

Risicoinventarisatie

Visie op externe veiligheid

Risicocommunicatie

Risico's InZicht

Beleidsvisie Externe Veiligheid

Concept, 8 februari 2005

Vergunningverlening

Handhaving

Ruimtelijke ordening

Informatisering

Scholing

Samenwerking

Kennisuitwisseling



Inhoudsopgave

Samenvatting ten behoeve van het Integraal Omgevingsplan (PM)

1. Inleiding
 2. Algemene veiligheidscriteria
 - 2.1 Wanneer wegen welke criteria mee?
 - 2.2 Plaatsgebonden risico
 - 2.3 Groepsrisico
 - 2.4 Zelfredzaamheid
 - 2.5 Beheersbaarheid
 - 2.6 Resteffecten
 3. Instrumenten
 - 3.1 Vergunningverlening
 - 3.2 Toezicht en handhaving
 - 3.3 Saneringsprogramma
 - 3.4 Ruimtelijk beleid
 - 3.5 Verkeer- en vervoersbeleid
 - 3.6 Rampenbestrijding
 - 3.7 Risicocommunicatie
 - 4 Gebieden
 - 4.1 Zeehaventerreinen
 - 4.2 Regionale kleine Luchthavens
 - 4.3 Kleinschalige en regionale bedrijventerreinen en functiemengingszones
 - 4.4 Westerschelde
- Bijlage 1: Afkortingen en referenties
Bijlage 2: Begrippenlijst

1. Inleiding

Achtergrond

Externe veiligheid staat de laatste jaren volop in de belangstelling. Dit heeft geresulteerd in nieuw beleid en nieuwe wet- en regelgeving. Deze nieuwe regelgeving vraagt om een duidelijke en bestuurlijk vastgestelde visie op het omgaan met externe veiligheidsnormen en de daarbij horende afweging van belangen van bedrijven en burgers. Als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Risico's InZicht (mei 2004, project 2A) stelt de provincie Zeeland een Beleidsvisie Externe Veiligheid op. Deze beleidsvisie zal in de toekomst deel uitmaken van het Integrale Omgevingsplan (IOP). Dit plan zal de sectorale omgevingsplannen vervangen. De planning van het Integraal Omgevingsplan voorziet vaststelling in 2006, zodat de visie op het aspect Externe Veiligheid (EV) eerder afgerond moet zijn, om in de planning van het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht te passen.

Doel visie

Het doel van de visie is het richting geven aan, en het stroomlijnen van de uitvoering van het provinciale externe veiligheidsbeleid op het gebied van:

- vergunningverlening, handhaving, sanering,
 - ruimtelijke ordening,
 - verkeer- en vervoersbeleid,
 - rampenbestrijding en risicocommunicatie,
- op verschillende schaalniveaus en met verschillende partners.

In deze visie wordt veelvuldig verwezen naar projecten uit het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht (25 mei 2004). In deze projecten wordt de visie per instrument verder uitgewerkt, bijvoorbeeld in de vorm van toetsingscriteria voor bestemmingsplannen (project 3C) en voorschriften voor milieuvergunningen (project 3A).

De Beleidsvisie Externe veiligheid wordt opgenomen in het Integrale Omgevingsplan. De looptijd van de visie sluit aan bij de looptijd van het IOP.

Activiteiten (en de financiële consequenties) die in het kader van het uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid in de loop van 2005 worden opgestart, worden opgenomen in een activiteitenplan.

Status

De provincie houdt bij toekomstige besluiten in het kader van vergunningverlening en ruimtelijke ordening rekening met de uitgangspunten zoals weergegeven in deze visie. Afwijkingen moeten worden gemotiveerd en getoetst door de Gedeputeerde Staten.

Afbakening

Deze visie heeft betrekking op het beheersen van risico's die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals lpg of

ammoniak) over weg, water, spoor en door buisleidingen. Het gaat om hoeveelheden waarbij in geval van een ongeval dodelijke slachtoffers in de omgeving kunnen vallen. De visie besteedt aandacht aan de onderwerpen waar de provincie bevoegdheden dan wel instrumenten heeft via de Wet milieubeheer, de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding.

Terrorismebestrijding valt buiten de reikwijdte van deze visie.

Omdat kernenergiebeleid onder de directe verantwoordelijkheid van het rijk valt, is in deze visie geen aandacht besteed aan de specifieke risico's van de kerncentrale en de opslag van radio-actief afval in Borssele.

Context

De beleidskeuzes van de provincie, zoals vastgelegd in deze visie, zijn bepaald door:

- Wet- en regelgeving
- De bestaande risicosituatie
- De ruimtelijke dynamiek
- De maatschappelijke context.

De figuur op de volgende bladzijde geeft een toelichting op de context waarbinnen deze visie tot stand is gekomen.

Leeswijzer

De groepering van de beleidskeuzes in deze visie is gebaseerd op:

- Het IPO-stramien tot formulering externe veiligheid (2004)
- De clustering van projecten in het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht (25 mei 2004).

De opbouw is als volgt: In hoofdstuk 2 komen de beleidskeuzes ten aanzien van de veiligheidscriteria aan bod: plaatsgebonden risico (PR), groepsrisico (GR), zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Aan de hand van deze criteria beoordelen wij veiligheidssituaties in het kader van vergunningverlening en ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 3 gaat in op de instrumenten waar de provincie over beschikt om het externe veiligheidsbeleid uit te voeren: vergunningverlening, handhaving, sanering, ruimtelijke beleid, verkeer- en vervoersbeleid, rampenbestrijding en risicocommunicatie.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingezoomd op uitgangspunten specifiek voor de volgende gebieden: zeehaventerreinen, luchthavens, bedrijventerreinen en de Westerschelde.

Bijlage 1 bevat de afkortingen en referenties, bijlage 2 een begrippenlijst.

Wet en regelgeving

Toetsingskaders voor de beoordeling van risico's als gevolg van het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de volgende:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- Wet op de Ruimtelijke Ordening
- Wet Milieubeheer
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding
- Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO)
- Besluit Rampenbestrijding Inrichtingen
- Vuurwerkbesluit, Besluit LPG-tankstations
- PGS (voorheen CPR)-richtlijn
- Circulaires voor transport

Maatschappelijke context

De maatschappelijke context wordt bepaald door de verschillende betrokken partijen bij externe veiligheid. Denk aan burgers, bedrijven en bestuurders. De provincie Zeeland heeft de bestuurlijke focus voor het EV-beleid vastgelegd in de nota "Hoofdlijnen voor het eerste Zeeuwse omgevingsplan" (juli 2004). De provincie zet hierbij in op een optimaal verzorgingsbeleid. Binnen de provinciale beleidsruimte betekent dit:

- oppakken van de regierol van de provincie;
- opstellen van een stringent brongericht beleid;
 - opstellen van een sturend locatiebeleid;
 - leggen van relatie met de (on)mogelijkheden van de hulpdiensten bij besluiten met risico aspecten.

