeft haar externe veiligheidsbeleid tot dusver gericht op de grootste knelpunten: de Spoorzone en Chemelot (die laatste in samenwerking met Beek en Stein). De beleidsvisies van Sittard-Geleen zijn er vooral op gericht om duidelijkheid te verschaffen over het spanningsveld tussen stedenbouwkundige ontwikkeling en risicobeheersing.

Het grootste voordeel is consistentie van het beleid. De verschillende betrokkenen dragen dezelfde boodschap uit en die boodschap is van geval tot geval hetzelfde. Hierbij is de interne en externe bekendheid van de visie en het draagvlak daarvoor wel een aandachtspunt. Met name externe projectontwikkelaars moeten goed op de hoogte zijn van het gemeentelijke beleid.

De gemeente Meerssen heeft een aandachtspuntenkaart opgesteld met daarop de transportroutes en inrichtingen, zoals LPG tankstations die een extern veiligheidsrisico met zich meebrengen en hun zones. Dit maakt het gemakkelijker om huidige en potentiële knelpunten te onderkennen. Op termijn kunnen ook maatregelen op de kaart worden gebaseerd. De gemeente Nederweert heeft in een beleidsnotitie het ambitieniveau voorgesteld (wettelijk niveau), knelpunten geïnventariseerd en een actieprogramma vastgesteld om bestaande knelpunten aan te pakken en toekomstige te voorkomen. Ook is een eenvoudige interne organisatiestructuur vastgelegd. Ondanks dat Nederweert weinig knelpunten kent, blijkt het opstellen en toepassen van de nota zinnig. Men stelt dat een beleidsvisie zorgt voor een structuur, een raamwerk en meer draagvlak bij ambtenaren.

Naast het genoemde integrale beleid is er door een aantal gemeenten deelbeleid opgesteld, bijvoorbeeld voor de routing van gevaarlijke stoffen.



Uit bovenstaande inventarisatie blijkt dat er vooral beleid vastligt op het gebied van ruimtelijke ordening. Bij de vergunningverlening en handhaving krijgt men ook met externe veiligheid te maken, en uitvoeringsbeleid ten aanzien van vergunningverlening en handhaving is dus relevant voor de zorg voor externe veiligheid. Uit het feit dat dit beleid niet door de contactpersonen van de gemeenten genoemd wordt, blijkt dat men externe veiligheid niet zo snel associeert met de vergunningverlening, terwijl deze koppeling in de praktijk wel degelijk bestaat. Het bevoegd gezag kan bijvoorbeeld in een prioriteitstelling aangeven hoe zij omgaat met verschillende soorten bedrijven. Zo kan men aangeven bijzondere aandacht te besteden aan risicovolle bedrijven.

Tenminste twee Limburgse gemeenten formuleren thans (voorjaar 2007) beleid op het gebied van externe veiligheid: Eijsden en Margraten.

Het is bekend dat er meer gemeenten zijn die extern veiligheidsbeleid hebben geformuleerd, bijvoorbeeld Maastricht in het kader van het Natuur en Milieuplan 2030 (2001), maar de specialisten van deze gemeenten beschouwen dit beleid niet meer als actueel.

Uit de genoemde inventarisatie blijkt voorts dat het ambitieniveau ten aanzien van externe veiligheidsbeleid onder de gemeentelijke specialisten sterk uiteenloopt. 73% van de specialisten ziet (grote) voordelen in het vastleggen van externe veiligheidsbeleid. 27% vindt een beleidsvisie niet nodig, of ziet zelfs voornamelijk nadelen. Nota bene: dit zegt niets over de kwaliteit van de uitvoering van taken binnen de betreffende gemeenten.

In het kader van deze beleidsverkenning is een nadere inventarisatie gehouden onder de gemeenten die aangegeven hebben dat zij een gemeentelijk externe veiligheidsbeleid niet noodzakelijk vinden. Dit zijn voornamelijk kleinere gemeenten met slechts een beperkt aantal risicobronnen. Men krijgt zelden te maken met knelpunten op het gebied van externe veiligheid en ziet een beleid hiervoor daarom ook niet als noodzakelijk. Een factor die hierbij mee speelt is dat de meeste gemeenten niet de middelen hebben om een dergelijk beleid op te stellen. De specialist van de gemeente Kerkrade is van mening dat het wettelijke kader voldoende houvast biedt voor de uitvoeringspraktijk. Rond verantwoording van het groepsrisico zal zich volgens de specialist vanzelf een uitvoeringspraktijk vestigen. Voor zover er nog meer duidelijkheid moet worden geschapen, is dit eerder een taak voor hogere overheden dan voor de gemeenten. In de gemeente Breda onderzoekt men momenteel nog de mogelijkheden van een beleidsvisie externe veiligheid. Het grootste nadeel van een dergelijk beleid is volgens een specialist van deze gemeente het verlies aan flexibiliteit. Hij vindt het belangrijk om bij ieder knelpunt een specifieke afweging te maken tussen de belangen op economisch, ruimtelijk en externe veiligheidsvlak. Een specialist van de gemeente Amsterdam heeft ook een duidelijke mening die hierbij aansluit. Hij vindt het belangrijk dat er sprake is van een dynamische omgeving, waarin ruimte is voor afwegingen en niet alles door beleid ingevuld wordt. Het is duidelijk in welke gebieden een groter risico kan worden toegestaan, daarom is er geen noodzaak om dit vast te leggen. Er is wel een plan fysieke veiligheid opgesteld, waar externe veiligheid onder valt. Daarin staat dat men zich probeert te houden aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Dit was al moeilijk goedgekeurd te krijgen door de gemeenteraad, een beleidsvisie acht hij daarom voor Amsterdam niet kansrijk.



2.5 Conclusies

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid krijgt niet dwingend richting vanuit Europa (behalve de Seveso-II-richtlijn).

Aandachtspunten vanuit de ervaring in andere landen zijn:

- integratie van interne en externe veiligheid;
- positief vestigingsbeleid voor inrichtingen, op locaties waar via het effectgerichte beleid gunstige randvoorwaarden worden geschapen.

Op nationaal niveau zijn weinig algemeen richtinggevende beleidsuitspraken geformuleerd. Het lijkt alsof men via de kortst mogelijke weg van ramp (Enschede) naar regulering is gegaan. Doelstellingen op nationaal niveau verwijzen naar een “maatschappelijk acceptabel veiligheidsniveau”. In de praktijk is dit geoperationaliseerd als 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

De vraag hoe veilig Nederland moet zijn wordt dus niet volledig op nationaal niveau beantwoord. De kwestie wordt deels doorgeschoven naar het niveau van concrete situaties en de verantwoordelijkheid voor het stellen van doelen wordt overgelaten aan het bevoegde gezag – bijna altijd gemeenten en/of de provincie.

De provincie Limburg wil externe veiligheidsrisico's zoveel mogelijk beperken en noemt het voldoen aan de landelijk vastgestelde normen als minimum.

Limburgse gemeenten die ervaring hebben met eigen beleidsproducten op het gebied van externe veiligheid, hebben hier positieve ervaringen mee. Ook de meeste andere Limburgse gemeenten staan positief ten opzichte van een beleidsvisie externe veiligheid. Er zijn echter ook grotere en kleinere gemeenten binnen en buiten Limburg die een eigen beleidsvisie onnodig vinden of er zelfs overwegend nadelen aan toekennen.

Genoemde positieve punten zijn:

- ontwikkeling van een visie van waaruit integrale keuzes gemaakt kunnen worden ten aanzien van externe veiligheid in lokale ontwikkelingen;
- consistentie van het beleid, vooral als er moeilijke afwegingen moeten worden gemaakt tussen veiligheid en stedenbouwkundige belangen;
- externe partijen zoals projectontwikkelaars weten, als ze zich goed informeren, van tevoren waar ze aan toe zijn;
- goede interne afstemming;
- beter zicht op huidige en potentiële knelpunten.

Genoemde negatieve punten zijn:

- vooral in kleinere gemeenten komen maar zelden knelpunten op het gebied van externe veiligheid voor;
- verlies aan flexibiliteit; als het externe veiligheidsbeleid wordt vastgelegd, is het minder goed mogelijk om van geval tot geval de economische, stedenbouwkundige en andere belangen mee af te wegen;
- men vindt dat het wettelijke kader duidelijk genoeg is, de eventuele nadere uitwerking volgt in de praktijk en men vindt dat deze eerder landelijk dan lokaal moet worden opgepakt.

De beleidsvisie externe veiligheid Limburg streeft ernaar om de positieve punten zoveel mogelijk uit te buiten en de negatieve punten zoveel mogelijk ondervangen.



3 REGELGEVING

3.1 Europese regelgeving

De Seveso-II-richtlijn is een Europese richtlijn om zware ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen. Deze richtlijn stelt eisen aan bedrijven die met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen werken, om zo ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen of beperken. Met het inwerking treden van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) heeft Nederland het grootste deel van de Seveso-II-richtlijn in nationale wetgeving vastgelegd. De Seveso-II-richtlijn was ook de aanleiding tot het Besluit rampenbestrijdingsplannen inrichtingen (Bri) en tot wijziging van het Besluit informatie inzake rampen en zware ongevallen (Bir). Beide besluiten zijn gebaseerd op de Wet rampen en zware ongevallen (Dossier Externe Veiligheid, 2007).

Daarnaast is ook de Europese Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging, kortweg aangeduid als de IPPC-richtlijn relevant voor externe veiligheid. De IPPC-richtlijn verplicht Europese lidstaten grote milieuvervuilende bedrijven te reguleren met een integrale vergunning (waarin regels staan voor alle soorten vervuiling). Het gaat om bedrijven in de energiesector, metaalproductie en -verwerking, chemie, afvalsector en agro-voedingsindustrie. De richtlijn verplicht bedrijven om de best beschikbare technieken (BBT) te gebruiken om hun verontreinigingen en afvalproductie te beperken en zo min mogelijk energie en grondstoffen te gebruiken. De BBT zijn ook gericht op beperking van de risico's van gevaarlijke stoffen in het productieproces. Bedrijven moeten uiterlijk vanaf 31 oktober 2007 aan de richtlijn voldoen. Nederland heeft de richtlijn in de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) verankerd (www.vrom.nl, 2007a).

3.2 Landelijke regelgeving

Beleidscategorieën

In de landelijke regelgeving op het gebied van externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande risico's. Voor nieuwe ontwikkelingen hanteert men veelal strengere eisen dan voor bestaande situaties.

Het landelijk beleid richt zich naast risicobronnen ook op kwetsbare objecten. Onder kwetsbare objecten worden gebouwen bedoeld als woningen, scholen en ziekenhuizen. Maar ook andere gebouwen als winkelcentra waar veel personen tegelijk aanwezig kunnen zijn. Daarnaast zijn er ook beperkt kwetsbare objecten, hieronder vallen bijvoorbeeld kleine kantoren, sporthallen en restaurants.

In bijlage 3 is een overzicht van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi; zie hieronder) toegevoegd. Het bevoegd gezag heeft hierbij de beleidskeuze om een object dat volgens het Bevi niet als kwetsbaar wordt gezien toch zo te beschouwen. Omgekeerd bestaat deze bevoegdheid niet.

In het brongerichte beleid wordt onderscheid gemaakt tussen categoriale en niet-categoriale inrichtingen. Een categoriale inrichting is een 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 voor de PR-contouren. Het bevoegd gezag mag in bepaalde gevallen na een specifieke berekening besluiten om hiervan af te wijken (artikel 5.4 Bevi). Een niet-categoriale inrichting is 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 (QRA = Quantitative Risk Assessment). Deze inrichtingen worden ook wel aangeduid als 'QRA-inrichtingen' (Handleiding EV inrichtingen, 2005).

De veiligheid is in het geding als zich kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een risicobron bevinden. Regelgeving heeft dan ook betrekking op de relatie tussen een mogelijke ontwikkeling en de bestaande situatie. *tabel 1* geeft een overzicht van de verschillende wet- en regelgeving die van toepassing is op verschillende situaties. Deze tabel is niet volledig, maar bedoeld als hulpmiddel om overzichtelijk te maken welke regelgeving van toepassing is in een specifieke situatie. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande inrichtingen, nieuwe en bestaande transport-risico's en nieuwe kwetsbare objecten.

tabel 1: Overzicht mogelijke situaties met daarvoor geldende regelgeving.

Regelgeving	Inrichting			Transport			Nieuwe kwetsbare objecten
	Bestaand	Nieuw		Bestaand	Nieuw		
		Kwetsbaar	Beperkt Kwetsbaar		Kwetsbaar	Beperkt Kwetsbaar	
Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)	PR: kans van 10-5 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden	PR grenswaarde: kans van 10-6 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden	PR richtwaarde: kans van 10-6 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden				Herberekening en verantwoordding GR
Besluit Risico's Zware Ongevallen (Brzo)	Risicovolle inrichtingen: opstellen veiligheidsrapport (VR), uitvoeren risicoanalyse (QRA) en opstellen rampbestrijdingsplan door gemeente.						
Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen				PR: kans van 10-5 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden*	PR: kans van 10-6 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden*	PR: kans van 10-6 per jaar, GR: Berekenen en verantwoordwoorden*	Herberekening en verantwoordding GR*
Registratiebesluit Externe Veiligheid	Verplicht overheden om risicosituaties met gevaarlijke stoffen te registreren in het RRGs en overige ramptypen en kwetsbare objecten te registreren in het ISOR.						
Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO)	Verplicht burgemeester en wethouders om de burgers, commissaris van de koningin en de minister van BZK op passende wijze te informeren over mogelijke risico's, maatregelen die genomen worden en handelswijzen in geval van calamiteit.						
Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvas)				Gemeenten kunnen routes aanwijzen voor routeplichtige gevaarlijke stoffen			

* Deze normen zijn (nog) niet wettelijk verankerd.

NB Deze tabel geeft een globaal beeld van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, dit overzicht is niet volledig.



Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met externe veiligheid. Zo zijn zij verplicht om advies aan de brandweer te vragen bij de verantwoording van het groepsrisico. In het Bevi zijn ook de normen voor het groepsrisico en het plaatsgebonden risico wettelijk vastgelegd.

Besluit Risico's Zware Ongevallen (Brzo)

Dit besluit verschaft informatie voor het veiligheidsbeleid en stelt eisen aan het veiligheidsbeheersysteem van bedrijven. Daarnaast moeten sommige bedrijven een veiligheidsrapport opstellen en indienen bij de overheid. Bedrijven hebben een zorgplicht: worden verplicht om alles te doen wat nodig is voor een optimale veiligheid.

Circulaire hogedruk aardgastransportleidingen

In deze circulaire uit 1984 heeft VROM de veiligheidsafstanden vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hogedruk wordt getransporteerd.

Circulaire 'K1K2K3 brandbare vloeistoffen'

In deze circulaire uit 1991 zijn veiligheidsafstanden vastgelegd. K1-vloeistoffen zijn licht ontvlambaar (bijvoorbeeld benzine en spiritus). K2-vloeistoffen zijn ontvlambaar (bijvoorbeeld petroleum, terpentine en thinner). Onder K3-vloeistoffen vallen gas- en dieselolie. In deze en de vorige circulaire ligt het huidige beleid op het gebied van buisleidingen vast. Daarin is nog geen wettelijke adviestaak van de brandweer vastgelegd. Dit zal geregeld worden in de nieuwe AMvB Buisleidingen, die in paragraaf 3.4 toegelicht wordt.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In deze circulaire is het beleid van de nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verduidelijkt en op onderdelen aangepast. De normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden hierin aangegeven, al zijn deze (nog) niet wettelijk vastgelegd. Het vragen van advies aan de brandweer over de verantwoording van het groepsrisico noemt men in deze circulaire 'raadzaam', maar is in tegenstelling tot bij inrichtingen niet verplicht.

