

# Beleidsplan externe veiligheid



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**



# Beleidsplan externe veiligheid

Vastgesteld door Provinciale Staten,  
november 2010  
Provincie Zuid-Holland



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	
1.1	Externe Veiligheid (EV) in Zuid-Holland .....	5
1.2	Terugblik (2004-2010) .....	6
1.3	Raakvlakken met interne beleidsvelden .....	7
<b>2</b>	<b>Provinciale ambitie en doelstelling</b>	
2.1	Ambitie lange termijn (2040) .....	9
2.2	Visie middellange termijn (2015-2020) .....	9
2.3	Doelstellingen korte termijn (2011-2014) – inhoudelijk .....	9
2.4	Doelstellingen korte termijn (2011-2014) – organisatorisch .....	10
<b>3</b>	<b>Sturingsfilosofie op veiligheid: rol- en taakverdeling</b>	
3.1	Uitgangspunten voor sturing .....	13
3.2	Provinciale rol tot eind 2014 .....	13
3.3	Provinciale rol vanaf 2015 .....	15
3.4	Verantwoordelijkheden en taken .....	15
<b>4</b>	<b>Bestuurlijke keuzes en uitvoeringsstrategie</b>	
4.1	Clusteren van risicovolle activiteiten .....	19
4.2	Verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten .....	22
4.3	Het reduceren van risico's aan de bron .....	25
4.4	Het nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit .....	26
4.5	Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering .....	27
4.6	Overzicht bestuurlijke keuzes .....	27
<b>5</b>	<b>Planning en financiën</b> .....	29
	<b>Bijlagen:</b>	
01	Overzicht wet- en regelgeving .....	32
02	Begrippenlijst .....	34
03	Kentallen externe veiligheid in Zuid-Holland .....	37
04	Interpretatie groepsrisicoberekening bij inrichtingen .....	44
05	Locatiespecifieke bronmaatregelen bedrijven .....	46
06	Ontsluiting LPG incl. bedrijven .....	48
07	Ligging bedrijventerreinen-bedrijven-LPG .....	49



1

# 1 Inleiding

Voor u ligt het beleidsplan externe veiligheid (EV). De kaders van dit beleidsplan zijn vastgesteld door provinciale staten in de startnotitie op 28 april 2010. Dit beleidsplan is een actualisatie van het vorige beleidsplan 'Risico's in balans' (vastgesteld door GS in 2006). 'Risico's in balans' heeft de afgelopen jaren richting gegeven aan het externe veiligheidsbeleid zoals de provincie en partners dat met de "Subsidie-regeling Programmafinanciering EV-beleid voor andere overheden" (2004-2005 en 2006-2010) hebben uitgevoerd. Het beleidsplan geeft op hoofdlijnen invulling aan de 'Startnotitie externe veiligheid' die door Provinciale Staten is vastgesteld op 28 april 2010. In het nog op te stellen uitvoeringsprogramma externe veiligheid worden de doelstellingen uit het beleidsplan verder uitgewerkt.

## 1.1 Externe veiligheid (EV) in Zuid-Holland

Hoewel de ramp in Enschede als directe aanleiding voor de politieke en bestuurlijke aandacht voor externe veiligheid al weer enige tijd achter ons ligt, is het een misvatting om te veronderstellen dat blijvende aandacht voor het risico op dit soort rampen niet (meer) nodig is. De gestelde doelstellingen rond externe veiligheid verliezen niet hun belang.

De provincie Zuid-Holland en het havengebied in de Rijnmond in het bijzonder hebben meer dan veel andere delen van Nederland te maken met externe veiligheidsrisico's. In de provincie vindt veel transport van gevaarlijke stoffen plaats en is veel risicovolle bedrijvigheid geconcentreerd. Zo heeft het Haven Industrieel Complex in de Rijnmond een economische functie van nationaal en internationaal belang. Het gebied omvat een groot aantal petrochemische complexen met hieraan verbonden

veiligheidsrisico's. Rotterdam-The Hague Airport is een luchthaven voor middelgrote verkeers- en vrachtvliegtuigen en brengt ook risico's met zich mee. De regio is bovendien een belangrijk verkeersknooppunt. Vanuit de Rotterdamse haven komt een uitgebreide vervoersstroom op gang via weg, water, rail en buisleidingen naar industriële complexen in Nederland en de ons omringende landen. Tegelijkertijd zijn grote delen van de provincie dichtbevolkt: meer dan drie miljoen mensen wonen, werken en recreëren in de provincie. Naast het Rijnmondgebied hebben ook de andere regio's hun eigen specifieke EV-kenmerken. Zo heeft de regio Hollands-Midden, naast een grote hoeveelheid propaantanks, een aantal BRZO-bedrijven en doorkruist het vervoer van gevaarlijke stoffen via de spoorverbinding Utrecht - Rotterdam de binnensteden van Rotterdam en Gouda. De regio Zuid-Holland-Zuid wordt gekenmerkt door het rangeerterrein Kijfhoek, het bedrijf Dupont en het spoorvervoer van Rotterdam naar België via de binnensteden van Dordrecht en Zwijndrecht.

De regio Haaglanden ten slotte heeft vooral te maken met aardgasbuisleidingen en lpg-tankstations.

Bedrijfsvestigingen, woningbouw, de groei van de bevolking en de toename van de mobiliteit in de provincie leiden tot extra vervoer van goederen en personen. Wanneer er geen maatregelen worden genomen, leidt deze groei tot een toename van het aantal veiligheidsknelpunten.

In bijlage 3 wordt een aantal kentallen genoemd die inzicht geven in de externe veiligheidssituatie in Zuid-Holland.

## 1.2 Terugblik (2004-2010)

Sinds 2004 werkt de provincie samen met gemeenten en uitvoeringsorganisaties aan een kwaliteitsimpuls van externe veiligheidstaken. Het Rijk heeft hiervoor het beleidskader vastgesteld en de middelen aangereikt. Voor de provincie Zuid-Holland was dit een bedrag van ruim 6 miljoen euro per jaar. De provincie heeft zich toegelegd op haar eigen uitvoerende rol, en zich daarnaast vooral beziggehouden met de doorwerking naar gemeenten en regio's (regierol). Dit heeft ertoe geleid dat bij regio's en gemeenten capaciteit voor externe veiligheid is aangetrokken en kennis over het beleidsveld is ontwikkeld (de afgelopen jaren hebben ambtenaren zo'n 1000 EV-cursussen gevolgd). Gemeenten hebben hun risicovolle activiteiten geïnventariseerd en via de risicokaart inzichtelijk gemaakt. Veel gemeenten hebben een routing ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Alle regio's hebben een visie



externe veiligheid opgesteld en een heel aantal gemeenten is bezig met een lokale uitwerking hiervan. En in de provincie is een aantal grote en minder grote (potentiële) saneringssituaties bij inrichtingen opgelost met een provinciale milieuvergunning.

Maar de kwaliteit van de uitvoering van externe veiligheidstaken bij gemeenten is nog niet op het gewenste niveau. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de interviewronde met gemeenten die de provincie samen met de milieudiensten in 2009 heeft gehou-





cruciaal is<sup>2</sup>. De overheid dient ervoor te zorgen dat naast economische en commerciële belangen ook de fysieke veiligheid van burgers gewaarborgd is. Daarnaast zal de maatschappij bij een eventuele ramp een deel van de verantwoordelijkheid bij de overheid leggen en is het in dat geval aan de overheid om een zorgvuldig uitgevoerd beleid in de breedte te laten zien.

### 1.3 Raakvlakken met interne beleidsvelden

Het beleidsterrein externe veiligheid heeft raakvlakken met de beleidsterreinen vergunningverlening en handhaving, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie en crisisbeheersing en rampenbestrijding.

den in het kader van de maatlat externe veiligheid, en uit een rapport van de VROM-Inspectie<sup>1</sup>. Vooral de taakuitvoering op lokaal niveau is nog niet op het gewenste niveau. Zo blijkt dat externe veiligheid vaak te laat wordt meegenomen in het ruimtelijk planproces. Daarnaast zijn gemeenten veelal onvoldoende in staat beargumenteerde beslissingen te nemen over externe veiligheid vanwege andere belangen en/of een gebrek aan kennis, informatie en bestuurlijke betrokkenheid. Terwijl bestuurlijke betrokkenheid bij afwegingen rond veiligheid juist

- 
- 1 VROM-Inspectie: Meten, verbeteren en borgen (1 juni 2009). Onderzoek naar de uitvoering van rijksbeleid externe veiligheid door gemeenten.
  - 2 Eindrapportage inventarisatieronde externe veiligheid (augustus 2009). Onderzoek van de provincie naar de stand van zaken rond de uitvoering van externe veiligheidsbeleid bij gemeenten.