Beleidsvisie Zeeland

Uitgangspunten ten aanzien van:

- veiligheidscriteria
- de inzet van instrumenten
- specifieke gebieden

Bestaande risicosituatie (zie §2.1 uitvoeringsprogramma "Risico's In Zicht")

Transport van gevaarlijke stoffen:

- de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over water (Westerschelde/ Kanaal Gent-Terneuzen / Rijn-Schelde Kanaal);
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor (Goes en Sas van Gent);
- buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Zeeuws-Vlaanderen (o.a. etheen) en Midden Zeeland (o.a. propaan en kerosine)

Industriële veiligheid en LPG-stations:

- Industriële complexen in de Kanaalzone en het Sloegebied. Vanwege de gunstige ligging zijn er relatief weinig knelpunten in het Sloegebied. In de Kanaalzone zijn deze knelpunten er wel: het is een ouder gebied waar wonen en werken dicht op elkaar plaatsvinden. Aandacht behoeven o.a. Sluiskil, Sas van Gent en Terneuzen.
- Ca. 18 zogenaamde BRZO-bedrijven.
- Andere, kleinere risicobronnen die vooral van de gemeenten aandacht vragen, zijn LPG-stations en de opslag van gevaarlijke stoffen op kleinere bedrijfsterreinen.

Ruimtelijke dynamiek

Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de provincie waarbij externe veiligheid een rol speelt zijn:

- ontwikkelen zeehaventerreinen, o.a. Westerschelde Container Terminal (uitstraling risico's naar spoor en A58)
- ontwikkelingen rondom Kanaal Gent-Terneuzen
- concentreren bedrijven op regionale bedrijventerreinen;
- woningbouw in de vier grote steden;
- realiseren woningbouw Scheldeterrein Vlissingen;
- uitbreiden Goes richting spoor/snelweg
- herzien routing gevaarlijke stoffen (gezamenlijk beleid provincie en gemeenten);
- ontwikkelen zeevaartroutes naar Antwerpen.

In het kader van de projecten 1A en 1B uit het Uitvoeringsprogramma "Risico's Inzicht" wordt een gedetailleerde inventarisatie van de risico's op het gebied van de externe veiligheid uitgevoerd. Daarnaast vindt er in het kader van de risicokaart een inventarisatie plaats van de risico's van overige maatramptypen en van kwetsbare objecten.

Figuur: Context Beleidsvisie Externe Veiligheid

2. Algemene veiligheidscriteria

De provincie Zeeland wil enerzijds de kwaliteit van de woonomgeving verbeteren en anderzijds de (economische) vitaliteit versterken. De combinatie van wonen en werken is alleen mogelijk als we een bepaald risiconiveau accepteren. Welk risiconiveau aanvaardbaar verschilt per situatie en vraagt om een zorgvuldige afweging. Algemene veiligheids-criteria voor de beoordeling van risicosituaties zijn: plaatsgebonden risico (PR), groepsrisico (GR), zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten¹. Niet bij iedere beoordeling zijn al deze criteria relevant. In dit hoofdstuk wordt eerst stilgestaan bij de vraag wanneer welke criteria aan de orde zijn, waarna de criteria apart worden toegelicht.

2.1 Wanneer wegen welke criteria mee?

Voor het plaatsgebonden risico gelden wettelijke grenswaarden, waarop de provincie in alle gevallen toetst (zie §2.2).

Voor het groepsrisico gelden oriënterende waarden. Niet in alle gevallen vereist de provincie een nader onderzoek naar het groepsrisico (zie onderstaand beslisschema).

De provincie vereist geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico als²:

- de geplande kwetsbare objecten buiten het invloedsgebied³ liggen (dan is er geen groepsrisico);
- het een enkel (kwetsbaar) object in een nagenoeg maagdelijke omgeving betreft (dan is het groepsrisico zeer laag);
- het een enkel (kwetsbaar) object in een al zeer volle omgeving betreft, waardoor het effect op het groepsrisico marginaal is.

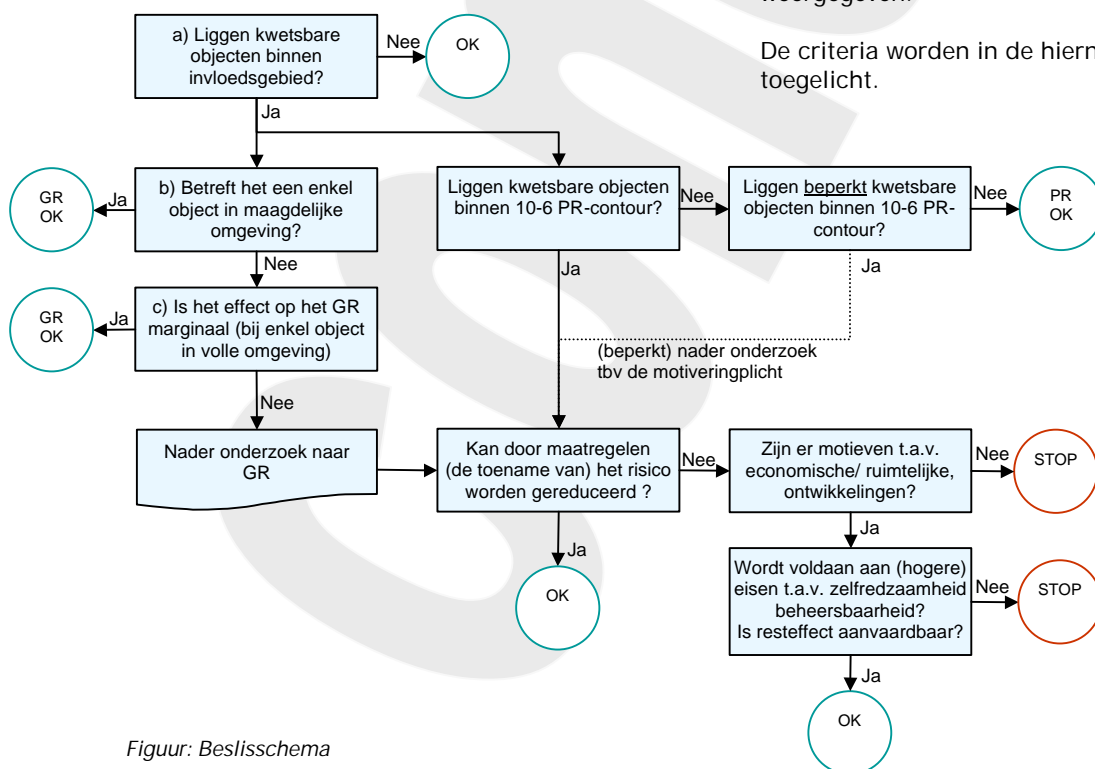
De provincie hanteert hierbij de volgende vuistregels:

ad b) Tot een factor 10 onder de oriënterende waarde vereist de provincie geen uitgebreid onderzoek naar het groepsrisico.