CPR-richtlijnen/PGS-publicaties

De voormalige Commissie voor Preventie van Rampen door gevaarlijke stoffen (CPR) bracht de zogenoemde CPR-richtlijnen uit. Deze richtlijnen worden veel gebruikt als deskundigenadvies bij vergunningverlening en algemene regels (8.40-AMvB's) op grond van de Wet milieubeheer en bij arbeids-, transport- en de brandveiligheid. VROM brengt de CPR-richtlijnen opnieuw uit in de publicatiereeks 'Gevaarlijke Stoffen' (PGS). Deze reeks vervangt de CPR-richtlijnen, al kunnen deze onder voorwaarden nog van toepassing blijven. De PGS-publicaties worden op grond van de IPPC-richtlijn (zie paragraaf 3.1) aangewezen als BBT-documenten.

Registratiebesluit Externe Veiligheid

Dit besluit gaat over risicovolle situaties waardoor mensen buiten de risicobedrijven of in de buurt van transportroutes of buisleidingen bij een incident of ramp het slachtoffer kunnen worden. Deze moeten geregistreerd worden in het register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS) en het informatie systeem overige ramptypen (ISOR) waardoor overheden snel een beeld kunnen krijgen van de aanwezigheid van risico's



met gevaarlijke stoffen in de omgeving. Hierin is vastgelegd welk bevoegd gezag, welke informatie beschikbaar moet stellen.

Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Deze wet bepaalt dat gemeenten routes kunnen aanwijzen voor het vervoer van bepaalde zogenaamde routeplichtige stoffen. Gevaarlijke stoffen mogen dan alleen over de aangewezen wegen vervoerd worden. Vervoerders van routeplichtige stoffen kunnen in een gemeente met een routingsbesluit alleen na verkregen ontheffing afwijken van de vastgestelde route voor gevaarlijke stoffen. Daarnaast beschrijft artikel 11 van deze wet dat een vervoerder van gevaarlijke stoffen verplicht is om bebouwde kommen van gemeentes te vermijden, waarbij een uitzondering gemaakt wordt voor laden en lossen of als er redelijkerwijs geen andere route beschikbaar is (dossier Externe Veiligheid, 2007)

Wet Milieubeheer

De Wet Milieubeheer is de belangrijkste wet op het gebied van milieu. Het is een zogenaamde kader- of raamwet: het bevat de algemene regels voor het milieubeheer. Meer specifieke regels worden uitgewerkt in besluiten en ministeriële regelingen. Op grond van de Wet Milieubeheer verstrekt het bevoegd gezag milieuvergunningen aan bedrijven (dossier Wet Milieubeheer, 2007).

Wet milieugevaarlijke stoffen

De Europese regelgeving ten aanzien van nieuwe en bestaande stoffen is geïmplementeerd in de Wet Milieugevaarlijke Stoffen (Wms). Hierin zijn regels gesteld om op een duidelijke wijze stoffen in gevaarscategorieën in te delen en voor de etikettering en verpakking van gevaarlijke stoffen. Hierdoor weet een ieder die een (product met een) stof in handen krijgt hoe gevaarlijk de stof is en hoe te handelen bij normaal gebruik en incidenten (www.rivm.nl, 2007).

Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO)

Een onderdeel van deze wet is een communicatieverplichting voor burgemeester en wethouders. Zij dragen er zorg voor dat de bevolking, de commissaris van de Koningin en de minister van Binnenlandse Zaken en Koningsrelaties geïnformeerd worden over de rampen en zware ongevallen die de bevolking en het milieu kunnen treffen, de maatregelen die getroffen zijn ter voorkoming en bestrijding hiervan en de te volgen gedragslijn als deze rampen of ongevallen zich voordoen (www.wetten.nl, 2007).

Vuurwerkbesluit

Het vuurwerkbesluit reguleert de gehele veiligheidsketen voor vuurwerk zoals de import/export, het transport, de opslag, het particuliere gebruik, eisen aan consumenten-vuurwerk en de professionele toepassing van vuurwerk bij vuurwerkevenementen. Op basis van dosis-effectrelaties zijn de veiligheidsafstanden voor een inrichting voor het opslaan van vuurwerk berekend en opgenomen in het Vuurwerkbesluit. Ook is aangegeven hoe het bevoegd gezag dit moet laten doorwerken bij milieuvergunningverlening en in het kader van de ruimtelijke ordening (informatieblad Vuurwerk, 2006).

Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik

In deze circulaire adviseert VROM gemeenten en provincies om bij de opslag van ontplofbare stoffen en voorwerpen in civiele opslagplaatsen veiligheidsafstanden in acht te nemen. Hierbij gaat het onder andere om de opslag van springstof en munitie (voor de schietsport, de politie) en om tijdelijke opslag van opgespoorde munitie bijvoorbeeld uit de tweede wereldoorlog. Gemeenten worden geadviseerd rekening te houden met deze



circulaire bij het opstellen van het bestemmingsplan en de vergunningverlening en om de veiligheidssituatie van bestaande opslagplaatsen na te gaan en waar nodig corrigerende maatregelen te nemen. De aan te houden afstand tussen een opslagplaats en kwetsbare objecten wordt in deze circulaire beschreven, maar er worden geen eisen gesteld aan de wijze van opslag. De opslag van ontplofbare stoffen en munitie door de krijgsmacht en de opslag van vuurwerk vallen niet onder deze circulaire (Circulaire opslag ontplofbare stoffen, 2006).

Regeling beoordeling afstand tot natuurgebieden milieubeheer

Deze regeling heeft betrekking op bedrijven waarop het Brzo van toepassing is. Gemeenten en provincies moeten als bevoegd gezag bij de beslissing op een aanvraag om een Wet milieubeheer-vergunning voor een nieuw bedrijf of een verandering van een bestaand bedrijf beoordelen of de afstand van dat bedrijf tot een waardevol of bijzonder kwetsbaar natuurgebied (zoals bedoeld in artikel 10, 10a en 12 van de Natuurbeschermingwet) voldoende is om de gevolgen van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen te beperken. Wat voldoende afstand is, wordt per geval overgelaten aan het oordeel van het bevoegd gezag. In elk geval moeten de risicobeperkende maatregelen die het bedrijf heeft getroffen daarbij worden betrokken. Door middel van deze regeling wordt voldaan aan de eisen van de Europese Seveso-II-richtlijn op het gebied van de beheersing van de gevaren van zware ongevallen (www.vrom.nl, 2007b).

3.3 Normering

Om te bepalen of een gevaar van een activiteit acceptabel is, maakt men in het huidige risicobeleid gebruik van twee typen risico's.

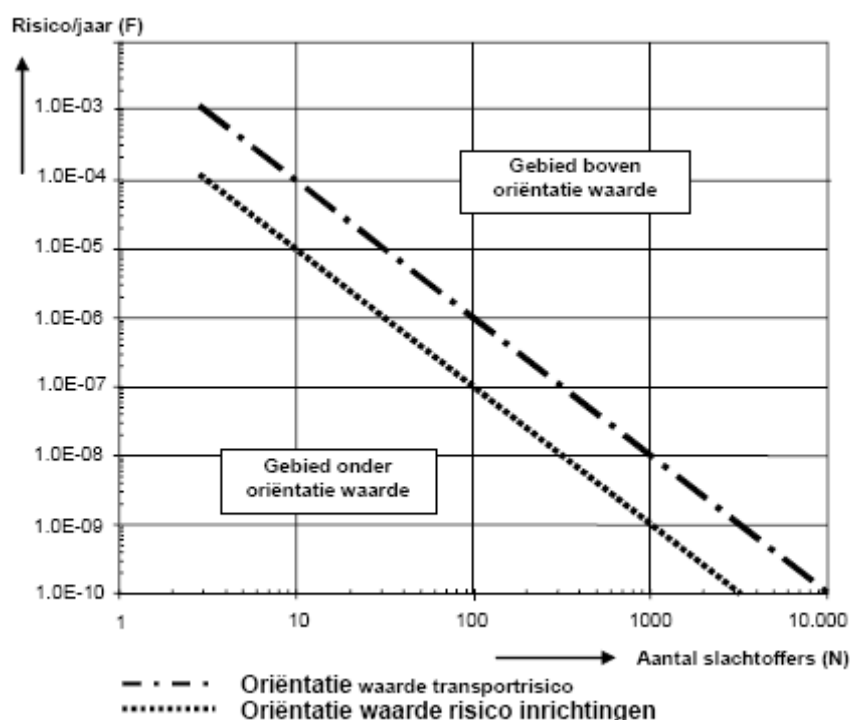
Het plaatsgebonden risico (PR) houdt in dat een individu aanwezig op een bepaalde plaats geen hogere kans op overlijden heeft dan maatschappelijk is geaccepteerd. Dit is een getal dat per locatie de kans per jaar uitdrukt dat iemand op die plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval. Dit risico is een maatstaf voor de persoonlijke veiligheid van mensen die in de omgeving van een risicovolle activiteit wonen of werken. Deze heeft voor instellingen die onder het Bevi vallen de status van een wettelijke grenswaarde. Bij kwetsbare objecten gaat het dan om een grenswaarde, hier mag in geen geval vanaf worden geweken. Bij beperkt kwetsbare objecten is de PR een richtwaarde, hier kan vanaf worden geweken, maar alleen goed gemotiveerd.

Bij de berekening van het PR wordt doorgaans geen rekening gehouden met de cumulatie van verschillende risico's of met de mogelijkheid tot domino-effecten. Het bevoegd gezag kan ervoor kiezen om dit wel mee te nemen.

Het groepsrisico (GR) geeft, gelet op het aantal mensen dat in de omgeving verblijft, de kans aan dat een groep personen overlijdt door een ongeval bij een risicovolle activiteit. Voor een activiteit mag geen groepsrisico worden aanvaard, als de maatschappelijke baten ervan gering zijn, als er veiligere alternatieven bestaan of als er onvoldoende mogelijkheden zijn voor doeltreffende rampenbestrijding. Voor dit risico geldt een oriëntatiewaarde. Deze wordt weergegeven in *figuur 2*. Als het groepsrisico hoger is dan deze waarde geldt een verantwoordingsplicht. Maar ook bij een stijging van het groepsrisico die onder de oriëntatiewaarde blijft, moet deze verantwoording plaatsvinden (Informatieblad EV-beleid, 2006). Bij inrichtingen moet verantwoording van het groepsrisico volgens het Bevi plaatsvinden bij elke stijging, in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen staat dat dit bij transportassen alleen hoeft bij een significante stijging van het groepsrisico. Het begrip significant wordt daarbij niet nader toegelicht of gedefinieerd.

Bij de berekening van het groepsrisico voor een transportas wordt het verkeer, dus de mensen die zich bevinden op de weg, doorgaans niet meegenomen. Het bevoegd gezag kan er voor kiezen om deze personen wel mee te nemen in de berekening, bijvoorbeeld op plaatsen waar dagelijks files staan.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as) (Handreiking Verantwoordingsplicht GR, 2004). Bijlage 2 geeft een overzicht van de onderdelen die in ieder geval in de verantwoording opgenomen moeten worden. Ook wordt een onderscheid gemaakt naar het soort besluit waarvoor deze gelden.



figuur 2: Ligging oriënterende waarde

(uit: Handreiking Verantwoordingsplicht GR, 2004)

NB De oriënterende waarde voor het transportrisico lijkt ruimer. Het verschil wordt veroorzaakt door het feit dat het transportrisico per strekkende kilometer is gedefinieerd.

De waarde van het groepsrisico is afhankelijk van situaties waarin risicobronnen én kwetsbare objecten voorkomen. De waarde geldt voor de situatie en niet voor één punt in de ruimte. Hierdoor is zonering op basis van het groepsrisico en het aanduiden van gebieden met een maximaal toegestaan groepsrisico weliswaar mogelijk, maar de interpretatie ervan is gecompliceerd. Ontwikkelingen buiten de zone of het gebied, kunnen de waarde van het groepsrisico bijvoorbeeld beïnvloeden.

TNO heeft een methode ontwikkeld waarbij het groepsrisico geografisch in beeld wordt gebracht (TNO; 2005). Op deze risicokaart is zichtbaar in welke gebieden een toename van de aanwezigheidsdichtheid tot een knelpunt zou leiden. De methode is niet geschikt



voor optimalisatie van de locatie van risicobronnen. De methode is voorts beschrijvend en niet normatief. Het geeft geen gebiedsgerichte normen voor het groepsrisico.

Op grond van het Bevi moeten situaties waar kwetsbare objecten binnen de veiligheidsafstand liggen, worden gesaneerd. Het bedrijf moet dan zijn risicovolle activiteit staken of terugdringen. Hierbij maakt men onderscheid tussen twee vormen van saneren, op korte termijn en voor 2010:

1. op korte termijn (urgente sanering): situaties met een PR-contour $> 10^{-5}$ per jaar moeten zijn gesaneerd binnen 3 jaar na inwerkingtreding van het Bevi;
2. vóór 1 januari 2010 (niet urgente sanering): situaties met een PR-contour tussen de 10^{-5} en 10^{-6} per jaar moeten voor 1 januari 2010 zijn gesaneerd. Als de saneringsverplichting voor de betrokken inrichting na 1 januari 2005 van kracht wordt, moet de sanering gerealiseerd zijn binnen vijf jaar na het van kracht worden van het betreffende onderdeel.

Dit laatste heeft te maken met het feit dat voor groepen van inrichtingen de saneringsverplichting gefaseerd wordt ingevoerd, wat in aparte besluiten wordt gepubliceerd. Dit wordt verder besproken bij de ontwikkelingen in regelgeving, zie paragraaf 3.4.

De urgente sanering geldt ook voor geprojecteerde objecten binnen de 10^{-5} contour. Deze moeten gesaneerd zijn binnen 3 jaar nadat de voor het object verleende vergunning onherroepelijk is geworden. Verder schrijft het Bevi voor dat het bevoegd gezag een saneringsprogramma moet opstellen voor die inrichtingen waarbij kwetsbare objecten aanwezig zijn binnen de PR-contour van 10^{-5} en 10^{-6} per jaar (Handreiking saneringsprogramma Bevi, 2005).

3.4 Ontwikkelingen in regelgeving

Basisnet

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt in haar nota vervoer gevaarlijke stoffen dat zij een duurzaam evenwicht wil creëren tussen de belangen van vervoer, veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. Dit wil zij bereiken door het opstellen van het Basisnet, een project in samenwerking met VROM, gemeenten, provincies en het bedrijfsleven. In het huidige beleid moeten risico's worden bepaald met een risicoberekeningsprogramma. Na opstelling van het basisnet is een berekening van plaatsgebonden risico's voor transportassen niet meer nodig, maar zal meestal meteen duidelijk zijn welke ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Zo wordt voor de route een statische gebruiksruimte en veiligheidszone vastgesteld. Binnen deze veiligheidszone mogen geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten is de veiligheidszone een richtwaarde. Bij het vaststellen van ruimtelijke plannen langs routes van de eerste twee categorieën (zie onder) waarbij sprake is van een toename van het groepsrisico, moet de gemeente een groepsrisicoafweging maken. Door middel van het basisnet wil het ministerie duidelijkheid kunnen bieden over de gevolgen van dit vervoer voor bedrijfsleven, bestuurders, hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties en burgers (V&W, 2006).