2

## 2 Provinciale ambitie en doelstelling

### 2.1 Ambitie lange termijn (2040)

In Zuid-Holland zijn in 2040 het transport, de opslag en de verwerking van gevaarlijke stoffen zó op elkaar aangesloten dat de kans op een ramp tot een minimum is beperkt. In de buurt van risicovolle activiteiten zijn geen grote groepen mensen meer aanwezig. Transport van gevaarlijke stoffen vindt niet langer plaats door dichtbevolkte binnensteden. Risicovolle bedrijven zijn grotendeels geclusterd in risicoconcentratiegebieden. Het transport naar van en naar deze gebieden is op een veilige wijze geregeld. Daarnaast is, waar mogelijk, overgegaan op veiligere productieprocessen waarbij minder gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen.

### 2.2 Visie middellange termijn (2015-2020)

Risicovolle bedrijven dienen bij verplaatsing en nieuwe vestiging zoveel mogelijk gevestigd te worden op daartoe bestemde terreinen. Deze terreinen liggen aan het provinciedekkend basisnet externe veiligheid. Hierdoor worden de risico's die samenhangen met de verwerking en het transport van gevaarlijke stoffen in de provincie verminderd.

Een apart goederenspoor tussen Rotterdam en België is zeer wenselijk, omdat daarmee het veiligheidsknelpunt van het transport van gevaarlijke stoffen door onder andere de Drechtsteden

wordt opgelost. Ook worden daarmee de achterlandverbindingen vanuit de Mainport Rotterdam robuust en korter. Ook hoeft transport van gevaarlijke stoffen dan niet meer door dichtbevolkt stedelijk gebied te gaan. Of dit een 'bypass Dordrecht' kan zijn of een goederenspoorlijn over grotere lengte, is nog onderwerp van studie (ondermeer in de MIRT-Verkenning Antwerpen-Rotterdam). Voor 2020 moet er duidelijkheid zijn over realisering van de goederenspoorlijn Rotterdam-België (RoBel). Tot die tijd moeten in ruimtelijk opzicht de mogelijkheden voor de diverse alternatieven gevrijwaard worden. De Betuweroute moet tegen die tijd optimaal benut worden en aansluiten op een verbinding in noordelijke richting, waardoor transport van gevaarlijke stoffen niet of nauwelijks meer via Gouda en Rotterdam hoeft plaats te vinden. Het optimaal functioneren van het rangeerterrein Kijfhoeck is essentieel voor deze achterlandverbinding.

### 2.3 Doelstellingen korte termijn (2011-2014) - inhoudelijk

Met de ambities zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie spreekt de provincie uit dat zij streeft naar een veiliger in plaats van niet onveiliger (zoals voorheen het geval was) fysieke leefomgeving in Zuid-Holland. Deze ambitie kan worden gerealiseerd door, nog sterker dan nu, een omslag te maken naar ontwikkelingsplanologie, waarin externe veiligheid vanaf het begin van het

planproces wordt meegenomen. En waarin de provincie samen met partners kansen voor het vergroten van de kwaliteit externe veiligheid actief zoekt en benut.

Deze omslag wordt uitgewerkt in de thema's waarmee dit beleidsplan het veiliger maken van Zuid-Holland richting geeft:

- Het clusteren van risicovolle activiteiten
- Het verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten
- Het reduceren van risico's aan de bron
- Het nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit
- Het verhogen van de kwaliteit van uitvoering

De thema's worden in hoofdstuk 4 van dit beleidsplan verder uitgewerkt.

## 2.4 Doelstellingen korte termijn (2011 – 2014) - organisatorisch

Volgens het Rijk vergt het "organiseren" van een goede afstemming tussen EV-deskundigheid en ruimtelijke ordening bij gemeenten ook na 2010 nadrukkelijk aandacht en tijd<sup>3</sup>. De provincies hebben de afgelopen jaren laten zien dat zij meerwaarde hebben in de (regionale/lokale) doorwerking van EV-beleid<sup>4</sup>. Het Rijk heeft in het bestuursakkoord 2008–2011 dan ook besloten om de regie op externe veiligheid en de bijbehorende middelen voor de komende vier jaar (2011-2014) bij de provincie te laten.

De 'Uitwerking Bestuursakkoord EV' noemt voor de provincie in dit kader de volgende aandachtspunten:

### EV en Ruimtelijke Ordening

- Een borging en integratie van EV in de ruimtelijke ordening dient georganiseerd te worden, zowel qua expertise, taakuitvoering en de structuurvisies en op basis van beleidsvisies EV.
- Provincies zorgen vanuit hun regierol op ruimtelijke ordening in samenwerking met gemeenten voor het borgen van een goede onderlinge afstemming.

### EV en beleidstoezicht

- De provincies zullen invulling moeten geven aan het beleidstoezicht ten aanzien van EV.

### EV in Uitvoering

- Provincies, gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden, inclusief de regionale brandweer, zullen in gezamenlijkheid zorgen voor de uitvoering van de jaarlijks op te stellen prestatieafspraken.
- Betrokken partijen zullen afspraken maken over de wijze waarop de provincies de regionale en lokale uitvoering kunnen faciliteren en men elkaar onderling op de hoogte houdt over de voortgang in de uitvoering.
- Er wordt rekening gehouden met de komst van Regionale Uitvoeringsdiensten en hun taken op het gebied van EV.

<sup>3</sup> Uitwerking onderdeel externe veiligheid bestuursakkoord Rijk – provincies dat is vastgesteld in het DUIV-overleg op 18 juni 2008.

<sup>4</sup> Uitvoeringsvisie externe veiligheid 2010 – 2015 (maart 2010), IPO



**De volgende indicatoren geven aan wanneer het veiliger is in Zuid-Holland:**

- Een afname van het aantal blootgestelden binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting of transportas (begrotingsindicator: 800.000 blootgestelden).
- Een toename van het aantal blootgestelden waarover verantwoording is afgelegd via een groepsrisicoverantwoording ten opzichte van het totaal aantal blootgestelden.
- Een afname van het aantal risicovolle bedrijven/transportassen dat een ongewenste combinatie van functies oplevert.

In bijlage 3 zijn de kentallen opgenomen van de huidige situatie rond risicovolle bedrijven, en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor.



3

JOHANNINA G

## 3 Sturingsfilosofie op veiligheid: rol- en taakverdeling

### 3.1 Uitgangspunten voor sturing

De provincie heeft een duidelijke rol in het ruimtelijk domein en waar het gaat om de omgevingskwaliteit inclusief veiligheid. De veelzijdigheid van deze rol en de grondslag voor het provinciaal handelen hierbij is ontleend aan de volgende stukken:

- De Provinciale Structuurvisie;
- Het Programma Provincie Nieuwe Stijl;
- Het coalitieakkoord;
- Het Bestuursakkoord 2008 – 2011 Rijk en IPO;
- Het (concept) kader Regionale uitvoeringsdiensten (RUD's).

De belangrijkste relevante uitspraken over de rol van de provincie zijn:

- Provinciaal belang: voorzien in een gezonde leefomgeving;
- Bij bovenregionale opgaven heeft de provincie een nadrukkelijke rol;
- Gemeentelijk wat gemeentelijk kan, provinciaal wat provinciaal moet;
- De provincie zal niet de (inter)gemeentelijke verantwoordelijkheid overnemen en zal geen gemeentelijke taken zelf oppakken;
- De provincie wil opereren vanuit haar eigen verantwoordelijkheden en een zichtbare toegevoegde waarde hebben;
- De provincie richt zich op zaken van publiek en collectief belang die binnen de provinciale verantwoordelijkheid vallen. De provincie zal daarom geen taken op zich nemen die primair

tot de verantwoordelijkheid van (semi-) private organisaties behoren.

- Waar dat leidt tot vergroten van effectiviteit, efficiency en deskundigheid kan de provincie de provincie-eigen uitvoeringstaken combineren met gemeentelijke uitvoeringstaken in regionale diensten.
- Provincies hebben de regierol om te komen tot een stabiele beheersituatie rond externe veiligheid in 2014.

### 3.2 Provinciale rol tot eind 2014

De afgelopen jaren lag de nadruk van het programma externe veiligheid op het op gang brengen van een ontwikkeling. De nadruk voor de komende vier jaar ligt op het afronden en borgen van die ontwikkeling. Na 2014 is er immers geen afzonderlijk programma met rijksfinanciering meer mogelijk en moet dit ook niet meer nodig zijn. Dit betekent dat de provincie de komende jaren moet nastreven dat alle betrokken organisaties in staat zijn de wet- en regelgeving rond externe veiligheid adequaat uit te voeren. De provincie gebruikt daarvoor haar kaderstellende en regisserende rol.