Ad c) Tot een toename van het groepsrisico van 10% beschouwt de provincie de toename als marginaal.

Pas als risicosituatie niet voldoet aan de hiervoor genoemde voorwaarden a, b en c, vereist de provincie een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico, waarbij aandacht wordt besteed aan de criteria zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. In onderstaand schema is de samenhang tussen de criteria schematisch weergegeven.

De criteria worden in de hiernavolgende paragrafen toegelicht.



Figuur: Beslisschema

¹ Deze criteria worden gehanteerd in het Toetsingskader Externe Veiligheid Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht (2004) en zijn overgenomen in het IPO-stramien tot formulering externe veiligheid (2004).

² Zie Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, augustus 2004

³ De definitie van een invloedsgebied is opgenomen in bijlage 2.

2.2 Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Dit risico wordt uitgedrukt in de overlijdenskans per jaar. Er zijn verschillende normen voor risico's als gevolg van risicovolle activiteiten bij bedrijven en het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en in bestaande en in nieuwe situaties (zie onderstaand overzicht).

Tabel: Inrichtingen: Risiconormen kwetsbare objecten (Bevi)*

Type situatie	PR > 10 ⁻⁵	PR > 10 ⁻⁶
Aanwezige kwetsbare objecten	<3 jr bronmaatregelen/ saneren/ objecten amoveren/ bestemmingsplan wijzigen	Objecten moeten zsm, uiterlijk 1-1-2010 voldoen aan PR 10 ⁻⁶
Geprojecteerde kwetsbare objecten	< 3jr na bouwvergunning: bronmaatregelen/ saneren	Objecten moeten zsm, uiterlijk 1-1-2010 voldoen aan PR 10 ⁻⁶
Oprichting vergunning	Niet toegestaan	
Verandering inrichting met Wm-vergunning van vóór Bevi	Niet toegestaan	PR moet gelijk blijven, Kwetsbare objecten: PR 10 ⁻⁶ uiterlijk 1-1-2010
Verandering inrichting	Niet toegestaan	
RO-besluit "kwetsbare objecten toegelaten"	Niet toegestaan	Niet toegestaan (Anticipatie wel)

Tabel: Inrichtingen: Risiconormen beperkt kwetsbare objecten (Bevi)*

Type situatie	PR > 10 ⁻⁵	PR > 10 ⁻⁶
Aanwezige en geprojecteerde kwetsbare objecten	Verbetering door ALARA/maatregelen bij objecten	
Oprichting vergunning	In beginsel niet toegestaan	
Verandering inrichting met Wm-vergunning van vóór Bevi	In beginsel niet toegestaan	PR moet gelijk blijven
Verandering inrichting	In beginsel niet toegestaan	
RO-besluit "kwetsbare objecten toegelaten"	In beginsel niet toegestaan	

* Zie voor een uitgebreidere beschrijving het IPO stramien tot formulering van het externe veiligheidsbeleid, 2004

Tabel: Risiconormen Transport (Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen)**

Type situatie	Norm
Bestaande situatie	Grenswaarde PR 10 ⁻⁵ Streven naar PR 10 ⁻⁶
Nieuwe situatie	Kwetsbaar Grenswaarde PR 10 ⁻⁶ Beperkt kwetsbaar Richtwaarde PR 10 ⁻⁶

** NB deze normen gelden niet voor aardgas: voor aardgas worden de afstandstabellen gehanteerd uit het Structuurschema Buisleidingen, VenW, 2002; deze zijn gebaseerd op een combinatie van PR en GR.

Definitie beperkt kwetsbaar object* (Bevi, art. 1, lid 1a)

- 1°. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare, en
- 2°. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- kantoorgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- hotels en restaurants, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- winkels, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- sport- en kampeerterrainen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder d, vallen;
- bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;
- objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en
- objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

De Provincie Zeeland beschouwt in aanvulling hierop de volgende objecten als "beperkt kwetsbaar": stranden, horeca op havenindustrie-terreinen.

Definitie kwetsbaar object* (Bevi, art. 1, lid 1m)

- woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in a, onder a;
- 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, of
 - gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 - kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeropp. van meer dan 1500 m² per object, of
 - 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 winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
- kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

De Provincie Zeeland beschouwt in aanvulling hierop de volgende objecten in ieder geval als "kwetsbaar": bungalows op campings, bungalows op bungalowparken.

De provincie hanteert de hiervoor genoemde grens- en streefwaarden uit het Bevi en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de bijbehorende definities voor kwetsbare en beperkt kwetsbare projecten.

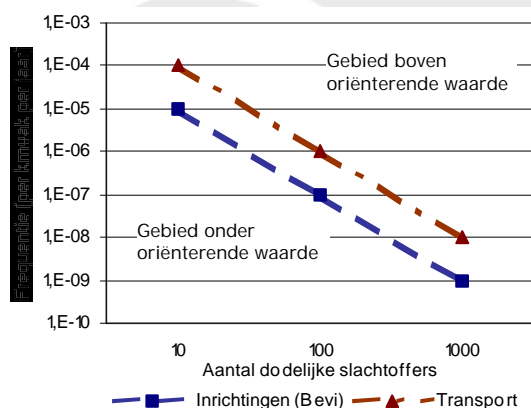
De provincie beschouwt bedrijven in het algemeen als een beperkt kwetsbaar object en staat daarom op zeehavenindustriegebieden die bestemd zijn voor zware industrie, toe dat bedrijven worden toegelaten binnen de PR 10⁻⁶-contour (zie ook §4.1). Bedrijven in de dienstverlenende sector worden op deze terreinen alleen toegestaan als zij een relatie hebben met een bedrijf op het zeehaventerrein. Of en onder welke voorwaarden op deze industrieterreinen ook bedrijven (bijvoorbeeld chemische industrie) binnen de PR 10⁻⁵-contour worden toegelaten, is een locatiespecifieke afweging.

Voor het landelijk gebied gelden de PR-normen als ondergrens. Uitgangspunt is dat "wat schoon is, schoon moet blijven"; oftewel dat de risicosituatie niet mag verslechteren. Alleen bij zeer zwaarwegende motieven staan we een verslechtering toe; denk aan:

- een voor de regio zeer belangrijke ruimtelijke en/of economische ontwikkeling;
- een situatie waarbij door strikte toepassing van de normen de externe veiligheidsproblematiek elders (sterk) toeneemt.