Het Basisnet zal bestaan uit drie kaarten met de bestaande spoor-, vaar- en rijkswegen. Deze worden onderverdeeld in drie categorieën routes:

- categorie 1: routes waar het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen krijgt opgelegd, maar waar wel ruimtelijke beperkingen gelden;
- categorie 2: routes waar zowel beperkingen voor het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkeling gelden;
- categorie 3: routes waar alleen beperkingen voor het vervoer zijn en geen ruimtelijke beperkingen gelden.



Volgens de planning van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt het Basisnet eind 2007 vastgelegd in regelgeving (www.verkeerenwaterstaat.nl, 2007). Bij de direct betrokken beleidsmakers is momenteel nog niet bekend hoe het Basisnet zal worden uitgewerkt. Onze verwachting is dan ook dat eind 2007 niet gehaald zal worden.

Van het Basisnet Water is een conceptkaart gereed. Er blijkt in tegenstelling tot het spoor en de weg veel ruimte voor groei van gevaarlijke stoffen, zonder dat dit voor externe veiligheidsknelpunten zorgt. Van het Basisnet Spoor is een schets gemaakt met de verschillende categorieën routes. Momenteel maakt ProRail een inschatting van de verwachte ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het Basisnet Weg is ook in ontwikkeling, maar dit blijkt lastiger. Op dit gebied vindt minder centrale sturing plaats doordat er veel vragers en aanbieders zijn en ook zijn er meerdere routes waarover dit vervoer kan worden afgewikkeld. Verder blijkt er meer tijd nodig voor de tellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Ook is er een inventarisatie gemaakt van alle ruimtelijke plannen en ambities van gemeenten. Deze worden vergeleken met de Basisnetkaarten om zo mogelijke knelpunten in kaart te brengen (Nieuwsbrief V&W, 2007). Pas als duidelijk is wat de gevolgen zullen zijn van het basisnet zal men hier een wettelijke status aan willen verbinden.

Conceptkaarten voor het basisnet weg en spoor zijn opgenomen in bijlage 5.

Revi

In de Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn de regels over de afstanden en de wijze van berekenen van het plaatsgebonden- en het groepsrisico ter uitvoering van de Bevi vastgelegd. Met de huidige Revi heeft VROM al belangrijke stappen gezet en heeft men de basis gelegd voor de sanering van knelpunten. Zo is een begin gemaakt met de sanering van LPG-tankstations.

Het uitgangspunt van VROM is om Revi gefaseerd in te voeren. Zo zal op 1 juli 2007 de Regeling tot wijziging Revi ingaan. Hierdoor zullen er voor ammoniakkoelinstallaties saneringsafstanden gaan gelden. Uiterlijk in 2010 zullen al deze inrichtingen moeten voldoen aan de toegestane afstanden tot kwetsbare objecten. Ook worden de saneringsafstanden van bestaande LPG-tankstations verkleind op basis van afspraken over veiligheidsmaatregelen met de sector. Voor nieuwe LPG stations blijven voorlopig de afstanden uit het Revi gelden. In de loop van 2007 worden ook de opslag van bepaalde nitraathoudende meststoffen, mijnbouwinstallaties en bestaande opslagen van verpakte gevaarlijke stoffen (CPR 15-2 en 15-3/PGS 15-inrichtingen) onder het Revi gebracht (www.vrom.nl, 2007c).

Om de risicoafstanden voor niet-categoriale Bevi-inrichtingen te berekenen wordt de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) aangewezen als standaard rekenmethode, waarvoor één software pakket (Safeti.NL) verplicht wordt gesteld. Hiermee wordt variatie in rekenresultaten tussen modellen voorkomen. Een andere wijziging is dat de veiligheidscontouren van inrichtingen die nu alleen intern gelden ook extern betekenis krijgen (Voortgangsrapportage EV-beleid, 2006).

Knelpunt bij de actualisatie van vergunningen voor LPG stations blijkt het convenant LPG-autogas van 22 juni 2005 te zijn dat is afgesloten door de Staatssecretaris en de Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas. In het convenant wordt ruimte gelaten voor uitstel van de actualisatie van de milieuvergunningen.



De LPG-branche zet de bevoegde gezagen nu onder druk om inderdaad van actualisatie af te zien. De provincie Limburg heeft de gemeenten geadviseerd om toch met actualisatie door te gaan.

Buisleidingen

Uit een onderzoek in 2004 bleek dat de wet- en regelgeving op het gebied van buisleidingen op korte termijn moet worden aangepast. VROM werkt daarom aan een Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen, die mede gebaseerd zal zijn op de Wms. Deze AMvB zal regels gaan stellen voor de risiconormering en -zoning rond buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. Ook wordt hierin een zorgplicht voor veilig beheer van de buisleidingen opgenomen. Verder zal het externe veiligheidsbeleid ook voor buisleidingen gaan gelden. Zo zal er een wettelijk basisveiligheidsniveau gaan gelden voor het plaatsgebonden risico voor zowel bestaande situaties als bij nieuwe ruimtelijke plannen en bij de aanleg van nieuwe leidingen. Ook wordt de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico ingesteld. Een voorstel voor een AMvB buisleidingen zal in de loop van 2007 naar de tweede kamer worden gezonden (Informatieblad Buisleidingen, 2007).

Luchtvaart

De Wet luchtvaart bevat het raamwerk voor een nieuw normenstelsel voor Schiphol. In plaats van volumegrenzen moet de luchtvaartsector binnen milieugrenzen bepalen hoe en hoeveel er kan worden gevlogen. De nieuwe milieu- en veiligheidsgrenzen bepalen ook de mogelijkheden voor eventuele verdere doorgroei van Schiphol na 2010 op het vijfbanenstelsel of op een eventueel aangepast banenstelsel.

In 2006 is het wetsvoorstel Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens (RBML) ingediend. Hierin staan een aantal belangrijke wijzigingen voor regionale burgerluchthavens. Zo wil men de verantwoordelijkheid voor de milieubelasting en externe veiligheid decentraliseren en dus bij de provincies leggen. De provincie mag dan besluiten nemen over de milieuruimte en de ruimtelijke implicaties daarvan. Hierdoor kan de provincie de luchthaven beter inpassen in het omgevingsbeleid en regionale beleidsdoelen beter verwezenlijken. Het Rijk stelt wel randvoorwaarden op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waarmee minimaal rekening moet worden gehouden in de besluitvorming. Verder komen er nieuwe normen voor externe veiligheid en geluid. (Wetsvoorstel RBML, 2006). Overigens is niet duidelijk in hoeverre deze decentralisatie van burgerluchthavens ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden. Minister Eurlings van V&W heeft namelijk aangegeven deze decentralisatie te heroverwegen.

Wet Ruimtelijke Ordening

De huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt waarschijnlijk in juli 2008 vervangen door de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). Met deze wijziging wil het Rijk duidelijker maken welk bevoegd gezag waarvoor verantwoordelijk is en het besluitvormingsproces in de ruimtelijke ordening vereenvoudigen. Op het gebied van externe veiligheid kunnen de volgende wijzigingen van belang zijn. Er wordt een duidelijker onderscheid gemaakt tussen ruimtelijk beleid en de uitvoering daarvan. Zo moeten alle overheidslagen straks een structuurvisie opstellen. Verder wordt het bestemmingsplan verplicht voor het gehele gemeentelijke grondgebied. Eens in de tien jaar moet gecontroleerd worden of het bestemmingsplan nog actueel is. Bestemmingsplannen hoeven niet meer te worden goedgekeurd door de Provincie. Provincie en Rijk krijgen drie instrumenten ter beschikking; de aanwijzing, de algemene regels en het inpassingsplan.



Deze kunnen zij slechts inzetten als provinciale of landelijke belangen dit vergen. Het doel is dat de Provincie en het Rijk zoveel mogelijk vooraf duidelijk maken welk beleid doorwerkt naar gemeenten (Informatieblad Wro, 2006).

In de nieuwe Wro zal ook de Grondexploitatiewet worden opgenomen. Daardoor ontstaat een formele koppeling tussen de ruimtelijke ordeningsaspecten en het kostenverhaal.

Het ministerie van VROM heeft nog geen beleid ten aanzien van bestaande bestemmingsplannen die ruimte bieden voor het creëren van toekomstige knelpunten op het gebied van externe veiligheid. Dit is een leemte die om invulling vraagt.

3.5 Conclusies

De wet- en regelgeving biedt op zich een duidelijk houvast voor de uitvoeringspraktijk voor lagere overheden. Wel is deze over veel verschillende documenten verspreidt, waardoor het lastig is om het overzicht te houden. Op sommige punten is de regelgeving nog in ontwikkeling of is een herziening aangekondigd:

- herziening van de Revi, waaronder implementatie van het convenant LPG-autogas;
- nieuwe normen voor buisleidingen;
- vaststelling van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- vaststelling van normen voor regionale luchthavens;
- vernieuwde Wet ruimtelijke ordening.

Terwijl de regelgeving nog in ontwikkeling is, staan gemeenten en de provincie voor de taak om in voorkomende gevallen een besluit te nemen. Regelgeving in ontwikkeling vormt dan ook een aandachtspunt voor de beleidsvisie.

De normering rond het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft nog geen wettelijke status. Ook aan de circulaire opslag ontplofbare stoffen hoeft men niet wettelijk te voldoen. Het verdient dan aanbeveling om in de beleidsvisie aan te geven welke circulaire etc. als uitgangspunt worden genomen.

In de bestaande wet- en regelgeving zijn een groot aantal beleidskeuzes opengelaten, waarover het bevoegd gezag kan beslissen. Op diverse plaatsen in dit hoofdstuk zijn deze genoemd. Om hier een duidelijk overzicht van te verkrijgen zijn deze samengevat in *tabel 2*. Ook zijn de paragraafnummers waar deze beleidskeuzes besproken worden opgenomen.



tabel 2: Overzicht aanwezige beleidskeuzes externe veiligheid

Beleidskeuze	Paragraaf
1) Men mag een object dat volgens Bevi niet als kwetsbaar wordt gezien, toch als kwetsbaar beschouwen,	3.2
2) Bij een categorale inrichting mag in bepaalde gevallen na een specifieke berekening van het vaststaande PR worden afgeweken,	3.2
3) De normen voor het PR en GR voor transport zijn nog niet wettelijk vastgelegd, men kan kiezen om dit zelf alvast te doen,	3.2
4) Bij de verantwoording van het GR voor transport kan ervoor gekozen worden om advies aan de brandweer te vragen,	3.2
5) Gemeenten kunnen routes aanwijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen waarvan vervoerders niet zonder ontheffing mogen afwijken,	3.2
6) Gemeenten worden geadviseerd om rekening te houden met de circulaire over de opslag van ontplofbare stoffen,	3.2
7) Bij beperkt kwetsbare objecten is het PR een richtwaarde, hier kan gemotiveerd van af worden geweken,	3.3
8) Bij de berekening van het PR kan besloten worden om cumulatierisico's of domino-effecten mee te nemen,	3.3
9) Bij het groepsrisico mag men zelf bepalen welke afwijking van de oriëntatiewaarde men toelaatbaar acht, dit moet wel verantwoord worden,	3.3
10) Men kan ervoor kiezen om bij nieuwe ontwikkelingen alvast rekening te houden met het toekomstige basisnet,	3.4
11) In het basisnet zal de veiligheidszone voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde zijn, hier kan men gemotiveerd van afwijken,	3.4
12) Gemeenten hebben mogelijkheid om de actualisatie van milieuvergunningen van LPG tankstations uit te stellen,	3.4
13) Bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van buisleidingen kan men alvast rekening houden met het toekomstige beleid,	3.4
14) De Provincie kan alvast rekening houden met de nieuwe regelgeving van burgerluchthavens.	3.4

Uit het overzicht van de beleidskeuzes blijkt dat het bevoegd gezag veel eigen inbreng heeft bij de verantwoording van het groepsrisico. Aangezien de beleidsvisie externe veiligheid Limburg overeenstemming wil creëren tussen de verschillende organisaties, moet hierin ingegaan worden op de verantwoording van het groepsrisico.

4 EXTERNE VEILIGHEIDSRISICO'S IN LIMBURG

4.1 Algemeen

'Weten waar het over gaat' is de noodzakelijke eerste stap in de beheersing van veiligheidsrisico's. Dit was dan ook de ondertitel van een omvangrijk inventarisatie-onderzoek door bureau AVIV (2002) in opdracht van de Provincie met aanvullende begeleiding door de regionale brandweerorganisaties. In het kader van dit onderzoek zijn alle stationaire en mobiele bronnen van extern veiligheidsrisico geïnventariseerd en teruggedirigeerd aan de gemeenten. Ook is beschreven waar het risico van verschillende typen inrichtingen en transporten uit bestaat.



AVIV citeert uit onderzoek van het RIVM waaruit blijkt dat bij alle bedrijven in Nederland die een veiligheidsrapport moeten opstellen en alle transporten van gevaarlijke stoffen samen eens per 200 jaar zich een ramp zal voordoen met tien of meer doden. Er is tot dusver geen poging gedaan om een dergelijke berekening voor Limburg of voor één van de Limburgse gemeenten uit te voeren. De vraag: hoe veilig is Limburg (of mijn Limburgse gemeente) blijft dus onbeantwoord. Het effect van verbetermaatregelen is dan ook niet overzichtelijk in beeld te brengen. Dit is een knelpunt bij de monitoring van de voortgang van het externe veiligheidsbeleid.

De inventarisatie van risicobronnen en de omgeving is in 2004-2005 door de Limburgse gemeenten en de provincie geactualiseerd onder begeleiding van het bureau AVIV in het kader van het project 'Inventarisatie risicobronnen en omgeving' (Programma Veiligheid maken we samen; AVIV, 2006a).

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de Limburgse bronnen van risico, de omgeving en eventuele knelpunten behandeld.

4.2 Bronnen van risico

4.2.1 inrichtingen

Op 10 november 2005 waren in totaal 543 Limburgse inrichtingen in het RRGs ingevoerd. Hiervan waren in totaal 391 inrichtingen volgens het bevoegde gezag compleet en actueel ingevoerd en vrijgegeven voor het RIVM. (AVIV, 2006a). Van de niet vrijgegeven inrichtingen is registratie veelal niet verplicht.

De indruk bestaat dat de registratie van verplicht te registreren inrichtingen in Limburg actueel is. Het actueel houden van het RRGs is een aandachtspunt.