Vanaf 2015 zal vooral de gemeente voor de regionale uitvoering en financiering verantwoordelijk zijn. Na 2014 zal de provincie dan ook een stap terug doen in het nemen van verantwoordelijkheid voor de regie op de kwaliteit van de uitvoering. Lopende het uitvoeringsprogramma zal de provincie samen met gemeenten en regionale

samenwerkingsverbanden onderzoeken hoe hier in invulling aan te geven en stapsgewijs voorsorteren op de nieuwe situatie. Het heeft de voorkeur de omslag geleidelijk te laten plaatsvinden.

### 3.2.1 Kaderstellende rol

De provincie wil primair aan de voorkant sturen door het stellen van duidelijke kaders. Dit doet zij in eerste instantie als partner van de andere organisaties en op basis van wederzijds vertrouwen. Uitgangspunt daarbij is dat provincie en gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor (de kwaliteit van) hun taakuitvoering. Vanuit de ruimtelijke ordening heeft de provincie een wettelijke basis om te toetsen aan het provinciaal beleid en beleidsdoelstellingen vastgelegd in de provinciale structuurvisie. Via beleidsgericht toezicht ziet de provincie erop toe dat de gestelde doelen worden gehaald. Wanneer externe veiligheid onvoldoende geborgd is in de plannen en bestuurlijke besluiten van een gemeente, kan de provincie zonodig het wettelijke instrumentarium hanteren.

### 3.2.2 Regisserende rol

Voor de provinciale rol hanteert de provincie de uitgangspunten zoals die in de Uitwerking van het Bestuursakkoord EV zijn benoemd:

- Provincies maken (in overleg) met gemeenten prestatieafspraken over de professionalisering en de versterking van de externe veiligheidstaken. Hiervoor stellen de provincies capaciteit en/of middelen beschikbaar aan gemeenten (uit het bedrag van € 20 mln. per jaar dat het Rijk in het provinciefonds stort).
- Deze professionalisering is erop gericht nader vast te stellen kwaliteitseisen te bereiken bij betrokken organisaties. De maatlat-EV zal verder ontwikkeld worden en dienen als

uitgangspunt voor de kwaliteitseisen in relatie tot de uitvoering van EV-taken.

- De provincie organiseert en realiseert vanuit haar verantwoordelijkheid het gehele proces van programmering en voert regelmatig overleg over de voortgang met alle betrokkenen.
- Provincies zullen de middelen inzetten voor de professionalisering en de versterking van de externe veiligheidstaken bij alle uitvoerende partners en het oppakken van nieuwe taken.
- De provinciale regierol op het programma-management loopt nog tot eind 2014. De provincie beoogt in de periode 2011 – 2014 tot een overdracht te komen. Na 2014 vervalt dit aspect van de provinciale regierol.

### Instrumenten

Het beschikbare instrumentarium bestaat voornamelijk uit:

- de ter beschikking gestelde rijksfinanciën
- het Beleidsgericht Toezicht
- de wetgeving

### 3.2.3 Provincie als uitvoerder

Naast een kaderstellende en regisserende rol, heeft de provincie ook een aantal wettelijke *uitvoerende* EV-taken. Zo is de provincie bevoegd gezag (Wm) voor tientallen complexe en risicovolle bedrijven (inrichtingen). Deze taken worden vooral uitgevoerd door de afdelingen Vergunningen en Handhaving. Een aantal van deze provinciale taken binnen het Rotterdam Rijnmondgebied is ondergebracht bij de DCMR. Na realisatie van Regionale Uitvoeringsdiensten behoudt de provincie de rol van eigenaar/opdrachtgever voor die onderwerpen waar zij bevoegd gezag voor is.



### 3.3 Provinciale rol vanaf 2015

Zoals hiervoor al is beschreven, zal vanaf 2015 vooral de gemeente voor de regionale uitvoering en financiering verantwoordelijk zijn. De provinciale rol is dan vooral gericht op de eigen verantwoordelijkheden in de beleidsvorming, bestuurlijke afwegingen, informatievoorziening, vergunningverlening, handhaving, ruimtelijke ordening en integrale veiligheid en via het opdrachtgeverschap tevens op de Regionale Uitvoeringsdiensten. Daarnaast behoudt de provincie na 2014 ook een rol bij de gemeentelijke taakuitvoering via het Interbestuurlijk Toezicht. Hierbij maken wij een onderscheid tussen beleid(uitvoering) en toezicht op een provinciaal belang enerzijds en interbestuurlijk toezicht op de organisatie als zodanig, taakbehartiging en algemeen belang anderzijds. Dit betekent ook een onderscheid in onze rollen van aan de ene kant die van gelijkwaardige (horizontale) samenwerkingspartner of opdrachtgever en aan de andere kant die van (verticale) toezichthouder.<sup>5</sup>

Ook na 2014 blijft de provincie verantwoordelijk voor het beleidsgericht toezicht op de ruimtelijke ordening inclusief externe veiligheid, een vorm van interbestuurlijk toezicht, waarin we bezien of de door de provincie gestelde doelen en normen ook worden gerealiseerd.

Of en hoe het interbestuurlijk toezicht, voor het deel dat op dit moment voor externe veiligheid bij de VROM Inspectie is belegd, naar de provincie overgaat, is op het moment van het opstellen van dit beleidsplan nog niet duidelijk. Wat wel en niet tot het toezichtdomein van het Rijk en de provincies gaat behoren, wordt nog uitgewerkt als onderdeel van het gezamenlijke landelijke

uitvoeringsprogramma van BZK, IPO en VNG. Lopende het uitvoeringsprogramma 2011 – 2014 wordt bekeken hoe hier invulling aan te geven.<sup>6</sup>

### 3.4 Verantwoordelijkheden en taken

De provincie werkt uiteraard niet alleen aan de doelen zoals geformuleerd in hoofdstuk 2. Belangrijke partners hierin zijn gemeenten, milieudiensten/RUD's, veiligheidsregio's en het Rijk. Ieder van deze partijen heeft een eigen rol met een eigen verantwoordelijkheid.

#### 3.4.1 Gemeenten

*Gemeenten* zijn het bevoegde gezag voor de uitvoering van het merendeel van de wettelijke taken voor externe veiligheid (Wm en Wro). Ze zijn daarop zelf in het publieke domein aanspreekbaar. De provincie spreekt hen aan op hun eigen verantwoordelijkheid. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij de gemeenten, waarbij zij veiligheidspartners betrekken bij het planproces en daarbij een integrale analyse maken.

Decentrale overheden kunnen, in aansluiting op dit beleidsplan, aanvullend eigen beleid formuleren wanneer dat niet strijdig is met de (ruimtelijke) provinciale doelen. Zij kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke lokale problemen en uitdagingen.

---

5 Plan van aanpak herziening Interbestuurlijk Toezicht van 16 maart 2010

6 Plan van aanpak herziening Interbestuurlijk Toezicht, van 16 maart 2010

### 3.4.2 Gezamenlijke uitvoeringsorganisaties van gemeenten en provincie (RUD)

Veel gemeenten in Zuid-Holland hebben ervoor gekozen uitvoeringstaken in het kader van de Wet milieubeheer te beleggen bij regionale samenwerkingsverbanden (milieudiensten).

De komst van de regionale uitvoeringsdiensten heeft gevolgen voor de organisatie van de uitvoering van EV-taken. Landelijk zet het Kabinet in op structurele samenwerking binnen een beperkt aantal RUD's om te komen tot versterking van de uitvoering van het omgevingsrecht. De uitvoering van Wabo-taken van provincies en gemeenten zal daar gaan plaatsvinden. Diverse landelijke commissies (Mans, Oosting, Ladders) hebben hierover inmiddels geadviseerd. De provincie Zuid-Holland streeft binnen haar grenzen naar een aantal robuuste RUD's, met oog voor maatwerk per regio. Dit traject is in 2007 ingezet. Het streven is om in 2011 de eerste RUD's operationeel te laten zijn. De invulling van de uitvoeringsrol en regierol op EV wordt in overeenstemming gebracht met de keuzes die in het kader van de RUD-afspraken worden gemaakt.

Opschaling van de uitvoering geeft een impuls aan de kwaliteit van de uitvoering van EV-taken in het kader van de Wet milieubeheer. Zoals al eerder is geschetst is de borging van externe veiligheid in de ruimtelijke ordening en de vergunningverlening een belangrijk aandachtspunt, omdat de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid binnen de gemeentelijke organisatie voor een belangrijk deel plaatsvindt via deze twee vakgebieden. De uitdaging van het nieuwe programma is ervoor te zorgen dat externe veiligheid via de kennis en expertise bij



uitvoeringsdiensten op ruimtelijk en vergunning-technisch gebied wordt geborgd.