2.3 Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval worden getroffen. Voor het groepsrisico gelden oriënterende waarden (zie onderstaande grafiek). Over elke overschrijding van de oriënterende waarde en over de toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd.



Figuur: Normlijn groepsrisico (oriënterende waarden)

In §2.1 is aangegeven in welke situaties de provincie een nader onderzoek naar (de toename van) het groepsrisico eist. Hiervoor moet eerst worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om het groepsrisico te reduceren. Dit kan door het treffen van bronmaatregelen en door het schuiven met personendichtheden (hogere bebouwingsdichtheden verder van de risicobron af). Als dit niet mogelijk is, is een motivatie nodig waarbij wordt aangegeven waarom de ontwikkeling toch gewenst is (motieven t.a.v. economische, ruimtelijke, stedelijke ontwikkeling) en waarom alternatieven niet mogelijk zijn. Ook moet worden aangegeven hoe de veiligheidssituatie zoveel mogelijk wordt verbeterd.

Motieven voor de overschrijding van de oriënterende waarde of een acceptatie van de verslechtering van de risicosituatie kunnen zijn:

- het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied of vervangende nieuwbouw in het kader van de herstructurering van stedelijk gebied
- een voor de regio zeer belangrijke ruimtelijke ontwikkeling
- een situatie waarbij door strikte toepassing van de normen de externe veiligheidsproblematiek elders (sterk) toeneemt.

Deze verantwoording moet vastgelegd zijn in een besluit, zoals besluiten ten behoeve van een bestemmingsplanprocedure of een milieuvergunning.

Net als bij de beoordeling van het PR geldt voor het landelijk gebied als uitgangspunt dat de risicosituatie niet mag verslechteren (zie §2.2).

2.4 Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin de aanwezigen (bewoners, werkenden bezoekers) zich op eigen kracht in veiligheid kunnen brengen.

Aspecten die de zelfredzaamheid beïnvloeden zijn:

- De planning van functies met gebruikers met een hoge dan wel een verminderde zelfredzaamheid;
- Infrastructurele voorzieningen om de gevarenszone te ontvluchten, vluchtrichtingen,
- Mogelijkheden om zones luchtdicht af te sluiten.
- Maatregelen voor het alarmeren en informeren van bewoners.

De provincie toetst of in een besluit in voldoende mate is voorzien in maatregelen om de zelfredzaamheid te verbeteren (nadere invulling criteria: PM).

2.5 Beheersbaarheid

De beheersbaarheid wordt bepaald door de mogelijkheden van de hulpdiensten en andere betrokken instanties om hun taken goed uit te voeren. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van de locatie, opstel mogelijkheden, de inzetbaarheid van materieel en personele capaciteit (mogelijk omschrijven als afstemming tussen hulpvraag en hulpaanbod).

De provincie toetst of in een besluit in voldoende mate is voorzien in maatregelen om de beheersbaarheid te verbeteren (nadere invulling criteria: PM).

2.6 Resteffecten

Het resteffect betreft de inschatting van het aantal doden, gewonden en de materiele schade die als gevolg van een ongeval kan ontstaan.

De provincie vereist een onderzoek naar de effectafstanden en naar mogelijke maatregelen om deze effectafstanden terug te brengen. Hierbij moet rekening worden gehouden met domino-effecten en cumulatie (zie kader).

Domino effecten en cumulatie

Er is sprake van domino effecten als bijv. een explosie of brand binnen een bedrijf, een tweede explosie of brand bij een aangrenzend bedrijf veroorzaakt. Er is sprake van cumulatie als binnen de invloedssfeer van een risicobron een tweede of meer risicobronnen liggen. Het landelijk beleid inzake de omgang met cumulatie bij externe veiligheid is in ontwikkeling. Vast staat dat cumulatie moet worden betrokken bij de invulling van de verantwoordingsplicht⁴. Zowel de positieve als negatieve aspecten moeten worden beschouwd, waaronder:

- het situeren van meer risicovolle bedrijven in elkaars directe omgeving leidt tot minder gebruik van risicoruimte;
- bij domino-effecten moet de capaciteit van hulpdiensten hierop worden getoetst,
- als meer risicobronnen dicht bij elkaar zijn gelegen zijn veiligheidsvoorzieningen *relatief* goedkoper te realiseren.

⁴ Zie Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, Augustus 2004 (concept), onder meer hoofdstuk 14

3. Instrumenten

De provincie heeft de volgende instrumenten tot haar beschikking om het EV-beleid uit te voeren: vergunningverlening, handhaving, sanering, ruimtelijk beleid, verkeer- en vervoerbeleid, rampenbestrijding en risicocommunicatie. De visie is per instrument verder uitgewerkt in projecten uit het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht (25 mei 2004).

Tabel: Relatie visie – projecten Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht en reguleren plannen, programma's en besluiten

Onderdeel visie	Project Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht	Reguliere plannen, programma's besluiten
Veiligheids-criteria		
Vergunning-verlening & handhaving	3A: Actualisatie vergunningen 3B: Intensivering toezicht en handhaving	Milieuvergunning Milieu-uitvoeringsprogramma Handhavingprogramma
Sanering	3D: Opstellen saneringsprogramma's	Saneringsprogramma
Ruimtelijk beleid	3C: EV in bestemmingsplannen	Omgevingsplan Bestemmingsplannen
Verkeer- en vervoerbeleid		Routes gevaarlijke stoffen
Rampenbestrijding		Regionaal beheersplan Rampenplan Rampenbestrijdingplan
Risico-communicatie	2B: Plan Risico-communicatie	Plan risico-communicatie
Specifieke gebieden		afhankelijk van oplossingsrichting

3.1 Vergunningverlening

Milieuvergunningen bieden de mogelijkheid om risicosituaties bij de bron aan te pakken. De provincie kiest voor een meer stringent brongericht beleid (zie de nota "Hoofdpijnen voor het eerste Zeeuwse omgevingsplan", juli 2004). Dit betekent dat we bij de beoordeling van een vergunning(aanvraag) van ieder risicovol bedrijf de volgende uitgangspunten hanteren:

We beoordelen de risicosituatie aan de hand van de veiligheidscriteria zoals genoemd in hoofdstuk 2.

In het kader van de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer leggen we in vergunningvoorschriften verdergaande maatregelen vast op het gebied van externe veiligheid, bijvoorbeeld voor het transport van gevaarlijke stoffen (aan- en afvoer)⁵. Dit kan betekenen dat een vergunning wordt geweigerd of voor beperkte capaciteit wordt afgegeven als de aan/afvoer voor wat betreft externe veiligheid tot problemen langs de transportroute leidt.