LPG tankstations vormen verreweg de meest talrijke categorie inrichtingen met een extern veiligheidsrisico in Limburg. Het grootste risico vormen echter de CPR 15-2 en 15-3 opslagen, omdat er daar veel kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} risicocontour liggen. In Limburg zijn 24 inrichtingen die onder het Brzo vallen, zoals weergegeven in *tabel 3*. Voor 10 hiervan is de provincie Limburg het bevoegde gezag, de overige vallen onder het bevoegde gezag van een gemeente. Het bedrijventerrein Chemelot geldt als één inrichting. Op Chemelot zijn 25 installaties aanwezig die onder het Brzo vallen en waarvoor een deelvergunning is opgesteld.

tabel 3: Overzicht Brzo bedrijven in Limburg

Bedrijf	Gemeente	Brzo' 99 status Per 01-01-2007		Bevoegd Gezag
Agro-Dyn b.v.	Heerlen		PBZO	B&W
AKZO Nobel Funtional Chemicals b.v.	Roerdalen	VR		B&W
Celanese b.v.	Sittard-Geleen		PBZO	GS
Chemelot Site Permit B.V.	Sittard-Geleen en Stein	VR		GS
Chemical Warehouse	Maastricht		PBZO	GS
Chemson (voorheen allstab)	Roermond	VR		GS



Bedrijf	Gemeente	Brzo' 99 status Per 01-01-2007		Bevoegd Gezag
Ciba Specialty Chemicals Maastricht b.v.	Maastricht	VR		B&W
Colortrend b.v.	Maastricht		PBZO	B&W
DSM Pharma Chemicals Venlo b.v.	Venlo	VR		GS
Isotron Nederland b.v.	Venlo		PBZO	B&W
JEWA-GAS b.v.	Meerlo-Wanssum		PBZO	B&W
Johnson Matthey b.v.	Maastricht	VR		B&W
Moxba Metrex b.v.	Heerlen	VR		GS
Nuon Power b.v.	Leudal		PBZO	GS
NV Rotterdam Rijn Pijpleiding Maatschappij	Venlo	VR		GS
Primagaz Nederland b.v.	Venray		PBZO	B&W
Scheuten Precision Technologies b.v.	Sittard-Geleen		PBZO	B&W
Scotts International b.v.	Heerlen		PBZO	B&W
Solvay Chemie b.v.	Roermond	VR		GS
Tessengerlo Chemie Maastricht	Maastricht		PBZO	B&W
Trespa International	Weert	VR		GS
Umicore Nederland b.v.	Eijsden	VR		GS
Van der Sluys Tankopslag b.v.	Roermond	VR		B&W

4.2.2 *transportassen*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2004 in het Consequentieonderzoek Externe Veiligheid (COEV) geïnventariseerd op welke transportassen (water, spoor, weg) het plaatgebonden risico op de as van de route of op de oever van de vaarweg op dat moment hoger was dan 10^{-6} per jaar ofwel waarbij zich knelpunten kunnen voordoen in verband met het groepsrisico (AVIV, 2006a). Dit onderzoek geeft slechts een momentopname weer.

Water

Uit het COEV is gebleken dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} op de oever van rivieren en kanalen in Limburg. Ook is er geen sprake van groepsrisico knelpunten.

Weg

Uit het COEV blijkt dat er in de huidige situatie geen wegvakken zijn waar de 10^{-6} contour wordt overschreden. Bij een voorspelde ontwikkeling in de transportintensiteit voor 2010 is er sprake van een 10^{-6} contour van 7 meter op de N273 (kruispunt A73 Sevenum – N 275). Er zijn echter geen objecten gelegen binnen de contour. Ook is er geen sprake van knelpunten op het gebied van het groepsrisico.



Spoor

Uit het onderzoek blijkt dat de 10^{-6} contour bij een aantal baanvakken op meer dan 10 meter van het spooras ligt. Zie *tabel 4*. Deze tabel geeft risicoafstanden weer, geen effectafstanden.

tabel 4: Plaatsgebonden risicocontouren buiten de spooras

Baanvak		Stationslocatie (geen vermelding = vrije baanvak)	Afstand tot PR 10^{-6} [m]		
Code	Baanvak omschrijving		RAS 1998	2002 COEV	2010
BVK120A	Venlo-Kaldenkirchen (D)	Venlo	20	76	28
BVK095C	Roermond-Venlo	Venlo	< 10	15	20
BVK134B	Lutterade-Sittard	Sittard	13	10	14
BVK134A	Lutterade-Sittard		13	7	6
BVK109B	Sittard-Roermond-Linne		13	4	9
BVK107	Lutterade-Lutterade Racc. DSM		< 10	12	8
BVK109A	Sittard-Roermond-Linne	Sittard	13	7	7
BVK109C	Sittard-Roermond-Linne	Roermond	13	7	7
BVK136	Roermond-Linne-Roermond	Roermond	13	7	7
BVK122B	Weert-Roermond	Roermond	< 10	0	2
BVK095A	Roermond-Venlo	Roermond	< 10	6	0
BVK112	Tilburg-Boxtel		20	12	0
BVK119B	Venlo-Eindhoven		16	6	0
BVK119C	Venlo-Eindhoven	Venlo	16	22	0
BVK120B	Venlo-Kaldenkirchen (D)		20	11	0

RAS: Risico Atlas Spoor 1998.

2002 COEV: De situatie in 2002 zoals die door COEV beschreven is.

2010: Het centrale pad uit COEV waarbij een prognose is gedaan van de transportgroei tot 2010.

De opsomming in *tabel 4* is niet limitatief. Zo is naast de genoemde baanvakken bekend dat mogelijk toekomstig transport van gevaarlijke stoffen door SABIC over het spoor door Heerlen naar Duitsland tot knelpunten in de bebouwde kommen kunnen leiden.

Ook zijn er baanvakken en stationslocaties waarbij het groepsrisico een aandachtspunt is, zie *tabel 5*. Ook deze opsomming is gemaakt in 2004 en naar huidige inzichten niet geheel volledig. Zo bestaat ook bij de stationslocatie in Roermond een knelpunt.

tabel 5: Stationslocaties en baanvakken met significant groepsrisico

Baanvak		Stationslocatie (geen vermelding = vrije baanvak)	Factor t.o.v. OW		
Code	Omschrijving		RAS 1998	2002 COEV	2010 cp0
BVK120A	Venlo-Kaldenkirchen (D)	Venlo		0.49	4.88
BVK119C	Venlo-Eindhoven	Venlo	0.63	2.31	3.12
BVK134B	Lutterade-Sittard	Sittard	0.24	0.86	1.58
BVK108B	Lutterade-Maastricht		0.86	0.03	0.61
BVK108B	Lutterade-Maastricht			0.03	0.50
BVK107	Lutterade-Lutterade Racc.DSM			0.27	0.47
BVK061A	Visee (B)-Maastricht			0.24	0.36
BVK119B	Venlo-Eindhoven		0.48	0.09	0.21
BVK108A	Lutterade-Maastricht	Maastricht	0.86	0.10	0.14

RAS: Risico Atlas Spoor 1998.

2002 COEV: De situatie in 2002 zoals die door COEV beschreven is.

2010 cp0: Het centrale pad uit COEV waarbij een prognose is gedaan van de transportgroei tot 2010.



Na vaststelling van het basisnet (zie paragraaf 3.4) worden de risicoafstanden van weg- water- en spoortracés beleidsmatig bepaald. Bij de bovenstaande inventarisatie van AVIV is geen rekening gehouden met de ruimte voor groei van het transport, die in het basisnet geboden zal worden op bepaalde transportassen.

Er moet voorkomen worden dat toekomstige knelpunten worden gerealiseerd, vandaar dat met deze ruimte nu al rekening kan worden gehouden. In paragraaf 4.4 wordt beschreven welke knelpunten er naar verwachting zullen bestaan binnen de 200 meter zone vanaf het basisnet.

4.2.3 buisleidingen

Buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn in Limburg in 2001 geïnventariseerd (AVIV 2002). De inventarisatie is in 2005 geactualiseerd (AVIV 2006a). De ligging van de relevante leidingtracés is uit het laatstgenoemde onderzoek overgenomen in bijlage 1.

4.3 Omgeving

Informatie over de kwetsbaarheid van de omgeving van risicobronnen, kan onder meer worden ontleend aan de volgende bestanden die bij de provincie beschikbaar zijn.

- Het Adrescoördinaten bestand Nederland (ACN). Dit bestand bevat de woonadressen;
- Het VR+ bestand van de Kamer van Koophandel bevat registraties van de adressen van de bedrijven.

Daarnaast beschikt de provincie Limburg over een bestand van kwetsbare objecten zoals scholen, verzorgingsinstellingen en recreatie-inrichtingen. Dit zogenaamde ISOR- bestand (Informatie Systeem Overige Ramptypen) is nog niet volledig. In paragraaf 4.6 wordt hier verder op ingegaan.

Geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen een straal van 200m van het ontwerp basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn door Royal Haskoning in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geïnventariseerd (door opvraag bij de gemeenten). Dit wordt toegelicht in een tekstkader in paragraaf 4.4.

4.4 Knelpunten

4.4.1 inrichtingen

tabel 6 vermeldt voor heel Limburg het aantal bedrijven met kwetsbare objecten binnen hun 10^{-6} per jaar contour voor het plaatsgebonden risico en het aantal kwetsbare objecten binnen een 10^{-6} per jaar contour van een inrichting. De gegevens zijn afkomstig van AVIV (2006a). In deze rapportage zijn voorbehouden bij de tellingen vermeld. Zo is het niet duidelijk of de gegevens uit het RRGs geheel juist zijn, de indeling in kwetsbare objecten zo gemaakt is als in het Bevi en wat de exacte geografische ligging is van de installatie en het object. Ook moet hierbij opgemerkt worden dat deze inventarisatie uitgaat van de Revi zoals deze op dat moment geldig was.

tabel 6: Kwetsbare objecten binnen 10^{-6} contour van inrichtingen

(Bron: AVIV, 2006a)

Type bedrijf	Aantal in RRGs	Aantal bedrijven met >1 kwetsbaar object binnen 10^{-6} -contour	Aantal kwetsbare objecten binnen 10^{-6} -contour
A: BRZO	24	0	0
B: LPG tankstations	183	74	436
C: CPR 15-2/3 opslagen	61	19	713
D: Ammoniak koelinstallatie	19	2	9
DFE: Defensie	1	0	0
E: Spoorwegemplacement	5		
F: Vervoer	6	1	
G: Vuurwerk	8	0	0
H: Kernenergie	0	0	0
I: Mijnbouw	0	0	0
J: AVR-plicht	3	0	0
K: 1 of meer propaan tanks	99	15	43
L: Munitie	7	1	6
M: Overig letaal	1	0	0
N: overig gewond	95	6	34

Op een belangrijk deel van de vermelde situaties berust een (urgente) saneringsplicht.

4.4.2 transportroutes

Zoals aangegeven in paragraaf 4.2.2 zijn er in de huidige situatie weinig knelpunten rond water- spoor en wegtransport van gevaarlijke stoffen. Naar verwachting zullen er bij vaststelling van de zonering rond het Basisnet wel beleidsmatige knelpunten optreden, zowel in de huidige situatie als in relatie tot ruimtelijke plannen. De te verwachten zone rond categorie 1 en 2 verbindingen is breder dan de risicocontouren in de huidige situatie, omdat bij de vaststelling van de zone rekening is gehouden met reservering voor het maximaal toegestane transport.

In 2006 is door AVIV in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in kaart gebracht hoeveel bebouwing er momenteel gelegen is rond rijksinfrastructuur. Dit onderzoek is gebruikt om de groeimogelijkheden van het vervoer te schatten. Het geeft weer hoeveel kwetsbare objecten er binnen een bepaalde afstand van een vervoersas liggen. Zo blijkt dat er landelijk binnen 10 meter om alle rijkswegen 975 kwetsbare objecten liggen (AVIV, 2006b). Daarbij is nog geen rekening gehouden met de categorie-indeling die in het Basisnet gebruikt zal worden, maar duidelijk is dat vaststelling van het basisnet veel nieuwe knelpunten met zich mee zal brengen. Naast de bestaande objecten zijn er natuurlijk nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waar reeds plannen voor bestaan. Deze ontwikkelingen worden toegelicht in het volgende tekstkader.

Ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van het basisnet

Eind 2006 is door Royal Haskoning in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een inventarisatie gehouden onder de Limburgse gemeenten, om alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van het basisnet in kaart te brengen. Uit dit onderzoek blijkt dat er veel plannen zijn binnen deze contour. tabel geeft een indicatie van het aantal plannen, opgedeeld naar de functie van de ontwikkeling en de status van het plan. Uit deze tabel wordt duidelijk dat er in ieder geval 21 plannen zijn binnen deze 200 metergrens met een woonfunctie, waarbij het bestemmingsplan onherroepelijk is.

tabel 7: Inventarisatie ruimtelijke plannen gemeenten in Limburg binnen 200 meter van het basisnet

	Woon functie	Werk functie	Maatschap- pelijke functie	Natuurontwikkeling en/ of water functie
Initiatieffase	55	55	28	29
(vrijstelling van) bestemmingsplan onherroepelijk	21	26	18	11
(vrijstelling van) bestemmingsplan vastgesteld gemeenteraad, niet onherroepelijk	9	12	8	3
(vrijstelling van) bestemmingsplan met status concept of voorontwerp	11	21	12	6

NB Één plan kan meerdere ruimtelijke functies hebben.

4.4.3 buisleidingen

In het AVIV-rapport (2006a) zijn 1195 kwetsbare objecten geteld binnen de bebouwingsafstand van een aardgasleiding. 48% daarvan is gelegen binnen de gemeente Maastricht, met name langs de Kennedysingel en de rechter Maasoever. Er zijn 216 kwetsbare objecten geteld binnen de bebouwingsafstand van een leiding voor brandbare vloeistoffen en 1332 binnen het veiligheidsgebied van een leidingenstrook.

Het RIVM heeft in opdracht van het ministerie van VROM de risico's van aardgastransportleidingen nader onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met het veiligheidsbeleid dat de gasunie nu al voert en met een aantal toekomstige beleidsmaatregelen, zoals de 'grondroerdersregeling' waardoor het wettelijk verplicht wordt om graafactiviteiten te melden. Dit onderzoek geeft een beter beeld van de veiligheidssituatie rond aardgas-transportleidingen. Op basis van de modellering uit dit onderzoek en de voorgestelde veiligheidsmaatregelen zou het aantal knelpunten naar schatting met 85% afnemen. RIVM en de Gasunie werken momenteel aan een consequentieonderzoek naar knelpunten van risicocontouren met kwetsbare bebouwingen. Na dit onderzoek zal het precieze aantal knelpunten rond buisleidingen duidelijk zijn (Kamerbrief VROM, 2007).

Uit het bovenstaande blijkt dat er momenteel geen eenduidig en goed beeld is ten aanzien van de risico's van buisleidingen.

Sommige beheerders van leidingen inspecteren periodiek hun leidingen vanuit de lucht, met als doel potentieel bedreigende activiteiten of situaties te onderkennen. Deze praktijk wijst erop dat de beheerder onvoldoende vertrouwen heeft in de (handhaving van) ruimtelijke reservering.



4.5 Incidenten en calamiteiten

Incidenten, calamiteiten en ongewone ongevallen moeten gemeld worden aan het bevoegd gezag. Werkzaamheden van de brandweer worden geregistreerd bij het CBS. Deze gegevens worden jaarlijks gepubliceerd, waardoor een vergelijking gemaakt kan worden tussen de provincies en de verschillende jaren. Deze gegevens worden niet zo gedetailleerd weergegeven dat een duidelijk beeld ontstaat over de frequentie van incidenten en calamiteiten. Het desbetreffende bevoegd gezag heeft daar een overzicht van, maar voor andere personen zijn deze gegevens momenteel niet beschikbaar. In het kader van BeterZOO, een landelijk verbeterprogramma naar aanleiding van het Brzo, wordt een project voor een centrale registratie voorgesteld. Niet duidelijk is of deze registratie ook onderscheid zal maken tussen interne en externe effecten.

De brandweer gebruikt bij de adviesaanvraag over het groepsrisico de FACTS-database. FACTS staat voor 'Failure and Accidents Technical information System'. Deze database is ontwikkeld en wordt beheerd door TNO en bevat meer dan 21.600 beschrijvingen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Zo kan informatie worden verkregen over de risico's die een bepaalde situatie met zich mee kan brengen en op welke manier hier adequaat op gereageerd kan worden.