De invloed van de vorming van RUD's op de organisatie van provinciaal externe veiligheidsbeleid vraagt nog om nadere uitwerking. Hiermee zal in het uitvoeringsprogramma rekening moeten worden gehouden. Los hiervan is blijvende communicatie over en weer nodig tussen gemeenten, provincie en RUD's om verbinding te garanderen



tussen beleid en uitvoering en tussen veiligheidsdeskundigen en ruimtelijke ordenaars.

### 3.4.3 Regionaal bestuur (Veiligheidsregio's)

Veiligheidsregio's en regionale brandweerkorpsen hebben een wettelijke adviestaak aan provincie en gemeenten voor wat betreft groepsrisico, beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in de ruimtelijke plannen en milieuvergunningen.

Gemeenten moeten de regionale brandweer in de gelegenheid stellen advies te geven over de ruimtelijke plannen en vergunningen (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)). Gemeenten moeten ook over buisleidingen en transport advies vragen aan de regionale brandweer/Veiligheidsregio (VR). Dit wordt in de toekomst wettelijk geborgd. Daarnaast is risicocommunicatie een taak van de VR geworden.

### 3.4.4 Rijk

Bij het Rijk formuleren de betrokken ministeries de wettelijke kaders voor het EV- beleid. Op dit moment werkt het Rijk aan nieuwe wetgeving, zoals voor het vervoer gevaarlijke stoffen (basisnet) en buisleidingen. Daarnaast evalueert het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) het Groepsrisicobeleid met de verantwoordingsplicht. Het Rijk is tot slot toezichthouder en handhaver Wm en Wro en is verantwoordelijk voor de uitvoering van rijkstaken.

### 3.4.5 Gezamenlijke provincies

De grondslag voor provincies om gezamenlijk op te trekken tot 2015 ligt vast in de 'Uitwerking Bestuursakkoord' en vindt haar belang met name in de gezamenlijke afstemming met mede-overheden en het gezamenlijk voorbereiden van bepaalde taken. Daarmee wordt voorkomen dat elke provincie zelf het wiel moet uitvinden. Het gaat daarbij om gezamenlijke activiteiten op monitoring, kennismanagement, kwaliteitsmanagement, informatievoorziening en gezamenlijke belangenbehartiging en standpuntbepaling.



LOSSEL AVE

4

## 4 Bestuurlijke keuzes en uitvoeringsstrategie

De provincie kan vanuit twee invalshoeken sturen op externe veiligheid. Via de ruimtelijke ordening en via vergunningverlening. Het uitgangspunt vanuit de invalshoek van vergunningverlening is het principe van Beste Beschikbare Techniek (BBT), waarbij de normen van het plaatsgebonden en groepsrisico gehanteerd worden. Het uitgangspunt vanuit de invalshoek van ruimtelijke ordening is dat de provincie alle ontwikkelingen toetst op de vraag of zij bijdragen aan de veiligheid van Zuid-Holland.

In de afgelopen jaren heeft de provincie vooral het spoor van de vergunningverlening gevolgd. Er zijn behoorlijke stappen gezet in het nemen van maatregelen bij de bron. De meeste winst is hier inmiddels behaald. De komende jaren zal de provincie zich dan ook meer richten op het spoor van de ruimtelijke ordening. De meeste winst is te behalen als de provincie meer invloed uitoefent in het voortraject van het planproces en op het sturen op goede ruimtelijke ordening.

In dit beleidsplan ligt de nadruk dan ook op voorkomen van knelpunten door het clusteren van inrichtingen en transport en het verantwoord combineren van risicovolle inrichtingen en kwetsbare bestemmingen (RO). Uiteraard zet de provincie ook nog steeds in op het reduceren van risico's aan de bron (VV). Daarbij verliest zij de realiteit niet uit het oog: het is onmogelijk om in alle gevallen verschillende functies van ruimtegebruik te scheiden. Daarom wil de provincie ook risico's reduceren door maatregelen te nemen in de omgeving van de risicovolle activiteit. De figuur op pagina 20 is een schematische weergave van het afwegingskader.

### 4.1 Clusteren van risicovolle activiteiten

#### 4.1.1 Risicovolle bedrijven

In de Provinciale Structuurvisie wordt ruimte voor hogere milieucategorie bedrijven (HMC) verwoord als provinciaal belang: "Gezien het belang van de HMC-bedrijven is de (milieu)ruimte voor dit type bedrijven van provinciaal belang." De provincie wil die ruimte creëren door risicovolle activiteiten te clusteren. Clustering beperkt indirect het

ruimtebeslag van en het aantal blootgestelden aan risicovolle activiteiten. Binnen de clusters geeft de provincie ruimte aan het economische belang van de bedrijven en is er ruimte voor deze bedrijven om te groeien. Bijkomend voordeel van clusteren is dat de rampenbestrijding gericht kan worden georganiseerd. Bij het clusteren van risicovolle activiteiten wordt rekening gehouden met het domino-effect en wordt voorkomen dat een ongeluk in een inrichting kan overslaan naar een nabijgelegen inrichting. Naast gebieden waarin de provincie risicovolle activiteiten clustert, komen er ook gebieden die uitdrukkelijk worden uitgesloten van risicovolle activiteiten en waar andere prioriteiten gesteld kunnen worden.

De provincie wil risicovolle activiteiten zoveel mogelijk concentreren. Hiertoe onderzoekt zij de mogelijkheden. De provincie brengt de (financiële) consequenties van het aanwijzen van (delen van) terreinen in beeld en gaat in gesprek met in- en externe partijen over de haalbaarheid van het aanwijzen van terreinen. De uitkomsten van deze onderzoeken krijgen een plek in de herziening van de Provinciale Structuurvisie.

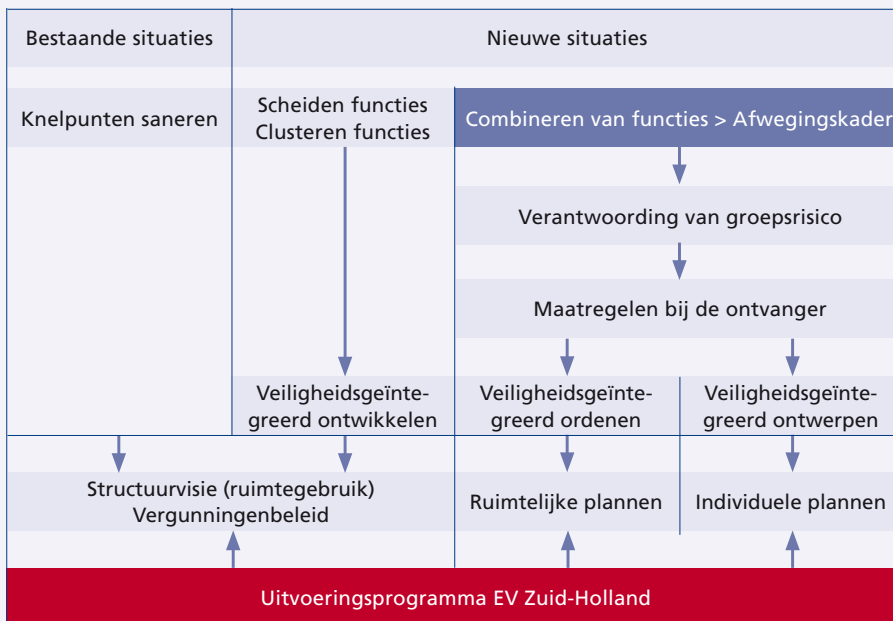
Landelijke wet- en regelgeving

I. Generieke maatregelen

provincieel Beleid & Regelgeving EV Zuid-Holland

II. Specifieke maatregelen

Reduceren risico's aan de bron



Afwegingskader voor het treffen van maatregelen

III. Borging EV

De provincie wil risicovolle activiteiten clusteren vanuit economisch en milieubelang. Zij zet daarop in via het spoor van de ruimtelijke ordening, via haar vergunningbeleid en via haar groepsrisicobeleid.

Vanuit het RO-spoor onderzoekt de provincie de volgende mogelijkheden:

- Een verbod op bestemmen op grond van de provinciale ruimtelijke en milieuverordening (RO).
- Het categoriseren van bedrijventerreinen (lichte of zware risicovolle bedrijven, chemische industrie, lpg-tankstations, vervoersgebonden inrichtingen, etc.)
- Het vaststellen van een veiligheidscontour.