We hanteren de "Best beschikbare technieken" (BBT) uit de IPPC-richtlijn. Deze Europese richtlijn heeft als doel industriële verontreiniging te voorkomen en te beperken, en biedt het kader voor

⁵ Zie de rapportage "Wet milieubeheer en transportrisico's Westerschelde", Haskoning, 30 september 2002

de aanvraag, de procedure en de inhoud van een milieuvergunning.

Een inherent veilige installatie is een installatie waar onmogelijk gevaarlijke stoffen naar buiten kunnen treden. Dit is in de praktijk (bijna) nooit 100% haalbaar, maar kan wel benaderd worden door verdergaande maatregelen dan nu gebruikelijk is. Om de inherente veiligheid van een inrichting positief te beïnvloeden vragen we dat bedrijven, naast de wettelijk vereiste risicoberekeningen (QRA's), een studie (laten) uitvoeren naar de (on)mogelijkheden van het toepassen van het beginsel van de inherente veiligheid. Zo worden maatregelen die leiden tot een hogere veiligheid en de bijbehorende kosten/batenanalyse zichtbaar gemaakt. De mogelijke maatregelen verwerken we in vergunningvoorschriften (denk bijvoorbeeld aan de invloed van dubbelwandige containers of vergaande instrumentele beveiligingen).

Het beheersen van risico's is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van bedrijven zelf. Om ervoor te zorgen dat bedrijven hier structureel invulling aan geven, schrijven we in de vergunning elementen van een veiligheidszorgsysteem verplicht voor. In zo'n veiligheidszorgsysteem geeft het bedrijf aan hoe ze de veiligheid (van bijv. procesinstallaties en op- en overslagsystemen) beheerst, onder andere door het treffen van organisatorische maatregelen. Bij het opstellen van de vergunningvoorschriften houden we rekening met de mate waarin een bedrijf een dergelijk zorgsysteem heeft ingevoerd (meer doel- in plaats van middelvoorschriften).

Bij de beoordeling van een vergunningaanvraag houden we rekening met de omvang van het effectgebied als gevolg van de opslag en het werken met gevaarlijke stoffen. Zeker waar deze effectcontouren over woongebieden liggen zoeken we naar extra maatregelen om de risicosituatie te beheersen en te reduceren. Dit is onder meer een punt van aandacht bij de zogenaamde BRZO-bedrijven, PGS15-bedrijven en ammoniakkoelinstallaties.

Bij het beoordelen van een vergunningaanvraag houden we rekening met domino-effecten (niet alleen bij BRZO-bedrijven). Denk bijvoorbeeld aan de uitstraling van risico's van een emplacement via transportassen en de kans op brandoverslag bij de opslag van brandgevaarlijke stoffen.

In project 3A van het Uitvoeringsprogramma Risico's In Zicht worden de vergunningen geactualiseerd volgens de uitgangspunten zoals verwoord in deze visie.

3.2 Toezicht en handhaving

De provincie ziet toe op het naleefgedrag van inrichtingen voor wat betreft externe veiligheidsvoorschriften. Daartoe wordt structureel (jaarlijks) op basis van een omgevingsanalyse⁶ een regionaal handhaving-programma opgesteld, uitgevoerd en geëvalueerd (programmatisch handhaven). Uitgangspunt hierbij is dat we ons inzetten voor een verdere intensivering van de samenwerking tussen de verschillende handhavende partijen. In project 3B uit het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht wordt externe veiligheid als extra kleurspoor opgenomen in de Bestuursovereenkomst Samenwerking milieuhandhaving en wordt het nieuwe externe veiligheidsbeleid verwerkt in het regionale handhavingprogramma.

Uitgangspunt is dat we de BRZO-bedrijven controleren overeenkomstig de zgn. provinciale "inspectiefrequentiemethodiek" die is vastgelegd in het inspectieprogramma dat door GS is vastgesteld.

Tijdens de controles houden we nadrukkelijk rekening met "nieuwe" externe veiligheidsaspecten, die – overeenkomstig de hiervoor genoemde uitgangspunten – zijn vastgelegd in vergunningvoorschriften. Dit houdt bijvoorbeeld in dat we risicoberekeningen (QRA's) laten uitvoeren en de uitgangspunten van deze berekeningen controleren om het plaatsgebonden risico van risicovolle installaties te bepalen.

Om zoveel mogelijk te leren van incidenten registreert en analyseert de provincie incidenten structureel (opbouw casuïstiek).

Om de kwaliteit van de vergunningverlening en handhaving te waarborgen is kennisontwikkeling een voorwaarde, zowel voor provinciale betrokkenen als voor externe partijen (met name gemeenten, brandweer). De provincie heeft hierin een initiërende en adviserende rol. In project 4D uit het uitvoeringsprogramma ontwikkelt de provincie een programma voor cursussen en kennisbijeenkomsten en voert dit programma uit.

3.3 Saneringsprogramma

Voor Zeeland is bekend dat er een aantal saneringen uitgevoerd moet worden, omdat kwetsbare objecten binnen de zones liggen waar grenswaarden worden overschreden. Het betreft vooral LPG-stations in woonkernen (zowel urgente als niet urgente saneringssituaties) en enkele bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is. Het opstellen van een saneringsprogramma is een

⁶ Hierbij wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de risico-inventarisatie (projecten 1A en 1B uit het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht) en de provinciale risicokaart.

project uit het Uitvoeringsprogramma Risico's In Zicht (project 3D). In dit project vindt ook de prioritering plaats. Uitgangspunt hierbij is dat de voorkeur in de eerste plaats uitgaat naar brongerichte maatregelen, en in de tweede plaats naar het oplossen binnen het ruimtelijke spoor.

3.4 Ruimtelijk beleid

De provincie werkt vanuit een gebiedsgerichte aanpak met aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit als geheel, waarbij voldaan wordt aan de veiligheidscriteria zoals in hoofdstuk 2 beschreven. Algemene uitgangspunten in het ruimtelijk veiligheidsbeleid zijn:

- Voorkom dat kwetsbare bestemmingen worden gerealiseerd in de omgeving van risicovolle activiteiten en risicovol transport.
- Voorkom dat de risicosituaties verslechteren.
- Brongerichte maatregelen verdienen de voorkeur boven omgevingsgerichte maatregelen.

Uitgangspunten bij het opstellen van ruimtelijke plannen zijn:

- Leg risicocontouren ruimtelijk vast.
- Houd bij het bestemmen rekening met risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten in aangrenzende gebieden (cq. plannen).