Op deze manier wil TNO zorgen dat men leert van ongevallen uit het verleden en ongevallen in de toekomst voorkomen (www.factsonline.nl, 2007).

Een totaalbeeld en analyse van incidenten, calamiteiten en ongewone ongevallen is niet in het kader van deze beleidsverkenning opgesteld.

4.6 Kennis en kennisbronnen

RRGS

Het RRGS is een wettelijk verankerde, landelijk uniforme gegevensbron over risicosituaties. Het RRGS is toegankelijk voor bevoegde gezagen. Gegevens voor de provinciale risicokaart (zie hieronder) worden aan het RRGS ontleend. Vanaf 30 maart 2007 zijn gemeenten, provincies en rijk verplicht de risicogegevens over gevaarlijke stoffen aan te leveren. De verplichting geldt voor alle overheden die milieuvergunningen verlenen waar risicovolle situaties kunnen voorkomen. Deze overheden zijn immers verantwoordelijk voor het toezicht op 'bedrijfsmatige activiteiten' met mogelijke gevolgen voor milieu en veiligheid. Uiterlijk 30 maart 2008 dienen de gegevens in het bezit te zijn van het RIVM, de beheerder van het RRGS (dossier Externe Veiligheid, 2007).

In AVIV (2006a) wordt geconstateerd dat het register nog niet volledig voldoet in het licht van zijn functie. Het invoeren en gebruik van topografische gegevens blijkt niet altijd mogelijk. De mogelijkheden om gegevens uit het systeem te exporteren, zijn te beperkt.



Voorts concludeert AVIV

“De informatie van de inrichtingen die op dit moment in het RRGs is ingevoerd is nog niet volledig. Ook is nog niet alle informatie correct ingevoerd. Meest voorkomend zijn afleesfouten in de tabellen van de regeling externe veiligheid voor inrichtingen (REVI) en het laten prevaleren van de afstandstabellen uit de leidraad risico inventarisatie deel gevaarlijke stoffen boven de wettelijke tabellen uit het REVI. De kwaliteit is nog niet optimaal. Wel zijn nu alle inrichtingen die externe veiligheid relevant zijn goed in beeld. De basis is gelegd.”

De provincie en de meeste gemeenten hebben procedures vastgesteld voor het actueel houden van de informatie in het RRGs. Dit blijft echter wel een punt van aandacht.

ISOR

Naast het RRGs moet ook het Informatie Systeem Overige Ramptypen (ISOR) actueel gehouden worden. In het RRGs hoeven alleen risico's met ramptypen 4 en 5 geregistreerd te worden, dit zijn rampen met gevaarlijke stoffen waarbij het gaat om brand- en explosiegevaar en toxiciteit. Alle andere ramptypen worden geregistreerd in het ISOR. In deze registratie staan ook adressen van bijzondere objecten zoals scholen en verzorgingsinstellingen. Hieruit wordt duidelijk welke kwetsbare objecten op een locatie aanwezig zijn.

Zoals in paragraaf 4.3 al vermeld werd is dit bestand nog niet volledig. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanleveren en actualiseren van de informatie.

Provinciale risicokaart

De provinciale risicokaart Limburg brengt ten behoeve van het algemene publiek informatie in beeld over twaalf ramptypen. Het gedeelte hiervan dat betrekking heeft op gebruik, opslag en transport van gevaarlijke stoffen valt onder externe veiligheid. Maar de kaart geeft ook andere mogelijke rampen weer als overstromingen, natuurbranden en instortingen van grote gebouwen. De risicokaart is een communicatie-instrument. Daarnaast kan de kaart gebruikt worden als inventarisatie-instrument ten behoeve van planvorming en besluitvorming door de overheid. De informatie op de risicokaart helpt ook operationele diensten zoals de brandweer en politie bij de voorbereiding van bestrijding van ongevallen en rampen. De informatie kan voor de diensten bovendien van belang zijn bij het voorkomen en verkleinen van de risico's of de blootstelling daaraan.

De kaart is te raadplegen via <http://risicokaart.limburg.nl>

Om de genoemde functies te kunnen vervullen, moet de informatie op de kaart actueel en compleet zijn. Deze informatie is afkomstig uit het RRGs en het ISOR-bestand. De kaart wordt beheerd door de provincie Limburg. Maar het actueel houden van deze registraties kan niet door de provincie worden gegarandeerd, omdat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het aanleveren van informatie. Momenteel is de risicokaart nog niet voor alle gemeenten compleet.

Naast de openbare risicokaart bestaat er ook een professionele variant van de risicokaart. Deze kaart bevat aanvullende informatie voor professionele gebruikers als van overheidsorganisaties, als vergunningverleners en hulpdiensten. Deze 'Risicokaart-Prof' bevat dan ook meer informatie over de risico's die op de kaart staan en toont daarnaast méér objecten die van belang kunnen zijn bij het vaststellen



van veiligheidsbeleid, hulpverlening en plannen voor ruimtelijke ordening. Zo worden op deze kaart bijvoorbeeld wel effectafstanden getoond, terwijl deze informatie te gevoelig gevonden wordt voor de openbare gebruiker in verband met terroristische dreiging. Omdat het hier dus om deels niet-openbare informatie gaat, is deze informatie beveiligd en alleen toegankelijk als men behoort tot een bepaalde doelgroep en over de juiste toegangscode beschikt.

EMRIC

Doormiddel van het project EMRIC: Euregio Maas-Rijn Interventie in geval van Crisis, wil men de kennisoverdracht op het gebied van externe veiligheid tussen de Euregio verbeteren. Zo heeft men als doel om in het verleden gemaakte afspraken en bereikte resultaten deels via internet beschikbaar te maken en deels te borgen door daarvoor een samenwerkingsconcept te ontwikkelen. Daarmee wil men voorkomen dat door nieuwe mensen of groepen steeds weer gevraagd of gezocht wordt naar oplossingen voor vermeende barrières die reeds overwonnen zijn.

In het kader van EMRIC wordt er gewerkt aan een Euregionale Risicokaart. De uitwerking hiervan is ongeveer gelijk aan de Limburgse risicokaart. Hierdoor kunnen hulporganisaties, besturen en ook (als dit in alle landen in de wetgeving mogelijk is) andere geïnteresseerden een duidelijk beeld krijgen van de risico's in de Euregio. Ten tweede werkt men aan een veiligheidsportaal in de vorm van een website. Deze zal informeren over grensoverschrijdende samenwerking, bereikbaarheidsgegevens van hulporganisaties, specialistische taken en belangrijke studies. Hiermee wil men de kennisoverdracht en communicatie tussen de verschillende hulpverleningsorganisaties verbeteren. Beide projecten zullen naar verwachting eind 2007 zijn afgerond (Projectbeschrijving EMRIC, 2006).

Kennisniveau van de risicosituatie

In dit hoofdstuk is informatie over de risico's in Limburg op provinciale schaal samengevat. Individuele gemeenten hebben de beschikking over gedetailleerdere informatie. Informatie uit AVIV (2002) en AVIV (2006a) is aan de gemeenten teruggekoppeld. Daarnaast hebben de meeste Limburgse gemeenten zelf externe veiligheidsrisico's geïnventariseerd. De gemeente Heerlen is hiermee bijvoorbeeld veel verder gegaan dan inventarisatie van wettelijke categorieën. Maar het kennisniveau loopt van gemeente tot gemeente uiteen. Bovendien is het kennisniveau veelal gebonden aan één of een beperkt aantal personen.

Het AVIV onderzoek (2006a) doet geen uitspraken over de risico's veroorzaakt door het luchtvaartverkeer. Het Rijk heeft besloten dat voor burgerluchthavens een regionaal externe veiligheidsbeleid moet komen. Zij ontkent dus zeker niet dat er risico's voortkomen uit de luchtvaart. Maar de grootte van de risico's lijkt niet vastgesteld te zijn. De risico's zijn het grootst bij het opstijgen en landen en dus in de directe omgeving van het vliegveld.

4.7 Conclusies

Het is in principe mogelijk om de referentiesituatie voor externe veiligheid vast te stellen. Dit is tot dusver echter noch op provinciaal niveau noch op gemeentelijk niveau gebeurd. Voortgang bij de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid kan alleen op object/situatie niveau worden gemonitord.



Voorgesteld wordt om bij het opstellen van de Gezamenlijke Beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg van de bestaande praktijk uit te gaan.

Het kennisniveau over risicobronnen bij zowel de gemeenten als de provincie is hoog. De kennis is over het algemeen actueel, maar versnipperd. Er wordt geen overzicht over gehouden en de gegevens worden niet op reguliere basis geanalyseerd. Het actueel houden van de informatie en het beheer ervan, onafhankelijk van één of enkele specialisten, is een punt van aandacht en een potentieel onderwerp voor de Beleidsvisie.

In meerdere Limburgse gemeenten bevinden zich woningen binnen de veiligheidsafstand van inrichtingen. In veel gevallen moeten deze situaties urgent of op termijn worden gesaneerd. Er zijn in Limburg weinig actuele knelpunten met transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Externe veiligheid is wel een aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen in de directe nabijheid van het spoor. Na vaststelling van het basisnet is externe veiligheid een beleidsmatig aandachtspunt aangezien ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden afgestemd op de maximaal toelaatbare transportintensiteit voor gevaarlijke stoffen. Zowel in het licht van de huidige normen als in het licht van in de toekomst te verwachten normen zijn er in Limburg aanzienlijke externe veiligheidsknelpunten rond transportleidingen.

De grootte van de risico's door het luchtverkeer is momenteel niet bekend.

Transportleidingen en Bevi-inrichtingen verdienen aandacht in de Gezamenlijke Beleidsvisie Externe veiligheid Limburg.

Status, gebruik en beheer van de provinciale risicokaart is een mogelijk onderwerp voor de Beleidsvisie.

Calamiteit- en incidentgegevens worden door het bevoegd gezag geregistreerd. Er is geen totaal registratiesysteem waarin het bevoegd gezag alle gegevens kan raadplegen. Ook is er geen mogelijkheid voor andere personen om deze gegevens te bekijken.

5 UITVOERINGSPRAKTIJK

5.1 Algemeen

De ministeries van VROM, V&W, BZK, SZW en EZ zijn bij het externe veiligheidsbeleid betrokken. In het kort is de taakverdeling tussen de ministeries als volgt.

- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM): algemene coördinatie;
- Verkeer en Waterstaat (V&W): luchtvaart en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK): rampenbestrijding;
- Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW): veiligheid werknemers;
- Economische Zaken (EZ): afweging veiligheid, ruimte en economie.

Ondanks de coördinatie-inspanning van het ministerie van VROM is het wel merkbaar dat het beleid en de regelgeving van 'verschillende kanten komt'.

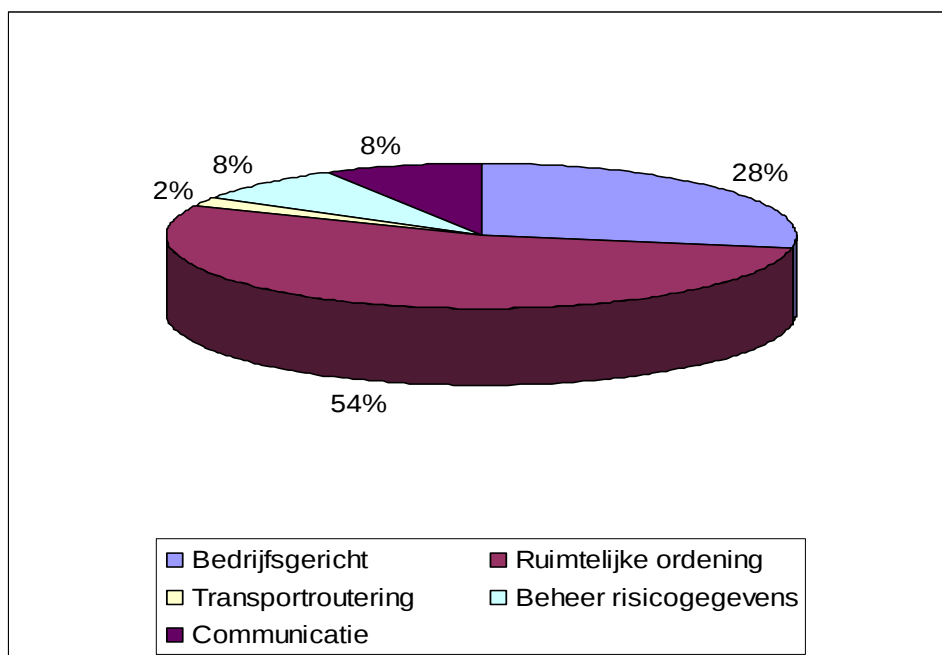
5.2 Gemeenten

Gemeenten staan voor de opgave om de volgende structurele wettelijke taken op het gebied van externe veiligheid uit te voeren:

- bedrijfsgericht: toepassing van Brzo en Bevi en het vuurwerkbesluit (opslagen tot 10 ton) in milieuvergunningverlening en handhaving;
- ruimtelijke ordening: toepassing van Bevi, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de nota's over buisleidingen bij ruimtelijke besluiten;
- Transportroutering (geen verplichting; wel mogelijkheid op grond van een wettelijke regeling in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen);
- Gegevensbeheer op grond van het RRGs en ISOR;
- Risicocommunicatie op grond van de Wet Rampen en Zware Ongevallen.

Daarnaast zijn er nog incidentele wettelijke taken, waaronder sanering, en mogelijk aanvullende taken op grond van gemeentelijk beleid.

Uit onderzoek van Royal Haskoning in opdracht van de provincie Limburg (2007) blijkt dat het grootste deel van de inspanning van gemeenten moet worden besteed aan het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke besluiten, zie *figuur 3*.



figuur 3: Relatieve zwaarte van de structurele wettelijke gemeentelijke externe veiligheidstaken

De meeste gemeenten hebben ervoor gekozen om deskundigheid op het gebied van externe veiligheid op te bouwen bij een afdeling die verantwoordelijk is voor milieu-beheer. In dat geval moeten er procedure-afspraken worden gemaakt en nageleefd om de tijdige inzet van externe veiligheidsdeskundigheid in ruimtelijke planvorming te garanderen. Dit is in enkele gemeenten goed geregeld, maar over het algemeen is het nog een aandachtspunt.



De gemeente Mook en Middelaar heeft onderzocht hoe de externe veiligheidstaken intern het beste kunnen worden georganiseerd. In dit kader zijn ook stappenschema's voor milieuvergunningverlening en bestemmingsplannen opgesteld, waarin is aangegeven wanneer en hoe aandacht moet worden besteed aan het aspect externe veiligheid (Mook en Middelaar 2005).

Milieuvergunningverlening en besluitvorming over ruimtelijke plannen zullen veranderen door de invoering van de omgevingsvergunning en de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening.

Slechts enkele Limburgse gemeenten hebben een routing voor gevaarlijke stoffen opgesteld. De routingsbevoegdheid is een facultatieve bevoegdheid van de gemeente. Nadrukkelijk is afgezien van een plicht tot routing. De doelstelling bescherming van de openbare veiligheid wordt immers primair bereikt via het instrument van de vervoersvoorschriften krachtens artikel 3 van de WVGS. Routing heeft ten opzichte daarvan een aanvullende functie in die situaties waar dit een extra bijdrage kan leveren aan de openbare veiligheid. Factoren die daarbij een rol spelen zijn onder meer het al dan niet voorkomen van vervoer van route-plichtige stoffen op het gemeentelijk grondgebied, de omvang van dat vervoer en de vraag of het daarbij gaat om doorgaand vervoer of om vervoer van en naar bestemmingen binnen de gemeente. Zo kennen de meeste gemeenten op hun grondgebied geen bedrijven die bestemmingsvervoer van route-plichtige stoffen opleveren. In die gemeenten zal hooguit sprake kunnen zijn van doorgaand vervoer van die stoffen. In die gevallen is er reeds het gebod van artikel 11 om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom te mijden.