Vanuit het vergunningenspoor onderzoekt de provincie de volgende mogelijkheden:

- Het weigeren van milieuvergunningen op grond van strijdigheid met het bestemmingsplan.
- Het geheel of gedeeltelijk intrekken van een vergunning op grond van de Wet milieubeheer, als enkele jaren geen gebruik is gemaakt van vergunde risicovolle activiteiten.
- De manier waarop het vergunningverleningsproces verder nog kan bijdragen aan het vestigingsbeleid.

Vanuit het groepsrisicobeleid werkt de provincie aan:

- Interpretatie van groepsrisicoberekening bij inrichtingen (zie bijlage 4)

*Bestuurlijke keuze: onderzoeken op welke wijze risicovolle activiteiten kunnen worden geclusterd, welke consequenties daaraan zijn verbonden en welke instrumenten kunnen worden ingezet.*

## 4.1.2 Transport

### Weg

Op dit moment levert het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde op. Dat wil de provincie graag zo houden. Dat betekent overigens niet dat de huidige situatie veilig is. Daarom onderzoekt de provincie of het, in aansluiting op het landelijke basisnet, nuttig en noodzakelijk is om een provinciaal basisnet in te stellen en dit ruimtelijk te borgen. Met het basisnet kan de provincie een beperkt aantal wegen aanwijzen voor vervoer van gevaarlijke stoffen naar gebieden waar zich risicovolle bedrijven bevinden. Met een basisnet houdt de provincie grip op het vervoer van gevaarlijke stoffen en op de gevolgen daarvan voor de ruimte.

De provincie schept inzicht in:

- Huidig vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen
- Ontsluiting van bedrijventerreinen via het Rijksbasisnet<sup>7</sup>
- Lpg-tankstations en vervoersstromen voor bevoorrading
- Routing: vastgestelde en voorgestelde routes

Op basis van dit inzicht wordt duidelijk of een provinciaal basisnet toegevoegde waarde heeft. Vervolgens onderzoekt de provincie welke instrumenten er beschikbaar zijn voor het aanwijzen en handhaven van een eventueel provinciaal basisnet. De uitkomsten van deze onderzoeken krijgen een plek in de herziening van de Provinciale Structuurvisie.

*Bestuurlijke keuze: voorbereiden sturing op vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg door middel van provinciaal basisnet vanaf 2012.*

<sup>7</sup> Bijlage 9 en 10 geven inzicht in de ligging en ontsluiting van bedrijventerreinen en lpg-tankstations

## Spoor

Het huidige vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zorgt voor aanzienlijke overschrijding van het groepsrisico in Rotterdam, Gouda en Dordrecht. De provincie Zuid-Holland wil dat voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor optimaal gebruik gemaakt wordt van de Betuweroute. Dit ontlast Gouda en Rotterdam en creëert bovendien meer ruimte voor personenvervoer op het spoor.

Verder maakt de provincie zich via lobby hard voor de aanleg van een Zuid-West-boog bij Meteren (ontlast de binnenstad van Dordrecht) en infrastructuurle maatregelen ten behoeve van goederenvervoer in Gelderland en Overijssel. De provincie wil dat het Rijk het vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject Rotterdam-Gouda zodanig verlaagt dat er geen sprake meer is van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Daartoe dient het Rijk te erkennen dat er na oplevering van het Basisnet externe veiligheidsknelpunten blijven bestaan en moet perspectief worden geboden op langetermijnoplossingen in de vorm van een bypass-tunnel bij Dordrecht. Voor de korte termijn wordt ingezet op maatregelen die de veiligheid op het spoor in Dordrecht verhogen, met name systemen om ontsparingen te voorkomen.

Het basisnet spoor kan niet los gezien worden van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van het ministerie van V&W. Dit programma heeft tot doel dat de treinen rond 2020 op de belangrijkste spoorcorridors zo frequent mogelijk rijden. Hierbij is een goede afstemming tussen personen- en goederenvervoer essentieel. Beide programma's, Basisnet en PHS, raken de belangen van de provincie (bereikbaarheid, verstedelijking, externe veiligheid en economische ontwikkeling)

De provincie voert een actieve lobby op rijksniveau en neemt namens het IPO deel aan de ontwikkeling van het basisnet spoor.

*Bestuurlijke keuze: door lobby bij het Rijk sturing op vervoer gevaarlijke stoffen over spoor.*

## 4.2 Verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten

De provincie ambieert een veiliger Zuid-Holland. In de provinciale structuurvisie (PSV) staat als provinciaal belang genoemd het 'beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen'. De provincie wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Hierover zegt de PSV dat op basis van een verantwoording groepsrisico aannemelijk moet worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde en dat daarbij de CHAMP-methodiek door de provincie als toetsingskader wordt gebruikt. De letters van CHAMP staan voor het volgende: Communicatie, Horizonplicht, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Om aan deze tekst invulling te geven zonder Zuid-Holland onbedoeld op slot te zetten en om normopvulling te voorkomen, wordt in dit stuk een nadere uitwerking gegeven aan deze begrippen. Hiermee ontstaat een kader aan de hand waarvan duidelijk wordt hoe de provincie handelt wanneer het provinciaal belang voor externe veiligheid bij ruimtelijke plannen in het geding is.

Een van de manieren om de risico's te beheersen in Zuid-Holland is een goede verantwoording van het groepsrisico. Het in 2003 daartoe vastgestelde groepsrisicobeleid CHAMP wordt in dit document geactualiseerd.

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico is geen harde norm. De provincie ziet in haar beleid de



orientatiewaarde als een indicator die inzicht geeft in de mogelijke ongevallen die zich voor kunnen doen, de aantallen dodelijke slachtoffers die daarbij kunnen vallen en de kans daarop.

Alle zeer relevant voor de inschatting van het provinciaal belang. Aanvullend daarop vragen we in de groepsrisico verantwoording inzicht in hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid evenals inzicht in benodigde maatregelen en motivatie. Gezamenlijk leidt dit tot de beoordeling of en in hoeverre sprake is van een significant provinciaal belang. Bij een verantwoording kijkt de provincie altijd naar een niveau van de hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in het gebied. Mede afhankelijk van de hoogte van het groepsrisico wordt meer gewicht toegekend aan deze maatregelen en de overige aspecten van de verantwoording voor het beheersen van het groepsrisico. Deze maatregelen hoeven niet in de hoogte van het groepsrisico verrekend te worden, maar moeten het aannemelijk maken dat het groepsrisico feitelijk omlaag gaat.

Het groepsrisico in termen van de oriëntatiewaarde is de indicator voor de mate van provinciale inzet die er op gericht is om ook in moeilijke situaties onder de oriëntatiewaarde te komen dan wel te blijven. Er wordt ingezet op een verbetering van de veiligheid door middel van (extra) maatregelen, die kunnen variëren van fysieke maatregelen tot lobbyactiviteiten (bronbeleid).

Vaak zijn de voorgestelde maatregelen niet ruimtelijk te borgen. Deze maatregelen zouden in een apart raadsbesluit genomen kunnen worden of in een getekend convenant tussen de bij de betreffende maatregelen betrokken partijen. De provincie maakt zich er hard voor om dit te bereiken. En zet ondermeer in op een actieve lobby naar het Rijk.

Uit de verantwoording moet duidelijk worden waarom de betreffende ontwikkeling op dit moment op *deze locatie* noodzakelijk en verantwoord is.

Daarnaast wordt in de groepsrisicoverantwoording de afweging inzichtelijk gemaakt op basis waarvan de bestuurder een besluit moet nemen: is het acceptabel deze groep (10 of meer) mensen bloot te stellen aan dit risico?

*Gemeenten* zijn het bevoegde gezag voor de uitvoering van het merendeel van de wettelijke taken voor externe veiligheid (Wm en Wro). Zij zijn primair verantwoordelijk, waarbij zij veiligheidspartners betrekken bij het planproces en daarbij een integrale analyse maken. Gemeenten zijn zelf in het publieke domein aanspreekbaar. De provincie spreekt hen aan op hun eigen verantwoordelijkheid.

In die gevallen waarbij het provinciale externe veiligheidsbelang wordt geschaad worden niet automatisch de provinciale ruimtelijke instrumenten ingezet. Op dat moment worden de diverse belangen, zowel provinciaal als gemeentelijk afgewogen en kan de situatie aan GS worden voorgelegd. GS zal dan een afweging maken of andere belangen prevaleren. Bij een goede motivatie (andere belangen) kan een ontwikkeling waarbij een overschrijding van de oriëntatiewaarde ontstaat of blijft bestaan en/of waarbij onvoldoende sprake is van adequate hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden geaccepteerd.