De provincie voert een meer sturend locatiebeleid (zie "Hoofdlijnen voor het eerste Zeeuwse omgevingsplan", juli 2004). Het doel is de risico's te concentreren om zoveel mogelijk Zeeuwse ruimte risicovrij te houden. Daarom eist de provincie bij de segmentering van bedrijventerreinen naast een bovengrens ook een ondergrens te hanteren voor het toelaten van bedrijfscategorieën. Zo kan worden voorkomen dat bij industrieterreinen die met name bestemd zijn voor de vestiging van risicovolle bedrijven, uitbreidingen van risicovolle activiteiten worden belemmerd door de vestiging van lichte bedrijfscategorieën (zie hoofdstuk 4). Voorts willen wij er voor zorgdragen dat bij nieuwe bedrijfsterreinen tot clustering van bedrijfssegmenten wordt overgegaan (bijv. geclusterde vestiging van chemische industrie).

In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten per gebied(stype) beschreven. Deze uitgangspunten zijn richtinggevend voor keuzes die in provinciale plannen worden vastgelegd en voor de toetsing van bestemmingsplannen. In project 3C van het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht wordt een stappenplan opgesteld voor het opstellen en beoordelen van bestemmingsplannen, waarin deze uitgangspunten nader zijn geconcretiseerd. In dit stappenplan wordt ook aangegeven hoe de afstemming met het brongerichte spoor (vergunningverlening) plaats vindt.

3.5 Verkeer- en vervoersbeleid

Algemene uitgangspunten in het verkeer- en vervoersbeleid zijn de volgende:

- Nieuwe transportassen dienen zoveel mogelijk te worden gebundeld en in stroken te worden geconcentreerd.
- Bij nieuwe situaties in het kader van vergunningverlening en ruimtelijke ordening moet – vanuit externe veiligheidsoptiek – de meest optimale verkeer- en vervoersmodaliteit worden onderzocht en toegepast.

Buisleidingen

Op dit moment zijn er situaties waar kwetsbare objecten (bv woningen) binnen de risicocontouren van buisleidingen zijn gelegen. Het betreft saneringssituaties op basis van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire aardgas en K1, K2, K3 brandbare vloeistoffen. De provincie zal actief meewerken aan de nieuwe buisleidingencirculaire aardgas teneinde knelpunten tijdig te inventariseren en op te heffen.

De provincie wijst beheerders van buisleidingen op hun eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van het beheersen van risicosituaties (zo mogelijk door het handhaven op het functioneren van beheerssystemen). Hiertoe is in de PMV vastgelegd dat beheerders van buisleidingen een beheerssysteem moeten hebben geïmplementeerd dat voldoet aan de norm NEN 3650. De provincie streeft naar een landelijke regeling voor buisleidingen en zal dit in het overleg met het rijk bevorderen.

Spoor

Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijk stoffen over spoor vormt volgens het kabinetsstandpunt Ketenstudies de spoorlijn door Zuid-Beveland een knelpunt. Het betreft een administratief knelpunt: op basis van de vergunde situatie is meer vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan dan gezien de aanwezige fysieke capaciteit mogelijk is. Daarom zorgen we er in het vergunningetraject voor dat de milieucapaciteit is afgestemd op de fysieke capaciteit.

Weg

De gezamenlijke provincies en het rijk werken, in lijn met de nota mobiliteit, aan een kwaliteitsnet goederenvervoer waarbij externe veiligheid een aandachtspunt is. Nieuw te realiseren provinciale wegen moeten voldoen aan het basisniveau voor het basisnet beschreven in deze nota.

De provincie zet zich in voor een samenhangende, actuele, route gevaarlijk stoffen, voor zowel provinciale als gemeentelijke wegen. In het project 1B van het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht worden de huidige transportrisico's geactualiseerd. De projectleiding van dit project is in handen van de provincie.

Water

De provinciale uitgangspunten ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde worden toegelicht in §4.4. Voor de overige transport van gevaarlijke stoffen over water geldt dat er momenteel geen knelpuntsituaties zijn maar de vinger aan de pols moet worden gehouden.

3.6 Rampenbestrijding

Instrumenten die als doel hebben rampen te bestrijden zijn: regionale beheersplannen, gemeentelijke rampenplannen, rampenbestrijdingsplannen en calamiteitenplannen.

Een regionaal beheersplan is een meerjarig beleidsplan van de brandweer, politie, GHOR en gemeenten, dat gaat over de gezamenlijke voorbereiding van de regio op mogelijke rampen en zware ongevallen. Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland beoordeelt aan de hand van een door alle provincies gehanteerd toetsingskader of het plan voldoet aan hetgeen wettelijk is vereist.

Iedere gemeente dient te beschikken over een gemeentelijk rampenplan, waarin risico's worden geïnventariseerd, de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden in het kader van de rampenbestrijding worden beschreven en het beleid ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen wordt vastgelegd. Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland toetst rampenplannen aan de hand van een interprovinciaal vastgesteld toetsingskader.

Daarnaast zijn er voor meer specifieke risico's bij de zogenaamde BRZO-bedrijven rampenbestrijdingsplannen verplicht op grond van het Besluit rampenbestrijding inrichtingen (Bri). Een rampenbestrijdingsplan is een in detail uitgewerkt multidisciplinair plan waarmee de hulpdiensten een specifiek omschreven scenario kunnen bestrijden. De Commissaris van de Koningin toetst de rampenbestrijdingsplannen aan de hand van een interprovinciaal vastgesteld toetsingskader.

3.7 Risicocommunicatie

De provincie heeft te maken met de lastige praktijk van het communiceren over risico's. Doel is de beleving van risico's door burgers meer in overeenstemming te brengen met de feitelijke risico's.

De nieuwe Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding verzaard de plicht van de overheid om de burgers actief te informeren over de risico's in hun (woon)omgeving. De burgers moeten inzicht krijgen in de mogelijke risico's en in de maatregelen die zij van het bestuur en de hulpverleningsdiensten kunnen verwachten als het fout gaat. Om dit inzichtelijk te maken, is de provinciale risicokaart in het leven geroepen. Met het opstellen van een risicokaart heeft de provincie een start gemaakt om de communicatie richting burgers te verbeteren. Hoewel de risicokaart een belangrijk communicatiemiddel vormt, zullen ook andere initiatieven ontplooid moeten worden om de risicobewustzijn te verhogen.

Project 2B uit het Uitvoeringsprogramma Risico's Inzicht betreft het opstellen van een plan met concrete communicatie-instrumenten. In dit project wordt aangesloten bij het gelijknamige IPO-project. In project 2B is de ambitie verwoord dat een actieve communicatiestrategie wordt gevolgd waarbij,

- de verschillende zenders van informatie een eenduidige boodschap uitdragen;
- een samenhangend pakket van communicatiemiddelen wordt ingezet dat (lokaal/regionaal en grensoverschrijdend) is afgestemd op de uitgangssituatie en de behoeften van zowel de zenders als de ontvangers.