Andere factoren die van belang zijn voor de vraag of er moet worden gerouteerd, zijn de aard van de omgeving (bebouwing of waardevol natuurterrein) en de aanwezigheid van alternatieve routes. Gezien het bovenstaande bestaat er lang niet in alle gemeenten aanleiding tot het treffen van een routingsregeling.

De wettelijke taak 'communicatie' in het kader van de WRZO lijkt in de praktijk slechts in enkele gemeenten aandacht te krijgen. Wel wordt in projecten gewerkt op het gebied van risicocommunicatie. Zo vindt onder de Programmafinanciering Externe Veiligheid een project risicocommunicatie plaats. Hiermee wil de Provincie de risicocommunicatie door gemeenten stimuleren. Daarnaast werkt de regionale brandweer Zuid-Limburg samen met een groot aantal gemeenten aan een risicocommunicatiebeleid.

5.3 Provincie

De provincie Limburg voert de volgende structurele wettelijke externe veiligheidstaken uit:

- bedrijfsgericht: toepassing van Brzo en Bevi en het vuurwerkbesluit (opslagen groter dan 10 ton) in milieuvergunningverlening en handhaving;
- ruimtelijke ordening: toepassing van Bevi, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de nota's over buisleidingen in het streekplan (Provinciaal Omgevingsplan Limburg); toezicht op de toepassing van deze regulering bij ruimtelijke besluiten van gemeenten;
- gegevensbeheer op grond van het RRGs en ISOR.

Daarnaast zijn er incidentele wettelijke taken en taken die op grond van (inter-) provinciaal beleid worden uitgevoerd, waaronder het beheer van de risicokaart Limburg.



In de praktijk blijkt het regelmatig voor te komen dat de provincie Limburg zijn controlerende rol ten aanzien van gemeentelijke ruimtelijke plannen actief moet uitvoeren, omdat gemeenten het aspect externe veiligheid niet (goed) hebben meegewogen in de besluitvorming.

In het POL geeft de Provincie aan dat zij een zoneringbeleid wil voeren rond risicovolle transportassen en inrichtingen. In de praktijk lijkt zij hier (nog) geen uitvoering aan te geven. Alleen daar waar dat wettelijk verplicht is volgens Bevi zoals bij Chemelot, past zij zonering toe.

De Provincie is verantwoordelijk voor het opstellen en actualiseren van het programma 'Veiligheid maken we samen deel 2' op grond van de programmafinanciering en voor het management van dit programma. Voor een deel van de projecten neemt de provincie zelf de verantwoordelijkheid voor de uitvoering. De provincie werkt bij de programmafinanciering intensief samen met gemeenten en regionale brandweerorganisaties.

Binnen en buiten het programma ondersteunt de provincie gemeenten door inbreng van kennis en organiserend vermogen. Onder andere op het gebied van handhaving.

De Provincie Limburg heeft haar wegen opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen de provinciale wegen in hun routing opnemen.

Zoals in paragraaf 3.4 al aangegeven is zullen op grond van de Regelgeving Burger en Militaire Luchthavens een aantal taken en bevoegdheden voor burgerluchthavens gedecentraliseerd worden van het Rijk naar de Provincie. Zo zal de Provincie Limburg verantwoordelijk worden voor het vliegveld Maastricht Aachen Airport.

De Provincie kan waarschijnlijk vanaf half 2007 besluiten over:

- de milieugebruiksruimte van luchthavens;
- de ruimtelijke implicaties;
- de vergunningverlening in de vorm van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen en
- de handhaving hiervan.

Het Rijk houdt de verantwoordelijkheid voor de vliegveiligheid, zoals de inrichting van de luchthaven en het beheer van het luchtruim. Ook zal zij minimum normen voor geluid en externe veiligheid formuleren.

5.4 Brandweer

De Regionale Brandweer Zuid-Limburg en Sector Veiligheid van de Regio Noord- en Midden-Limburg hebben een wettelijke adviestaak op grond van het Bevi. Voor transportassen en buisleidingen waarbij externe veiligheid in het geding is,

Maatramptypen

In de Leidraad Maatramp trekt men conclusies over de regionale voorbereiding op rampscenario's. Op basis van gegevens over de risico's in een regio worden voorstellen gedaan voor het bepalen van maatscenario's per ramptype.

Voor in totaal achttien verschillende ramptypen worden mogelijke - in omvang verschillende - maatscenario's aangegeven; doorgaans een vijftal per ramptype, in volgorde van zwaarte genummerd I tot en met V. De leidraad biedt de regio een methode om per ramptype een enkel scenario als maatgevend aan te wijzen. Vervolgens kan daarbij in bijlage 1 van de leidraad een serie kengetallen worden opgezocht, die indicaties geven van de mate waarin de verschillende hulpverleningsprocessen worden aangesproken. Het gaat hierbij niet om de meest maximale omvang, maar om een grootte die een redelijk vertrekpunt biedt voor concrete voorbereidingen. Een maatramp wordt gedefinieerd als een samenvatting van de maatscenario's van een regio. Het gaat daarbij om een indicatief beeld waarin de grootste hulpvragen per discipline worden samengevat (Leidraad Maatramp, 2002).



wordt advies van de regionale brandweer aanbevolen, maar is dit niet verplicht.

De beide brandweerorganisaties hebben beleid ten aanzien van de adviesfunctie opgenomen in hun procedureboek. In een IPO projectgroep wordt een traject doorlopen om het advies van de regionale brandweer landelijk op één lijn te krijgen.

De brandweerorganisaties ontvangen middelen uit de programmafinanciering om hun adviestaak goed te kunnen uitvoeren. Niettemin beschikken de organisaties over te weinig capaciteit.

Het bestuur van de regio Noord- en Midden-Limburg heeft besloten dat de hulpdiensten (met ondersteuning van aangrenzende regio's) adequaat moeten kunnen reageren op rampen met maatramptype III. De Sector Veiligheid betreft dit gegeven in haar advisering over externe veiligheid. Ze onderzoekt of een calamiteit tot een maatramptype IV of hoger kan leiden en geeft in dat geval in het advies aan dat een adequate respons van de hulpdiensten niet kan worden gegarandeerd. Deze maatramptypen worden toegelicht in het tekstkader.

In Zuid-Limburg is geen vergelijkbaar besluit genomen. Daarom gaat de Regionale Brandweer Zuid-Limburg in haar advies niet expliciet op maatramptypen in. Er is overigens in afstemming met de overige hulpdiensten wel beleid vastgesteld waarin de onder meer is aangegeven wanneer een multi-disciplinaire respons nodig is. In feite is ook in Zuid-Limburg een adequate respons op grote rampen problematisch. Landelijk is de beschikbaarheid van ambulancecapaciteit de beperkende factor.

De brandweerorganisaties betrekken mogelijk maatregelen bij de bron, in de overdrachtsfeer en bij de kwetsbare bestemming in hun advies. In de praktijk leidt dit tot de volgende aandachtspunten:

- maatregelen als verbetering van de bluswatervoorziening, beschikbaarheid van BHV-ers, etc. zijn niet of moeilijk te borgen in het besluit waarop de advisering betrekking heeft, omdat de wetgeving, het beleid en procesafspraken hier nog niet voldoende in voorzien;
- het resultaat van maatregelen is moeilijk in beeld te brengen. De rekenmethode waarmee het maatramptype wordt vastgesteld, is niet geschikt voor het doorrekenen van het effect van maatregelen¹;
- adviezen naar aanleiding van een RO-besluit kunnen niet altijd worden opgevolgd omdat regulering in het ruimtelijke plan ruimtelijk relevant moet zijn;
- er is nog te weinig bekend over de mogelijkheden om effecten door bouwkundige aanpassingen te beperken.

Een Handreiking externe veiligheid en ruimtelijke ordening is in mei 2007 gepland. Deze handreiking zal o.a. ingaan op de genoemde knelpunten.

¹ Dit is ook relevant in verband met jurisprudentie. Uit een recente uitspraak van de Bestuursrechter blijkt dat de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende is als niet concreet is aangegeven hoe de maatregelen voor het reduceren van het groepsrisico zijn en in welke mate het groepsrisico daardoor omlaag gaat. (Procedurenummers: AWB 05 / 1850 WRO VV + AWB 05 / 1854 WRO VV + AWB 05 / 1887 WRO VV)



5.5 VROM-inspectie

De VROM inspectie ziet toe op de correcte toepassing van de regelgeving van het ministerie van VROM. De VROM-inspectie besteedt intensief aandacht aan externe veiligheid omdat de regelgeving op dit gebied de afgelopen jaren sterk in beweging was. In de praktijk bevordert de VROM inspectie adviseert zowel gevraagd als ongevraagd over beleidsplanning, uitvoeringsprogrammering en over concrete besluiten. De inspectie wordt het liefst vroegtijdig betrokken bij besluitvorming waarbij beleid en regelgeving van het ministerie van VROM een rol speelt. De VROM-inspectie is vertegenwoordigd in de Limburgse Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen. Hierdoor speelt de VROM-inspectie een rol bij de provinciale inbreng in de voorbereiding en in de toetsing achteraf van gemeentelijke plannen.

5.6 Samenwerking en afstemming

Voor de belangrijkste externe veiligheidstaken: milieuvergunningverlening en ruimtelijke planvorming, is een vorm van samenspel tussen de gemeente, de provincie en de regionale brandweerorganisatie wettelijk geregeld. Bij besluiten over milieuvergunningen van bedrijven die onder het Bevi vallen en besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedgebied van een Bevi inrichting moet het bevoegd gezag advies aanvragen bij de regionale brandweerorganisatie. Een adviesaanvraag wordt ook aangeraden voor ruimtelijke besluiten over nieuwe transportassen of buisleiding en het vestigen van (beperkt) kwetsbare bestemmingen in het invloedgebied van een transportas of buisleiding.

Als het om ruimtelijke besluiten gaat, dan vervult de provincie een controlerende rol op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Deze controlerende rol zal veranderen als de nieuwe Wet in werking treedt.

De VROM-inspectie is betrokken bij de controlerende rol van de provincie en kan daarnaast ook ongevraagd advies geven over vergunningverlening en ruimtelijke planvorming. In de praktijk besteedt de VROM-inspectie ruime aandacht aan het aspect externe veiligheid. Doel hierbij is te borgen dat de veelal nieuwe of vernieuwde regelgeving correct wordt toegepast. Ook tracht de VROM-inspectie te bewerkstelligen dat bij besluitvorming rekening wordt gehouden met wet- en regelgeving die in voorbereiding is. Dit om te voorkomen dat er beleidsmatige knelpunten worden gecreëerd.

De Regionale Brandweer Zuid-Limburg en de Sector Veiligheid van de Regio Noord- en Midden Limburg hebben reeds de nodige inspanning gestoken in communicatie over hun adviestaak en in het maken van praktijkafspraken. Niettemin doen zich in het samenspel tussen brandweer en gemeenten de volgende knelpunten voor:

- adviesaanvraag blijft soms achterwege, de gemeente heeft kennelijk niet onderkend dat externe veiligheid in het geding is;
- adviesaanvraag voor situaties waarin externe veiligheid niet speelt (overigens is uitwisseling van informatie met de lokale brandweer wel gewenst, ook in situaties waarvoor de regionale brandweer geen advies hoeft uit te brengen);
- adviesaanvraag komt laat in het planvormingsproces, zodat het advies niet meer goed kan worden geïmplementeerd;
- sommige gemeenten waarderen naast een formeel advies inbreng van de brandweer in de planvoorbereiding, terwijl andere gemeenten zelf het aspect



externe veiligheid in de planvoorbereiding inbrengen. De taakverdeling verschilt dus van geval tot geval;

- gemeenten beschouwen een verwijzing in het brandweeradvies naar een maatramptype als problematisch, omdat hier niet goed aan tegemoet kan worden gekomen.

Gemeenten, provincie en regionale brandweerorganisaties werken onder regie van de provincie samen bij het opstellen en uitvoeren van het programma 'Veiligheid maken we samen deel 2'.

De provincie Limburg heeft aangeboden om handhaving van Brzo bedrijven voor de gemeenten uit te voeren. De meeste Limburgse gemeenten met een Brzo bedrijf onder hun bevoegd gezag, maken van dit aanbod gebruik. De provincie is zo in staat om meer deskundige capaciteit op te bouwen. Dit komt de kwaliteit van de uitvoering van deze taak ten goede.

De provincie Limburg overweegt op grond van de uitkomsten van het onderzoek naar Samenwerking en Structurele Capaciteit (Royal Haskoning, 2007) om Centrum-gemeenten financieel in de gelegenheid te stellen om deskundige personele capaciteit voor externe veiligheidstaken op te bouwen, onder voorwaarde dat de Centrum-gemeente deze capaciteit ook inzet ten behoeve van kleinere gemeenten in de regio. Doel is om zo draagvlak te creëren voor deskundige capaciteit en om dienstverlening door ervaren specialisten ook voor kleinere gemeenten beschikbaar te krijgen. De personele capaciteit wordt gefinancierd met de programmafinanciering. Hiermee wordt voldaan aan de vereiste van het ministerie van VROM om een groeiend deel van de programmafinanciering aan structurele personele capaciteit te besteden. Daarnaast overweegt de Provincie om een Platform EV op te richten, zodat de inspanningen ook na afloop van de programmafinanciering in 2010 in stand kunnen blijven.

EMRIC

In het kader van het reeds genoemde project EMRIC vindt nog een derde ontwikkeling plaats. Zo worden er grensoverschrijdende samenwerkingsconcepten binnen de Euregio Maas-Rijn ontwikkeld. Dit project speelt zich af in de preparatie-stap van de veiligheidsketen. Het doel is om de verschillende hulpverleningsorganisaties beter te laten samenwerken. Zo wil men inwoners van deze regio een zo adequaat mogelijke hulpverlening te bieden, zonder belemmering door (staats)grenzen, zowel bij de reguliere hulpverlening als bij grootschalige calamiteiten. Ook dit project zal naar verwachting eind 2007 zijn afgerond (Projectbeschrijving EMRIC, 2006).

5.7 Conclusies

Samenwerking en afstemming tussen de verschillende instanties die te maken krijgen met externe veiligheid is voor een eenduidige en integrale beleidsvoering erg belangrijk. Een gedeelte hiervan ligt vast in de wetgeving, maar op andere onderwerpen blijkt het belangrijk om goede afspraken te maken. Zo zijn er momenteel geen afspraken over de fase in de ruimtelijke planvorming waarin een externe veiligheidsdeskundige ingeschakeld moet worden. Als deze in het begin van het besluitvormingsproces om advies wordt gevraagd, kan dit advies beter worden opgevolgd dan als het plan eigenlijk al vastligt.



Momenteel moeten bestemmingsplannen door de Provincie worden goedgekeurd. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro hoeft dit niet meer. Wel kan de Provincie gebieden aangeven waar sprake is van provinciaal belang.