Daarbij zet de provincie vooral in op overleg aan de voorkant en zal zij alleen als het niet anders kan en het belang dermate groot is, gebruikmaken van zwaardere instrumenten aan de achterkant. De bijlage 'Interpretatie groepsrisicoberekening bij inrichtingen' geeft aan hoe wordt omgegaan met medewerkers in gebieden waar risicovolle bedrijven zijn geconcentreerd.

*Bestuurlijke keuze: sturing op veiligheid als wegingsfactor in ruimtelijke plannen (verantwoording groepsrisico), waarbij er zicht moet zijn op het op termijn halen van de oriëntatiewaarde voor groepsrisico.*

### 4.2.1 Inrichtingen

De provincie wil voor zichzelf en gemeenten inzicht scheppen in locaties waar grote ruimtelijke ontwikkelingen zouden kunnen gaan plaatsvinden, maar waar ook sprake is van risico's. Door dit inzicht kan de provincie in een vroeg stadium met gemeenten over deze ontwikkelingen praten en gemeenten kunnen bij de provincie aankloppen zodra zij ontwikkelingen willen doorvoeren op een locatie waar zich ook risicovolle activiteiten bevinden. Op basis hiervan kunnen gemeenten keuzes maken in de prioritering van externe veiligheidsaandachtspunten.

De provincie wil dat bij grote ontwikkelingen de consequenties op het gebied van veiligheid vooraf op een kwalitatief goede manier inzichtelijk zijn gemaakt. Daarom zal zij toezien op de kwaliteit en volledigheid van de veiligheidsparagraaf in milieu effectrapportages (MER) die uitgevoerd worden. De provincie zal bevorderen dat de wettelijke adviserende en handhavende instanties als VROM-inspectie en brandweer gericht en waar nodig worden ingezet.

*Bestuurlijke keuze: sturing op de kwaliteit van de veiligheidsparagraaf in de MER (milieueffectrapportage).*

### 4.2.2 Water

In 2009/2010 is het beleidskader Nieuwe Waterweg - Nieuwe Maas (vastgesteld door PS in januari 2003) geëvalueerd. Dit beleidskader stelt voor aspecten van vaarwegbeheer en hulpverlening aanvullende eisen op de Waterwet (01-01-2010) en het (toekomstige) Basisnet water. In het beleidskader zorgt de provincie er met een zonering langs de waterlijn voor dat het vervoer van gevaarlijke stoffen hier nu en in de toekomst geen knelpunten oplevert. Uit de evaluatie blijkt dat het kader toegevoegde waarde heeft en bijdraagt aan de veiligheid in Zuid-Holland. Inmiddels is het beleid opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening (art. 11). Zodra het Rijk het Basisnet water heeft vastgesteld, wordt bezien of de provinciale verordening blijft gelden

voor de Nieuwe Waterweg - Nieuwe Maas en of uitbreiding naar andere waterwegen gewenst is.

*Bestuurlijke keuze: afstand behouden tussen belangrijke vaarwegen in Zuid-Holland en kwetsbare bestemmingen op de oever door inzet van de provinciale verordening.*

### 4.2.3 Luchtvaart

Over luchtvaart zegt de Provinciale Structuurvisie het volgende: 'De luchthaven Rotterdam Airport is van groot belang voor het internationale profiel van Zuid-Holland. Commerciële helihavens zijn binnen strikte normen toegestaan om de economische positie van Zuid-Holland te versterken en wel op twee locaties, één in Haaglanden en één in Rijnmond'.

Het vliegverkeer op Rotterdam – The Hague Airport levert voor de omgeving een externe veiligheidsrisico op. De provincie hanteert voor dit gebied het Toetsingskader Rotterdam - The Hague Airport (vastgesteld door GS op 24 april 2001, t.k. Statencommissie 2 mei 2001). Inmiddels is de landelijke wet- en regelgeving rond externe veiligheid bij luchtvaart gewijzigd (nov. 2009). Naar aanleiding hiervan onderzoekt de provincie op welke manier het huidige beleid gecontinueerd en geconcretiseerd kan worden.

### 4.2.4 Buisleidingen

Bij het beoordelen van de risico's voor buisleidingen in de ruimtelijke ordening hanteert de provincie het vigerend beleid: de circulaires voor aardgastransportleidingen (1984) en voor K1-, K2- en K3-leidingen (brandbare vloeistoffen, 1991) en het structuurschema buisleidingen (1985). Dit beleid schrijft een bebouwingsafstand en een toetsingsafstand voor. Zodra het Besluit externe veiligheid buisleidingen (AmvB buisleidingen) van kracht wordt, komen de circulaires te vervallen en gaat voor buisleidingen, net als voor inrichtingen (Bevi) en transport (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) getoetst worden op plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

Tot die tijd zijn de circulaire's nog van kracht, maar is het binnen de provincie Zuid-Holland inmiddels gangbaar om voor elke situatie waarbij buisleidingen een rol spelen, een PR- en GR-berekening te maken. Daarmee kan worden afgeweken van de bebouwingsafstand en toetsingsafstand die in de circulaire genoemd worden. Voor de GR-verantwoording geldt daarbij dat de provincie onder andere toetst op de in de Provinciale Structuurvisie genoemde voorwaarde dat er, op termijn, zicht is op het halen van de oriëntatiewaarde.

#### 4.2.5 Kernenergie

De provincie neemt geen standpunt in over de (on)aanvaardbaarheid van kernenergie in de omgeving van de Randstad in het algemeen. De provincie neemt wel als standpunt in dat de bevolkingsdichtheid van de provincie een belangrijk aandachtspunt moet zijn bij een eventuele nieuwe locatieafweging door het Rijk. De provincie acht een kerncentrale op de Maasvlakte ongewenst in verband met een aantal potentiële conflicten met havenactiviteiten (explosiegevaar, chemie, aanlanding van Liquefied Natural Gas (LNG)).

#### 4.2.6 Ondergronds ruimtegebruik

De provincie zet in op een intensiever gebruik van de ondergrond. Het ruimtegebruik in de ondergrond moet afgestemd zijn met de bovengrond (bron: Provinciale Structuurvisie). Indien van toepassing worden voor ondergronds ruimtegebruik EV-aspecten meegewogen. Er is op dit moment een tijdelijk kader voor de ondergrond waarin EV wordt genoemd.

#### 4.2.7 Opslag van CO<sub>2</sub>

Afhankelijk van de keuzes die het Rijk maakt zal er wel of geen opslag van CO<sub>2</sub> plaatsvinden in Zuid-Holland. Wanneer hiervoor gekozen wordt zal de provincie in de vergunning heldere eisen opnemen over de veiligheid en er op toezien dat aan de eisen wordt voldaan.

### 4.3 Het reduceren van risico's aan de bron

De provincie wil maatregelen aan de bron inzetten als sturingsinstrument wanneer het onvermijdelijk is dat functies samenkomen. Dit geldt zowel voor inrichtingen als voor transport. Bronmaatregelen zijn vooral van belang bij kleinere bedrijven die niet in aanmerking komen voor clustering op bedrijventerreinen, bijvoorbeeld lpg-tankstations en opslagbedrijven.

#### 4.3.1 Inrichtingen

De provincie wil in haar vergunningenbeleid de omslag maken van het verlenen van vergunningen naar het inzetten van vergunningen voor omgevingsbeleid. De provincie onderzoekt welke juridische instrumenten zij daarvoor in de vergunningverlening en handhaving kan inzetten. Het uitwerken van het principe van Beste Beschikbare Techniek (BBT) voor externe veiligheid staat daarbij hoog op de prioriteitenlijst van de provincie. Daarmee kan een goede stap vooruit worden gemaakt in de kwaliteit van veiligheid. Uitgangspunt daarbij is dat de (chemische) industrie haar concurrentiepositie behoudt. De provincie onderzoekt daarom de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen locaties die geschikt zijn voor clustering van risicovolle activiteiten en verspreid liggende risicovolle inrichtingen. Uitgangspunt daarbij is dat bij industrieterreinen die voor clustering van risicovolle bedrijven bedoeld zijn of waar een veiligheidscontour geldt, de concurrentiepositie van de bedrijven prioriteit heeft (met inachtneming van de veiligheid van omwonenden en werknemers). Voor de overige locaties kan de prioriteit elders liggen. In bijlage 8 wordt het voorgenomen beleid op hoofdlijnen uitgewerkt.