4. Gebieden

In de projecten 1A en 1B van het Uitvoeringsprogramma Risico's InZicht wordt geïnventariseerd in welke gebieden risico's een probleem vormen. Op basis van deze projectresultaten past de provincie zonodig de gebiedsgerichte invulling aan.

4.1 Zeehaventerreinen (Kanaalzone , Sloegebied)

De zeehaventerreinen zijn in Zeeland locaties bij uitstek voor de vestiging van risicovolle activiteiten. Om de vestiging van risicovolle bedrijven ook in de toekomst te kunnen garanderen, wil de provincie dat in ruimtelijk plannen voor het toelaten van bedrijfscategorieën naast de gebruikelijke bovengrens ook een ondergrens wordt opgenomen, zodat lichtere categorieën (waaronder perifere detailhandel en horeca) worden geweerd uit de (deel)gebieden voor de zware industrie. Bestemmingsplannen toetsen we op dit punt.

Om te anticiperen op mogelijke spanningvelden tussen de zeehaventerreinen en (oprukkende) woonwijken stelt de provincie een veiligheidscontour vast rondom de zeehaventerreinen (Sloegebied en Kanaalzone) zoals bedoeld in Art. 14 uit het Bevi⁷. Indien dit juridisch niet mogelijk blijkt, onderzoekt de provincie wat wel haalbaar is.

In §2.2 is toegelicht onder welke voorwaarden bedrijven worden toegelaten binnen respectievelijk de 10⁻⁶ en de 10⁻⁵ PR-contour.

4.2 Regionale kleine Luchthavens

Een van de uitgangspunten van de nieuwe wet- en regelgeving is het decentraliseren van taken en bevoegdheden voor het nemen van besluiten over regionale-, kleine en overige luchthavens. In het kader van het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL) is gekozen voor decentralisatie van het rijk naar de provincies. Voor Zeeland betreft het onder meer vliegveld Midden-Zeeland.

In het provinciale beleid worden bestaande woningen, die liggen tussen de 10⁻⁶ en 10⁻⁵ contour (huidige situatie), toelaatbaar geacht⁸ (zie Statenbesluit d.d. 27 oktober 2000, nr. 15 RMW 280). Het beleid is er wel op gericht dit aantal woningen op termijn te verminderen. Nieuwe woningen binnen deze contouren of het vergroten van de contouren ten gevolge van meer vliegbewegingen, waardoor het aantal woningen binnen de contouren toeneemt, achten wij in strijd

met het provinciale beleid. Op grond van het Streekplan kan - indien nodig - een uitzondering worden gemaakt voor de bouw van nieuwe bedrijfswoningen of incidentele woonbebouwing. Hiervoor acht het provinciaal beleid een kleinere afstand dan de 10⁻⁶ contour toelaatbaar.

4.3 Kleinschalige en regionale bedrijventerreinen en functiemengingszones

Uitgangspunt voor nieuwe bedrijvigheid op kleinschalige bedrijventerreinen is dat risicocontouren de kavelgrenzen niet mogen overschrijden.

Uitgangspunt voor nieuwe bedrijvigheid op regionale bedrijventerreinen is dat de risicocontouren de terreingrenzen niet mogen overschrijden.

Op nieuwe en bestaande terreinen met gemengde functies mogen geen bedrijven met externe veiligheidscontouren worden gevestigd.

Voor bestaande bedrijventerreinen, waarbij wettelijke normen worden overschreden geldt: saneren. Als geen sprake is van de overschrijding van wettelijke normen, maar wel van een risicosituatie die niet voldoet aan het provinciale streefbeeld zoals beschreven in hoofdstuk 2, zet de provincie zich in om in overleg met de diverse betrokken partijen te zoeken naar mogelijkheden om de risicosituatie te verbeteren.

4.4 Westerschelde

De provincie voert in samenwerking met gemeenten een eenmalige afweging van het GR uit ten behoeve van lokale (gemeentelijke) bouwplannen.

De provincie zet zich ervoor in dat de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan de beoordeling van de risicosituatie omtrent de Westerschelde worden geborgd in landelijk beleid (protocol zeevaart).

Het provinciale standpunt is dat een toename van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde (bijvoorbeeld ten gevolge van verdieping) uitsluitend is toegestaan als de risiconormen niet worden overschreden.

⁷ Alhoewel in het Bevi genoemd, kan het Bevi niet als juridische grondslag worden gebruikt, omdat bedrijven onder de definitie "beperkt kwetsbaar object" vallen en dus niet zijn toegelaten binnen de 10⁻⁶ PR-contour.

⁸ NB: bestaande woningen binnen 10⁻⁶ zijn allemaal vrijstaande woningen e/o agrarische bedrijfswoningen.

Bijlage 1: Afkortingen en referenties

Afkortingen

Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
Bri	Besluit rampenbestrijding inrichtingen
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999
BTT	Best beschikbare technieken
CHAMP	Communicatie-, Horizon-, Anticipatie-, Motivatie- en Preparatieplicht
CPR	Commissie Preventie Rampen
EV	Externe veiligheid
GR	Groepsrisico
IOP	Integrale Omgevingsplan
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
PGS	Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen
PMV	Provinciale milieuverordening
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Kwantitatieve risicoanalyse
RO	Ruimtelijke Ordening
WKR	Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding
Wm	Wet milieubeheer
Wro	Wet op de Ruimtelijke Ordening
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Referenties

Besluit externe veiligheid inrichtingen, Staatblad 2004, nr. 250

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Staatscourant 4 augustus 2004, nr. 147

Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, augustus 2004

IPO-stramien tot formulering externe veiligheid, 2004

Hoofdlijnen voor het eerste Zeeuwse omgevingsplan, Provincie Zeeland, juli 2004

Kabinetstandpunt Ketenstudies Ammoniak, Chloor en LPG, VROM

Toetsingskader Externe Veiligheid Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht, TNO, maart 2004

Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid "Risico's Inzicht", mei 2004

Zelfredzaamheid van burgers bij rampen en zware ongevallen, COT Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement

Bijlage 2: Begrippenlijst

Bron: Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, augustus 2004

BRZO-inrichting	<p>In het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999) staan criteria die aangeven welke bedrijven een risico van zware ongevallen hebben. Dit hangt samen met de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Voor deze bedrijven gelden strengere regels dan normaal.</p> <p>Er wordt binnen de groep BRZO-bedrijven nog onderscheid gemaakt tussen een zware en een lichtere categorie. De lichtere categorie wordt ook wel PBZO (preventiebeleid zware ongevallen) –bedrijven genoemd, omdat ze een preventiebeleid moeten hebben en een veiligheidsbeheersysteem (VBS). Voor bedrijven van de zware categorie geldt dit ook, maar deze moeten tevens een risicoanalyse uitvoeren en een veiligheidsrapport (VR) opstellen. Die bedrijven worden daarom ook wel VR(plichtige)-bedrijven genoemd.</p>
Categoriale inrichtingen	Inrichtingen, zoals aangewezen in het BEVI, waarvoor het plaatsgebonden risico wordt bepaald conform de bij ministeriële regeling vastgestelde afstanden. Voor de bepaling van het groepsrisico mag worden uitgegaan van de bij ministeriële regeling aangegeven personendichtheden, maar mag het groepsrisico ook worden bepaald met een QRA. (Risicoanalyse).
CPR	CPR is een afkorting voor de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen. Deze commissie is destijds ingesteld door vier ministeries (SZW, BZK, VROM en V&W) om te adviseren over maatregelen ter voorkoming van ongevallen en rampen met gevaarlijke stoffen. De CPR heeft diverse richtlijnen uitgegeven. Een daarvan is 'CPR-15' voor opslagkasten en –loodsen voor gevaarlijke stoffen.
Effect	<p>De effecten ten gevolge van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • explosie: het ontstaan van een drukgolf en/of warmtestraling. • brand. • toxisch: gevaar van vergiftiging door giftige gassen of dampen.
Effectgebied	Het effectgebied van een risicobron geeft aan tot op welke afstand er directe gezondheidseffecten kunnen zijn als er een ernstig ongeval bij de risicobron plaatsvindt. De kans dat een ongeluk gebeurt, is in het effectgebied niet verrekend. Dat is het belangrijkste verschil met risicocontouren. De in BEVI genoemde invloedsgebieden hebben dezelfde omvang als het effectgebied, tenzij in de uitvoeringsbesluiten het invloedsgebied voor een specifieke stof anders is gedefinieerd.
Geprojecteerd object	Nog niet aanwezig object dat op grond van het vigerende bestemmingsplan toelaatbaar is.
Gevaarlijke stoffen	<p>Gevaarlijke stoffen zijn stoffen waarvan het gebruik, het transport of de opslag, risico's met zich meebrengt. Het kan gaan om explosiegevaar, brand, giftigheid of radioactiviteit.</p> <p>De gevaren zijn vaak de keerzijde van nuttige eigenschappen van die stoffen. Het zijn vaak brandstoffen, of grondstoffen voor nuttige producten zoals medicijnen, kunststoffen en kunstmest of hulpstoffen die voor allerlei doeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld voor koelen, reinigen of conserveren.</p>
Grenswaarde	Grenswaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer. Van een grenswaarde mag niet worden afgeweken.
Groepsrisico (GR)	Het groepsrisico geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn.
Inrichting	Het woord inrichting komt onder andere uit de Wet milieubeheer. Het betreft bedrijven waarvan die vallen onder een AMvB ex. 8.40 van de Wet milieubeheer of inrichtingen waarvoor een milieubeheervergunning noodzakelijk is.
Invloedsgebied	Gebied waarin volgens bij regeling van de minister vast te stellen regels personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Het grens van het invloedsgebied is gelijk aan de grens van het effectgebied, tenzij in de bij het Besluit behorende uitvoeringsregeling voor een specifieke stof een ander invloedsgebied is gedefinieerd.
Niet-categoriale inrichting	Inrichtingen waarbij voor de bepaling van het plaatsgebonden risico en groepsrisico een risicoanalyse moet worden uitgevoerd.
Personendichtheid	De dichtheid van het aantal personen in een gebied. De wijze van bepaling van deze dichtheid is vastgelegd bij ministeriële regeling. Bij brandbaar gas wordt doorgaans geïnventariseerd met een raster van 25 bij 25 meter. Bij toxische stoffen met een raster van 100 bij 100 meter. Bij een juridisch correcte bepaling van de personendichtheid geldt het bestemmingsplan als uitgangspunt.

Plaatsgebonden Risico (PR)	<p>Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.</p> <p>In het plaatsgebonden risico zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:</p> <ul style="list-style-type: none">• de kans dat een ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt;• de kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg daarvan.
Ramp	<p>Volgens de wet is een ramp een ernstige verstoring van de algemene veiligheid, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen wordt bedreigd of grote materiële belangen in ernstige mate bedreigd of geschaad worden. Een tweede kenmerk van rampen is dat een gecoördineerde inzet van verschillende diensten en organisaties nodig is om de dreiging weg te nemen of de gevolgen te beperken.</p>
Richtwaarde	<p>Richtwaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer ten aanzien van het niveau van het plaatsgebonden risico. Van een richtwaarde mag slechts om gemotiveerde redenen worden afgeweken.</p>
Risico	<p>Het risico van gevaarlijke activiteiten wordt onderverdeeld in twee aspecten, namelijk in kansen en effecten:</p> <ul style="list-style-type: none">• kans: de berekende kans dat een bepaald ongeval of een ramp zich voordoet. <p>Deze kans wordt gecombineerd met de kans dat er mensen door het ongeval overlijden. Op de risicokaart kunnen deze kansen soms in de vorm van risicocontouren worden weergegeven.</p> <ul style="list-style-type: none">• effect: wanneer er een ongeval of een ramp gebeurt, heeft dat in een bepaald gebied effecten. Op de risicokaart kan dit effectgebied aangegeven worden.
Risicobron	<p>De plaatsen waar risico's vandaan (kunnen) komen, worden risicobronnen genoemd. Het betreft hierbij:</p> <ul style="list-style-type: none">• bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden gemaakt, gebruikt of opgeslagen;• routes en pijpleidingen waar gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.
Risicocontouren	<p>Een risicocontour geeft aan hoe hoog in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Deze contourlijnen kan men vergelijken met de gewone hoogtelijnen op een kaart: Binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.</p>
Risicokaart	<p>Op een risicokaart laat zien waar risicobronnen liggen. Het gaat daarbij om risicobronnen waardoor mensen direct letsel kunnen oplopen. Bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen en om andere relevante risico's, zoals overstromingen. In totaal kunnen de risico's van een dertiental verschillende ramptypen op kaart worden getoond. Maar er zijn ook risicokaarten waarop alleen risicosituaties met gevaarlijke stoffen staan.</p> <p>Route gevaarlijke stoffen Gemeenten zijn bevoegd om routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen.</p>
Veiligheidsrapport	<p>De meest gevaarlijke bedrijven die vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO'99), moeten een veiligheidsrapport opstellen. In het veiligheidsrapport moet onder andere worden aangetoond dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• een preventiebeleid en een veiligheidsbeheerssysteem zijn ingevoerd• gevaren zijn geïdentificeerd en doeltreffende maatregelen zijn genomen• de installatie en de bedrijfsvoering voldoende veilig en betrouwbaar zijn.