Een mogelijkheid is om de gebieden met een provinciaal externe veiligheidsbelang vast te leggen in de beleidsvisie.

In het samenspel tussen gemeenten en brandweer doen zich de nodige knelpunten voor. In de beleidsvisie kunnen nadere afspraken gemaakt worden om deze knelpunten te voorkomen.

De nadere uitwerking van de mogelijke financiële steun aan centrumgemeenten om deskundige personele capaciteit voor externe veiligheidstaken op te bouwen, moet nog duidelijk worden. Als dit definitief is vastgesteld kunnen de afspraken hierover meegenomen worden in de beleidsvisie.

6 GEWENST BELEID

In de projectgroep Gezamenlijke Beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg zijn tien gemeenten van verschillende omvang, de provincie Limburg, de beide Limburgse brandweerorganisaties, de VROM-inspectie, de GHOR en de Politieregio Limburg-Zuid vertegenwoordigd. Onder de projectgroepleden zijn wensen ten aanzien van de beleidsvisie geïnventariseerd. Een overzicht is opgenomen in bijlage 4.

Uit de inventarisatie van wensen kan het volgende worden geconcludeerd:

- de Beleidsvisie moet vooral antwoord geven op praktische vragen die zich bij de uitvoering voordoen;
- er is weinig belangstelling voor richtinggevende beleidsuitspraken;
- er leeft geen wens om een nulmeting te doen van het veiligheidsniveau van Limburg;
- qua onderwerpen is er de meeste belangstelling voor:
 - verantwoording groepsrisico
 - taakafbakening en organisatie
 - ruimtelijke ordening
 - maatregelen
- er is relatief minder (specifieke) belangstelling voor:
 - sanering
 - buisleidingen
 - beheer risicogegevens
 - risicocommunicatie
- er is behoefte aan richting voor de interne (gemeentelijke) organisatie;
- het grensvlak tussen preventie (externe veiligheid), preparatie en rampenbestrijding moet in de beleidsvisie worden behandeld.



7

BELEIDSOPGAVE

In deze beleidsverkenning is een overzicht gegeven van het huidige beleid en de huidige en in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Paragraaf 3.5 geeft een overzicht van de beleidskeuzes waar men in verband met de regelgeving voor staat. Verder zijn een aantal leemtes, knelpunten en aandachtspunten aangewezen waar de Gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid duidelijkheid over kan scheppen.

- Wet en regelgeving op het gebied van externe veiligheid is in algemene zin nog sterk in ontwikkeling. Door hier beleidsmatig op in te spelen kunnen toekomstige knelpunten voorkomen worden.
- Dit geldt in het bijzonder voor Transportleidingen en Bevi-inrichtingen.
- In de Beleidsvisie moet duidelijkheid worden geschapen over welke pseudo-wetgeving onverkort wordt gevolgd.
- De bevoegde gezagen hebben een aanzienlijke beleidsvrijheid in verband met de verantwoording groepsrisico. Er is behoefte aan duidelijkheid en éénduidigheid, maar anderzijds is er weerstand tegen het binden van de besluitvorming aan nieuwe beleidsregels. Hier evenwicht in vinden, is een uitdaging voor de Gezamenlijke beleidsvisie.
- Verder moet aandacht worden besteed aan de volgende onderwerpen:
 - het actueel houden en beheer van kennis over risicobronnen;
 - status, gebruik en beheer van de provinciale risicokaart;
 - de wettelijke taak 'risicocommunicatie'.
- De taakverdeling tussen de gemeenten, de provincie, de regionale brandweerorganisaties en de VROM inspectie moet worden verduidelijkt. Tussen de betrokken partijen kunnen procedure-afspraken, gericht op efficiënte en effectieve samenwerking, worden vastgelegd in de Gezamenlijke beleidsvisie.

In hoofdstuk 6 werd beschreven wat de wensen zijn van de projectgroepleden, ofwel welke onderwerpen zij terug wilden zien in de beleidsvisie Externe Veiligheid. Door de genoemde leemtes te koppelen aan de beleidskeuzes en het gewenste beleid, zijn een aantal bouwstenen opgezet. Deze zullen in werkgroepen uitgewerkt en bediscussieerd worden. Vervolgens worden de resultaten hiervan afgestemd met de totale projectgroep.

De volgende bouwstenen waar in werkgroepen aan gewerkt zal worden zijn vastgesteld:

- Gebiedsgericht beleid;
- Objectgericht beleid;
- Verantwoording groepsrisico;
- Vergunningverlening;
- Transport;
- Samenspel instanties;
- Ruimtelijke ordening;
- Maatregelen.



Van de volgende onderwerpen is besproken dat ook zij aandacht zullen krijgen, maar gezien het geringe belang van discussie niet uitgewerkt worden in werkgroepen:

- Richtinggevende beleidsmatige uitspraken;
- Beleidsmatige bevestiging (of afwijking) van pseudo-wetgeving;
- Risicocommunicatie;
- Handhaving;
- Referentiesituatie;
- Beheer risicogegevens;
- Hoe om te gaan met het domino-effect;
- Borging kennisniveau;
- Doelgroepbeleid bedrijven;
- Luchtverkeer.

=0=0=0=

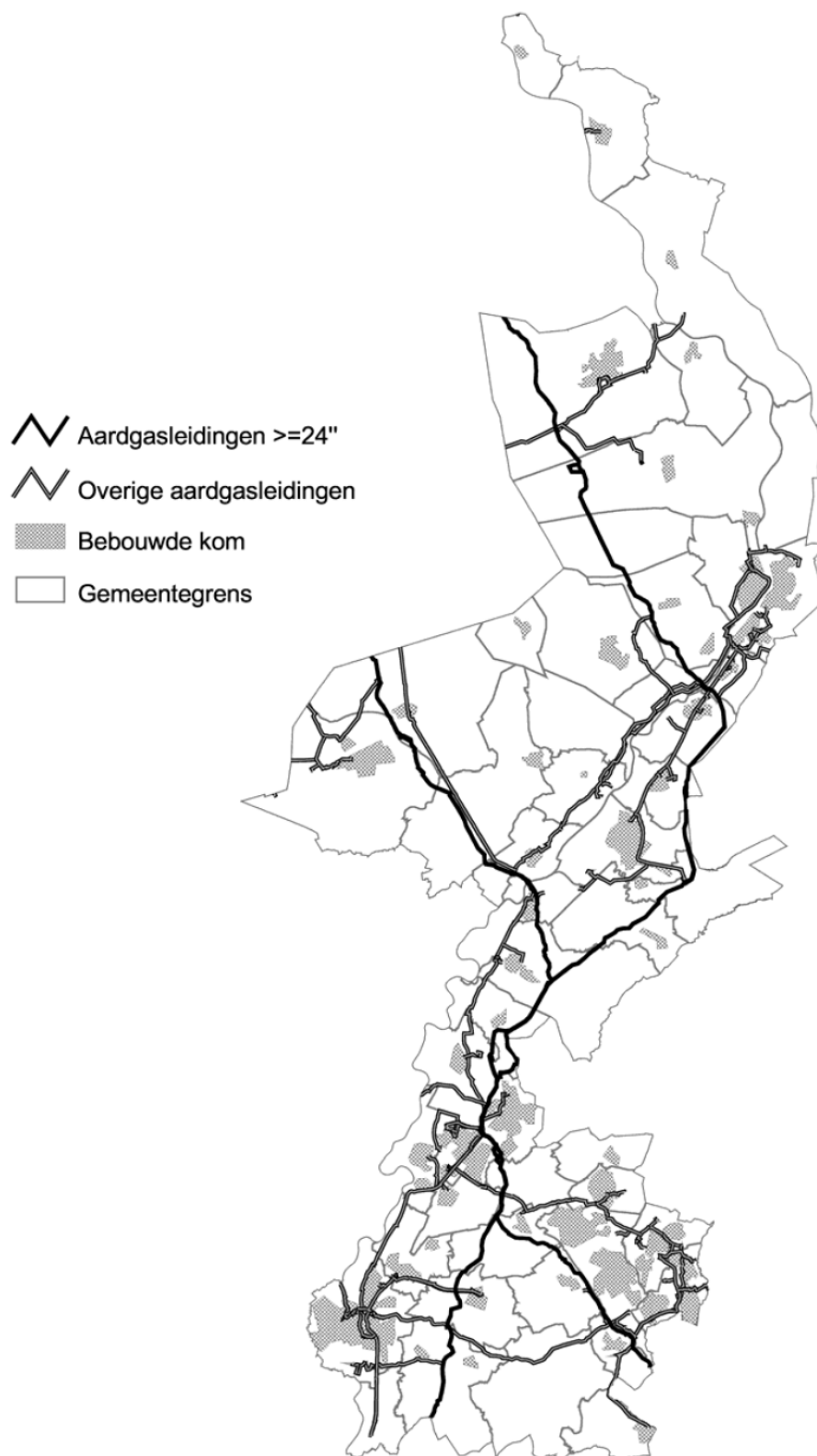
LITERATUUROVERZICHT

Kernwoord	Jaartal	Beschrijving
AVIV	2002	Risico's in Limburg; Weten waar het over gaat; onderzoek in opdracht van de provincie Limburg.
AVIV	2006a	Inventarisatie risicobronnen en omgeving inclusief buisleidingen. Eindrapport. In opdracht van de provincie Limburg.
AVIV	2006b	In kaart brengen bebouwing rondom infrastructuur, basisnet.
Circulaire opslag	2006	Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. VROM, Den Haag.
ontplofbare stoffen		
Comparing Notes	2005	Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment. <i>Comparing Notes: Opportunities for learning and co-operation in external safety policy</i> . Environmental Resources Management, Delft.
Dossier Externe Veiligheid	2007	http://www.vrom.nl/externeveiligheid , 22-03-'07.
Dossier Wet Milieubeheer	2007	http://www.vrom.nl/wetmilieubeheer , 10-04-'07
Gemeente Maastricht	2001	Natuur- en Milieuplan Maastricht 2030; Niet overal een beetje
Handleiding EV inrichtingen	2005	<i>Handleiding Externe Veiligheid Inrichtingen</i> . InfoMil, Den Haag.
Handleiding externe veiligheid inrichtingen	2004	<i>Handleiding externe veiligheid inrichtingen</i> . Infomil, Den Haag.
Handreiking saneringsprogramma Bevi	2005	Handreiking saneringsprogramma Besluit externe veiligheid inrichtingen. VROM, Den Haag.
Handreiking Verantwoordingsplicht GR	2004	<i>Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico</i> . Directie Externe Veiligheid. VROM, Den Haag.
Informatieblad Buisleidingen	2007	<i>Buisleidingen. Externe Veiligheidsbeleid in Nederland (serie 2)</i> . Directie Externe Veiligheid. VROM, Den Haag.
Informatieblad EV-beleid	2006	<i>Externe Veiligheidsbeleid in Nederland (serie 1)</i> . Directie Externe Veiligheid. VROM, Den Haag.
Informatieblad Vuurwerk	2006	<i>Informatieblad Vuurwerk</i> . VROM, Den Haag.
Informatieblad Wro	2006	<i>De nieuwe wet ruimtelijke ordening geeft ruimte, stand van zaken 1 november 2006</i> . VROM, Den Haag.
Kamerbrief VROM	2007	<i>Stand van zaken aanpak buisleidingendossier</i> . Februari 2007, VROM.
Leidraad Maatramp	2002	<i>Leidraad Maatramp, versie 1.3</i> . Ingenieurs/Adviesbureau SAVE & Adviesbureau Van Dijke.
Limburg verlegd grenzen	2003	<i>Coalitieakkoord 2003-2007</i> . Provincie Limburg, Maastricht.
Mook en Middelaar	2005	<i>Externe veiligheid in de gemeentelijke organisatie</i> ; Uitgevoerd door Royal Haskoning