*Bestuurlijke keuze: sturen op het verbeteren van de veiligheid via vergunningverlening en handhaving door het uitwerken van BBT voor externe veiligheid en het inzetten van vergunningverlening en handhaving om Zuid-Holland veiliger te maken.*

*Bestuurlijke keuze: bevorderen van de handhaving door wettelijke adviserende en handhavende instanties (brandweer, VROM-inspectie).*

### 4.3.2 Transport

#### Wegtransport

Vervoer van gevaarlijke stoffen over daarvoor aangewezen wegen moet veilig kunnen plaatsvinden, ook als er sprake is van wegwerkzaamheden of omleidingen. De provincie Zuid-Holland stelt dat het de verantwoordelijkheid van infrabeheerders is om ervoor te zorgen dat wegen die aangewezen zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen hiervoor ook daadwerkelijk geschikt zijn. De provincie wil in overleg treden met de beheerders over hoe zij hieraan invulling kunnen geven.

#### Spoortransport

PZH zet alle beschikbare middelen in om ervoor te zorgen dat:

- Het Rijk en de sector zorgen ervoor dat door een Convenant Warme BLEVE Vrij rijden treinen vanaf 2010 warme BLEVE vrij worden samengesteld.
- De basiskwaliteit van de spoorwegveiligheid wordt verbeterd door het toepassen ATBvv, HotBox-detectie, langzaam rijden en slimme wissels.

*Bestuurlijke keuze: door lobby bij het Rijk aandacht vragen voor maatregelen die het weg- en spoorvervoer veiliger maken.*

## 4.4 Het nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit

De provincie wil maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit inzetten als sturingsinstrument wanneer het onvermijdelijk is dat functies samenkomen. Dit geldt zowel voor inrichtingen als voor transport. Het gaat dan om maatregelen in het kader van alarmering, bescherming, zelfredzaamheid en hulpverlening.

De provincie wil inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van maatregelen en in de kosten-efficiëntie ervan: maatregelen die in een vroeg stadium genomen worden, zijn goedkoper dan maatregelen die nog doorgevoerd moeten worden in een laat stadium van de ontwikkeling. De provincie wil de mogelijkheden onderzoeken om bij objecten bouwtechnische en voorbereidende maatregelen te stimuleren die de bestrijdbaarheid en beheersbaarheid van incidenten verbeteren. Zij hanteert daarbij het principe dat de hoogte van het groepsrisico de mate van sturing op maatregelen in de omgeving bepaalt. Hoe hoger het groepsrisico, hoe meer de provincie verwacht van de maatregelen die genomen worden.

*Bestuurlijke keuze: de mate van sturing op maatregelen in de omgeving is afhankelijk van de hoogte van het groepsrisico. Daarbij geldt het principe dat hoe hoger het groepsrisico is, hoe meer de provincie verwacht van de maatregelen die genomen worden.*

#### 4.5 Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering

De provincie wil dat in 2014 gemeenten en provincie het eigenaarschap, de kwaliteit en capaciteit hebben om de uitvoeringstaken op externe veiligheid goed uit te voeren. Dat betekent dat in 2014 elke betrokken organisatie (provincie, veiligheidsregio/brandweer, RUD of ander samenwerkingsverband en gemeente) in staat is de wet- en regelgeving rond externe veiligheid adequaat uit te voeren. Dit zorgt ervoor dat de fysieke leefomgeving veiliger wordt en de kans kleiner wordt dat grote groepen mensen getroffen worden bij een ramp.

De provincie vervult hierbij tot 2014 een regierol. Na 2014 zullen de middelen voor externe veiligheid waarschijnlijk niet meer via het provinciefonds lopen, maar rechtstreeks naar het gemeentefonds gaan. Om kwaliteit en capaciteit voor externe veiligheid te waarborgen is het van belang dat alle partners zich voorbereiden op deze nieuwe situatie.

De provincie zet in op borging en verankering van kennis over en (bestuurlijke) aandacht voor externe veiligheid bij de verschillende partners. Dat wil zeggen dat externe veiligheid structureel een plaats krijgt in beleid, processen en uitvoering. De provincie heeft daarbij de volgende instrumenten:

- Financiën uitvoeringsprogramma externe veiligheid
- Te ontwikkelen prestatieafspraken
- Netwerken
- Lobby

#### 4.6 Overzicht bestuurlijke keuzes

- Onderzoeken op welke wijze risicovolle activiteiten kunnen worden geclusterd welke consequenties daaraan zijn verbonden en welke instrumenten kunnen worden ingezet.
- Voorbereiden sturing op vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg door middel van provinciaal basisnet vanaf 2012 .
- Door lobby bij het Rijk sturing op vervoer gevaarlijke stoffen over spoor.
- Sturing op veiligheid als wegingsfactor in ruimtelijke plannen (verantwoording groepsrisico), waarbij er zicht moet zijn op het op termijn halen van de oriëntatiewaarde voor groepsrisico.
- Sturing op de kwaliteit van de veiligheidsparagraaf in de MER (milieueffectrapportage).
- Afstand behouden tussen belangrijke vaarwegen in Zuid-Holland en kwetsbare bestemmingen op de oever door inzet van de provinciale verordening.
- Sturen op het verbeteren van de veiligheid via vergunningverlening en handhaving door het uitwerken van Beste Beschikbare Techniek voor externe veiligheid en het inzetten van vergunningverlening en handhaving om Zuid-Holland veiliger te maken.
- Bevorderen van de handhaving door wettelijke adviserende en handhavende instanties (brandweer, VROM-inspectie).
- Door lobby bij het Rijk aandacht vragen voor maatregelen die het weg- en spoorvervoer veiliger maken.
- De mate van sturing op maatregelen in de omgeving is afhankelijk van de hoogte van het groepsrisico. Daarbij geldt het principe dat hoe hoger het groepsrisico is, hoe meer de provincie verwacht van de maatregelen die genomen worden.



5

## 5 Planning en financiën

### Lange termijn (2040)

**Financiën:** eigen middelen provinciale begroting zijn op dit moment niet te overzien.

Verwachting is dat de inzet vergelijkbaar blijft.

Planning: dedicated goederenvervoer langs

Dordrecht/Zwijndrecht gereed uiterlijk 2040.

### Middellange termijn (2020)

**Financiën:** eigen middelen provinciale begroting (€987.700, 4 FTE Bureau externe veiligheid, 1 FTE vergunningen, 2,4 FTE handhaving, €32.000 materieel, €199.700 risicokaart), middelen DCMR voor provinciale taken externe veiligheid (€991.000 bureau EV expertise).

### Korte termijn (2015)

**Financiën:** eigen middelen provinciale begroting (€987.700, 4 FTE Bureau externe veiligheid, 1 FTE vergunningen, 2,4 FTE handhaving, €32.000 materieel, €199.700 risicokaart), middelen DCMR voor provinciale taken externe veiligheid (€991.000 bureau EV expertise), programmafianciering voor versterking van de uitvoering bij decentrale overheden (€4.966.000)

**Planning:** onderzoeken provinciaal basisnet en concentreren risicovolle activiteiten 2012

Verhogen kwaliteit van de uitvoering: doorlopend (2011-2014)

Externe veiligheid in ruimtelijke plannen:

doorlopend (2011-2020)

Externe veiligheid bij vergunningverlening en

handhaving: doorlopend (2011-2020)

**Indicatoren:** effectindicatoren zijn aantal blootgestelden, aantal verantwoord blootgestelden, aantal onwenselijke veiligheidssituaties. De output indicatoren krijgen vorm in de prestatie-afspraken zoals deze met de gemeenten worden gemaakt in het kader van de jaarprogramma's. Deze indicatoren landen vervolgens weer in begroting. Gedacht kan worden aan aantallen vergunningen met een EV paragraaf, aantallen structuurvisies met ev-paragraaf, aantallen RO-plannen met ev-paragraaf.

Veiligheidsregio	Regionaal samenwerkingsverband	Totaal
<b>Zuid-Holland Zuid</b>	MD Zuid-Holland Zuid	€ 593.219,77
	Totaal Zuid-Holland Zuid	<b>€ 593.219,77</b>
<b>Haaglanden</b>	Stadsgewest Haaglanden	€ 447.553,70
	Totaal Haaglanden	<b>€ 447.553,70</b>
<b>Hollands-Midden</b>	MD Midden-Holland	€ 212.438,19
	MD West-Holland	€ 373.489,69
	Totaal Hollands-Midden	<b>€ 585.927,88</b>
<b>Rotterdam Rijnmond</b>	DCMR	€ 1.241.318,91
	ISGO <sup>8</sup>	€ 88.074,00
	Totaal Rotterdam Rijnmond	<b>€ 1.329.392,91</b>
<b>Provincie Zuid-Holland</b>		<b>€ 1.761.605,74</b>
	Afdracht IPO <sup>9</sup>	€ 248.300,00
<b>Totaal</b>		<b>€ 4.966.000,00</b>

8 De provincie draagt vanuit haar aandeel een bedrag bij van € 15.143,66 om ISGO op het normbedrag voor 1 fte te krijgen

9 In het bestuursakkoord is afgesproken dat iedere provincie 5% van de beschikbare middelen afdraagt voor de uitvoering van bovenprovinciale projecten.