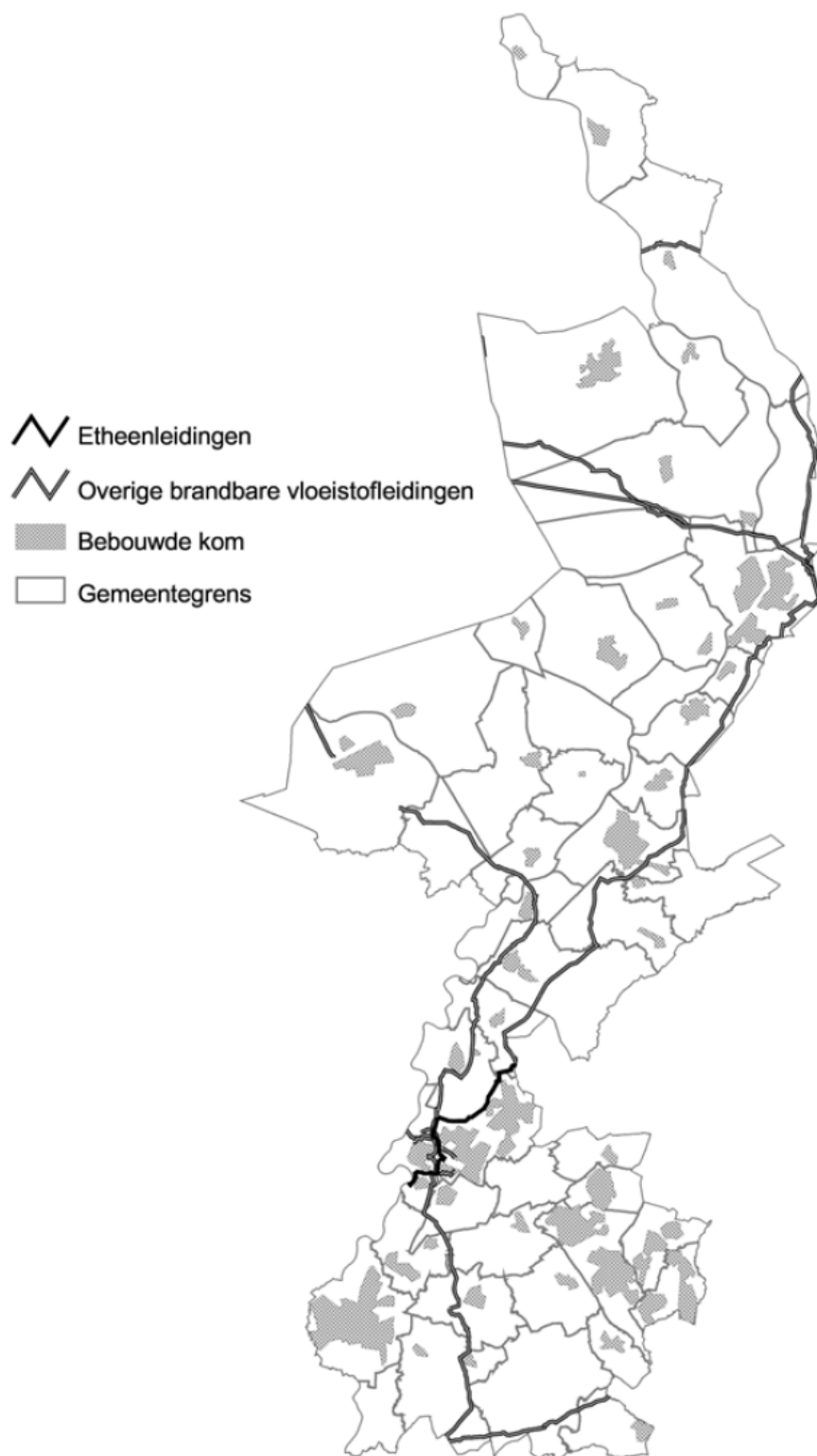


Kernwoord	Jaartal	Beschrijving
Nieuwsbrief V&W	2007	<i>Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Nieuwsbrief 4, februari 2007. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.</i>
NMP4	2001	<i>Nationaal Milieubeleidsplan 4. Een wereld een wil: werken aan duurzaamheid. VROM, Den Haag.</i>
POL	2006	<i>Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Provincie Limburg, Maastricht.</i>
Projectbeschrijving EMRIC	2006	<i>Projectbeschrijving EMRIC, Provincie Limburg.</i>
Provincie Limburg	2007	<i>Coalitieakkoord 2007-2011, Investeren en verbinden. Provincie Limburg, Maastricht.</i>
Royal Haskoning	2007	<i>Samenwerking en structurele formatie; Eindconcept ; In opdracht van de provincie Limburg.</i>
TNO	2005	<i>Gebiedsgericht groepsrisico; Groepsrisico op een kaart; september 2005; T. Wiersma, W. de Roos en M. de Wit.</i>
V&W	2006	<i>Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.</i>
Vaste waarden nieuwe vormen	2002	<i>Vaste waarden, nieuwe vormen. Milieubeleid 2002-2006. VROM, Den Haag.</i>
Veiligheid maken we samen deel 2	2006	<i>Uitvoeringsprogramma Limburg in het kader van de Programmafinanciering Externe Veiligheid 2006-2010. Provincie Limburg, Maastricht.</i>
Voorgangs- rapportage EV- beleid	2006	<i>Zesde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid. Directie Externe Veiligheid. VROM, Den Haag.</i>
Wetsvoorstel RBML	2006	<i>Kerndocument Wetsvoorstel RBML. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.</i>
www.factsonline.nl	2007	<i>http://www.factsonline.nl/ TNO, 24-04-'07.</i>
www.rivm.nl	2007	<i>http://www.rivm.nl/bms/over_bms/Beknopte_achtergrond.jsp, 19-04-'07.</i>
www.verkeerenwaterstaat.nl	2007/2	<i>http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/luchtvaart/regionale%5Fluchthavens/, 23-03-'07</i>
www.verkeerenwaterstaat.nl	2007	<i>http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/goederenvervoer/vervoergevaarlijkstoffen/095_basisnet/, 21-03-'07</i>
www.vrom.nl	2007a	<i>http://www.vrom.nl/pagina.html?id=9901, 19-04-'07</i>
www.vrom.nl	2007b	<i>http://www.vrom.nl/pagina.html?id=24684, 19-04-'07</i>
www.vrom.nl	2007c	<i>http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31182, 13-04-'07</i>
www.wetten.nl	2007	<i>http://wetten.overheid.nl/cgi-bin/deeplink/law1/title=WET%20RAMPEN%20EN%20ZWARDE%20ONGEVALLen, 26-03-'07.</i>

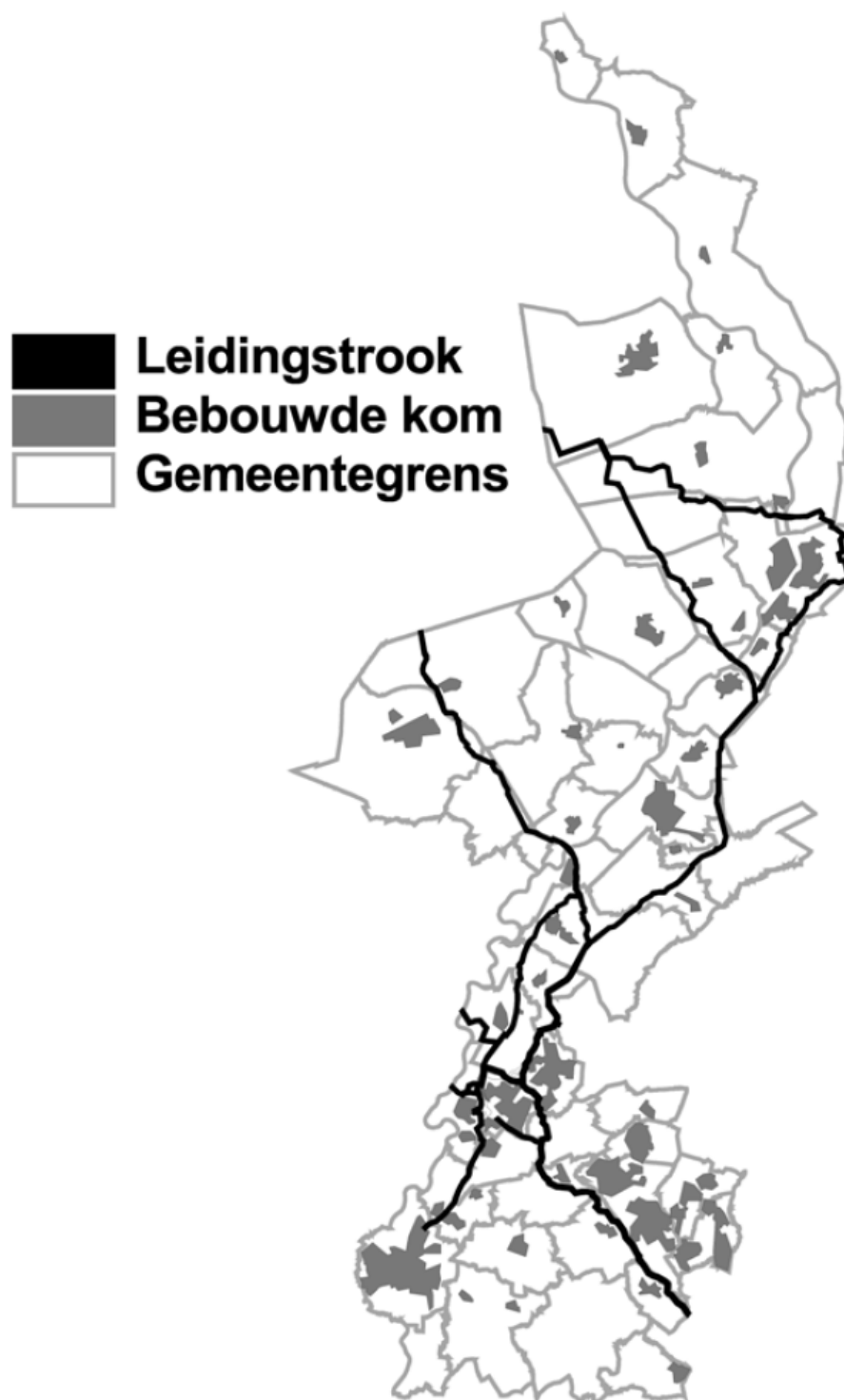
bijlage 1
Leidingtracés in Limburg



Figuur 1 Aardgastransportleidingen



Figuur 2 Buisleidingen brandbare vloeistoffen



Figuur 3 Buisleidingstroken in Limburg
rapport

bijlage 2
**Wettelijke onderdelen
verantwoordingsplicht groepsrisico**

Onderdeel	1	2
1. Aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betrokken inrichting - Functie-indeling - Gemiddelde personendichtheid (totaal en per functie/locatie) - Verblijfsduurcorrecties - Verschil tussen bestaande en nieuwe situatie	✓	✓
2. De omvang van het groepsrisico - De omvang voor het van kracht worden van het besluit - De omvang na het van kracht worden van het besluit; - De verandering van het groepsrisico ten gevolge van het besluit - De ligging van de groepsrisicocurve ten opzichte van de oriëntatiewaarde	✓	✓
3. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico bij de betrokken inrichting(en)	✓	✓
4. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico in het ruimtelijke besluit		✓
5. De mogelijkheden tot voorbereiding op en bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval - Pro-actie - Preventie - Preparatie - Repressie/zelfredzaamheid	✓	✓
6. De mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied van de inrichting bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen	✓	✓
7. De voor- en nadelen van andere mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico		✓
8. De mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst		✓
9. De voorschriften die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden in geval van het afgeven van een oprichtingsvergunning, in geval deze verhogend werkt op het groepsrisico van het betrokken gebied.		✓

1 = Oprichtingsvergunning conform artikel 8.1, 1° lid sub a van de Wm of veranderingsvergunning conform hetzelfde lid sub b

2 = Vaststelling van een bestemmingsplan of verlening van vrijstelling daarvan

(uit: Handreiking verantwoordingsplicht GR, 2004)

bijlage 3
Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten volgens Bevi



In verband met het aspect externe veiligheid wordt de volgende indeling gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. De formulering is gebaseerd op vigerende regelgeving: het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

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 m² per object;
 - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² 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.

Beperkt kwetsbaar object

- verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- Dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- Kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m² per object;
- Restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn;

Winkels: Complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak minder dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak kleiner dan 2000 m², voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.

- Sporthallen, zwembaden en speeltuinen;



- 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;
- 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 m² per object;
 - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- Objecten die met de eerder 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.

(Handleiding externe veiligheid inrichtingen, 2004)

bijlage 4
Aandachtspunten leden projectgroep

bijlage 5
Lijst van afkortingen

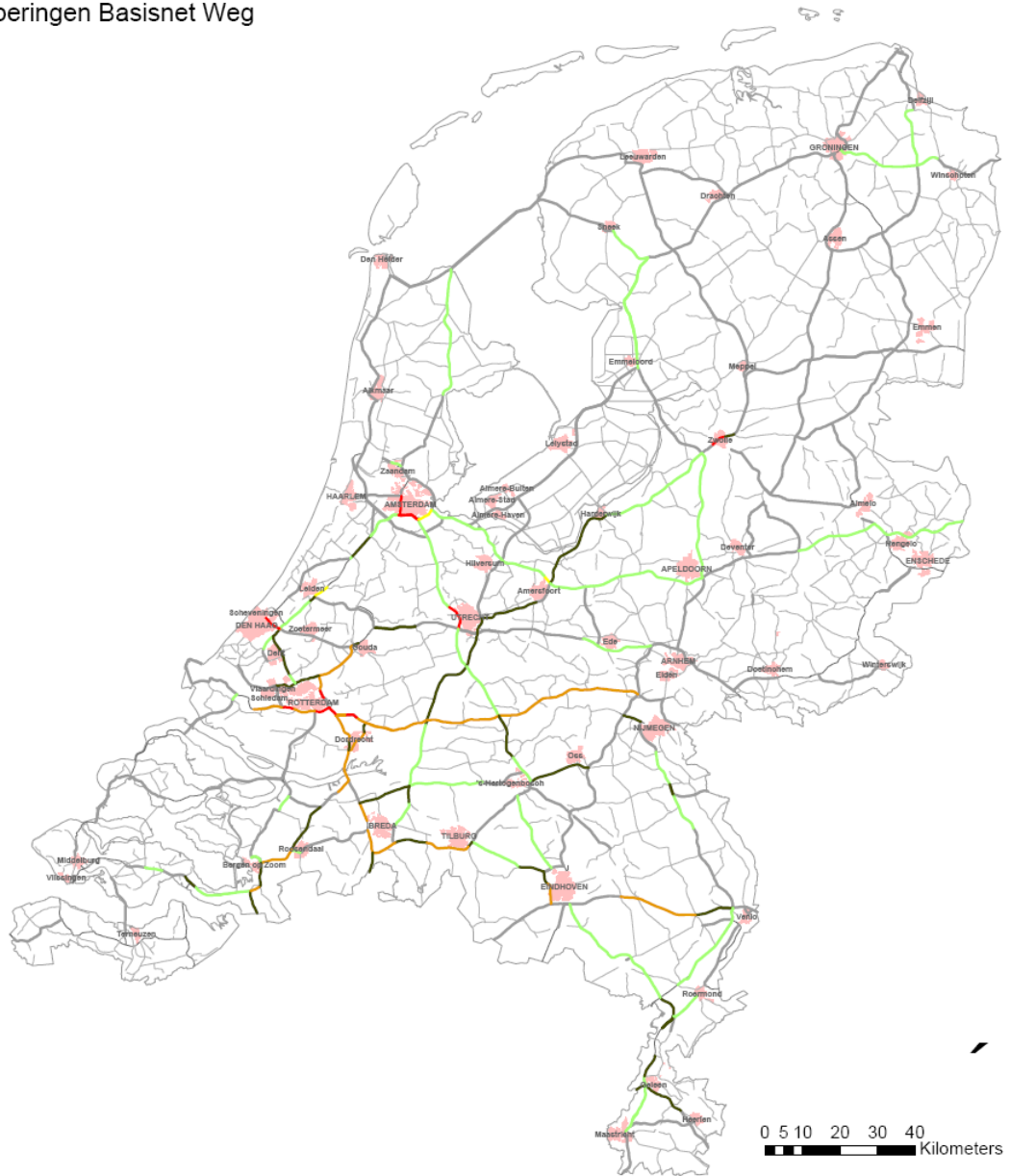


ACN	Adrescoördinaten Bestand Nederland
ALARA	As Low As Reasonably Achievable
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
BBT	Best Beschikbare Technieken
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
BHV	Bedrijfs hulpverlening
Bir	Besluit informatie inzake rampen en zware ongevallen
Bri	Besluit rampenbestrijdingsplannen inrichtingen
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
BZK	(Ministerie van) Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
COEV	Consequentieonderzoek Externe Veiligheid
CPR	Commissie voor Preventie van Rampen
EMRIC	Euregio Maas-Rijn Interventie in geval van Crisis
EV	Externe Veiligheid
EZ	(ministerie van) Economische Zaken
FACTS	Failure and Accidents Technical Information System
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
GR	Groepsrisico
IPO	Inter Provinciaal Overleg
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
ISOR	Informatie Systeem Overige Ramptypen
LPG	Liquified Petroleum Gas
NMP	Nationaal Milieu Beleidsplan
OW	Oriëntatiewaarde
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
POL	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PR	Plaatsgebonden Risico
QRA	Quantitative Risk Assessment
RAS	Risico Atlas Spoor
RBML	Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens
Revi	Regeling externe veiligheid inrichtingen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RRGS	Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen
SZW	(ministerie van) Sociale Zaken en Werkgelegenheid
V&W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat
VR	Veiligheidsrapport
VROM	(Ministerie van) Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Wm	Wet milieubeheer
Wms	Wet milieugevaarlijke stoffen
Wro	Wet ruimtelijk ordening
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening
WRZO	Wet Rampen en Zware Ongevallen
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren



bijlage 6 Concept basisnet

Typeringen Basisnet Weg



Legenda

- Wegvakken zonder probleem, noch nu als in 2020, ook niet bij toename VGS met factor 2
- Wegvakken zonder contour, waarbij een 10-6 contour ontstaat bij toename VGS met factor 2
- Wegvakken zonder GR-overschrijding, waarbij een overschrijding ontstaat bij toename bouwvolume met 40%
- Wegvakken zonder knelpunten, waarbij een 10-6 contour aanwezig is of zal ontstaan in 2020
- Wegvakken met huidige of toekomstige GR overschrijdingen of kwetsbare objecten binnen 10-6 contour
- 2-de tranche
- 3-de tranche

ARCADIS infrastructuur, milieu, gebouwen	
Part of a larger project	
Opdrachtgever	Ministerie VenW
Project	Basisnet weg
Opdracht	Typeringen wegvakken
Definitief	
Ontwerper	2 Technici
Datum	03/06/2007
Verkeersingenieur	Projectleider
Stad	Utrecht
Stadion	Amsterdam
Stadion	Amsterdam
Projectleider	Projectleider
Revisie	1.0