# Bijlagen

## Bijlage 1

# Overzicht wet- en regelgeving externe veiligheid

### Wet milieubeheer (Wm)

De Wet milieubeheer is de belangrijkste milieuwet. Op grond van deze wet verstrekt de bevoegde overheid een milieuvergunning aan bedrijven. De wet bepaalt welke (wettelijk) gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De belangrijkste instrumenten zijn milieuplannen en -programma's, milieukwaliteitseisen, vergunningen, algemene regels en handhaving. Ook bevat de wet de regels voor financiële instrumenten, zoals heffingen, bijdragen en schadevergoedingen.

### Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro)

De Wro regelt hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en welke bestuurslaag voor welke ruimtelijke plannen verantwoordelijk is. Ook regelt de Wro de verhoudingen tussen de verschillende overheden en bestuursorganen in Nederland, zoals waterschappen, gemeenten, provincies en het Rijk.

### Gevaarlijke stof

Een stof als bedoeld in artikel 1, lid 1, onder b of lid 2 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

### Registratiebesluit externe veiligheid

Het Registratiebesluit externe veiligheid bevat de regels over de registratie van gegevens externe veiligheid inrichtingen, transportroutes en buisleidingen (Registratiebesluit externe veiligheid). Het besluit hangt samen met artikel 6a van de Wet rampen en zware ongevallen. De besluiten zijn op 30 maart 2007 in werking getreden. Het 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.

### Besluit Externe Veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het besluit legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf 1 april 2004 bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met externe veiligheid. Het Bevi kent veiligheidsnormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.

### Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

Regeling met regels voor de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

### Seveso-II-richtlijn

De Seveso-II-richtlijn stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

### Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999)

Met het inwerkingtreden van het Brzo 1999 heeft Nederland het grootste deel van de Seveso-II-richtlijn in nationale wetgeving vastgelegd. Dit besluit van mei 1999 heeft als doel mens en milieu te beschermen tegen ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen door dergelijke ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen en bij ongevallen de gevolgen daarvan zoveel mogelijk te beperken.

Het Brzo 1999 doet dit niet door het voorschrijven van technische maatregelen, maar door informatie te verschaffen over het veiligheidsbeleid van bedrijven. Daarnaast stelt het eisen aan het veiligheidsbeheerssysteem van een bedrijf.

#### **Wet vervoer gevaarlijke stoffen**

De internationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over land en water zijn in Nederland vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen 1996. WVGs is een integrale kaderwet voor de routing van gevaarlijke stoffen. Alle rijkswegen (enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen daargelaten) en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen.

#### **Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen**

Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen staat in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

#### **Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire Rnvgs)**

In deze circulaire wordt het beleid uit de nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt. Dit is nodig omdat de nota Rnvgs niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast. In de circulaire is omschreven hoe bij ruimtelijk relevante besluiten, zoals bijvoorbeeld bij het vaststellen van bestemmingsplannen door gemeenten of het nemen van wegaanpassings- en tracébesluiten, rekening moet worden gehouden met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### **Circulaire Zonering langs Hogedruk Aardgas- Transportleidingen(1984)**

Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd

#### **Circulaire 'K1K2K3 brandbare vloeistoffen'(1991)**

In deze circulaire 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.

## Bijlage 2

# Begrippenlijst externe veiligheid

### Aandachtsgebied

1. Dat gebied rond de inrichting waarin slachtoffers kunnen vallen als gevolg van een ongewenste gebeurtenis bij die inrichting. Veelal geoperationaliseerd als de afstand waarbij nog 1% van de blootgestelden overlijdt;
2. Dat gebied rond een inrichting of transportroute waar (nieuwe) bebouwing nog een merkbare invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico en waarin het aantal aanwezigen dus relevant is voor het voorkomen van een groepsrisico.

### Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

In het Basisnet wordt voor alle rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen een risicoplafond, dus hoeveel risico er maximaal mag zijn, vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. Transportbedrijven weten hierdoor hoeveel gevaarlijke stoffen ze maximaal kunnen vervoeren over welke route.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor een groot deel verbonden aan industriële activiteiten, zoals het Rotterdamse havengebied, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en enkele andere grote industriële locaties elders in Nederland. Het basisnet verbindt in ieder geval deze gebieden en zorgt voor goede oost-west- en noord-zuid-verbindingen met Duitsland en België.

### Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is de overheidsorganisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van bepaalde wetgeving. Meestal zijn de gemeente of de provincie het bevoegd gezag, maar een waterschap of een ministerie kunnen ook bevoegd gezag zijn. Taken

van het bevoegd gezag zijn vergunningen afgeven en toezien op naleving van de regels. Beheerders van (water)wegen, energiebedrijven en Gasunie (die buisleidingen in de grond leggen) en bedrijven zijn echter op de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en het naleven van de regels.

### Bleve

Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, een fysisch verschijnsel waarbij een tot vloeistof verdicht gas als gevolg van plotseling bezwijken van de omhulling explosief verdampt, wat tot overdrukken kan leiden in de omgeving van de BLEVE. Direct na de BLEVE kunnen, maar dat hoeft dus niet, het ontstane gas en de fijn verdeelde vloeistofnevel ontsteken en verbranden in de karakteristieke vuurbal.

### Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's voor de omgeving van gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

### Gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen waarvan gebruik, transport of opslag risico's met zich meebrengen. Deze risico's kunnen zijn explosiegevaar, brand, giftigheid of radioactiviteit. Voorbeelden van gevaarlijke stoffen zijn brandstoffen, grondstoffen voor medicijnen, kunststoffen en kunstmest, of hulpstoffen voor koelen, reinigen of conserveren.

### Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn. Voor het groepsrisico geldt geen harde wettelijke grens, maar een zogenoemde

oriënterende waarde. Die geeft aan in hoeverre het groepsrisico toelaatbaar is in de omgeving van inrichtingen (bedrijven) of langs transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Het bevoegd gezag – meestal de gemeente of de provincie – mag een overschrijding van de oriënterende waarde toestaan. Daarvoor is wel een specifieke verklaring nodig. De oriënterende waarde wordt strenger naarmate grotere groepen tegelijkertijd het slachtoffer van een ongeval met gevaarlijke stoffen kunnen worden. Daarom worden soms beperkingen gesteld aan het aantal mensen die in de omgeving van een gevaarsbron aanwezig mogen zijn.

### **Inrichting**

Grofweg is een inrichting een bedrijf of instelling. De ‘inrichting’ is een centraal begrip in de Wet milieubeheer. Volgens artikel 1 van de Wm is een inrichting: ‘elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht.’

### **Kwetsbare bestemmingen/objecten**

Kwetsbare bestemmingen zijn gebouwen waarin zich voornamelijk niet-zelfredzame personen bevinden, bijvoorbeeld ziekenhuizen, bejaardenhuizen, scholen, kinderdagverblijven, dagopvang voor minderjarigen. De volledige definitie is te vinden in het Bevi

### **Maatlat externe veiligheid**

De maatlat externe veiligheid is een instrument dat antwoord geeft op de vraag of een uitvoeringsorganisatie in principe in staat is om de EV-taken uit te voeren gegeven de minimaal benodigde deskundigheid voor de uitvoering van deze taken en de borging daarvan.

### **Milieueffectrapportage (MER)**

Een milieueffectrapportage (m.e.r) is een procedure die de informatie levert die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij besluiten met grote milieugevolgen. Een milieueffect-rapportage is verplicht bij plannen en projecten bij onder meer de bouw van olieraffinaderijen, kerncentrales, chemische installaties en de aanleg van autowegen, spoorwegen, vliegvelden, pijpleidingen voor gas of olie en dammen. Onderdeel van de procedure is het opstellen van het milieueffectrapport (het MER). De initiatiefnemer van het plan of project doet onderzoek naar de milieugevolgen van een plan of project en de mogelijke alternatieven. De uitkomsten daarvan staan in het MER.

### **Milieuvergunning**

Een milieuvergunning stelt regels op maat aan luchtvervuiling, geur- en geluidhinder en de veiligheid van bedrijven. Bijlage 1 van het Activiteitenbesluit geeft aan welke activiteiten verboden zijn zonder milieuvergunning. De vergunning is nodig bij het oprichten, verbouwen en uitbreiden van een bedrijf of ‘bedrijfsmatige activiteit’. In de vergunning staat aan welke milieuvoorschriften een bedrijf moet voldoen. De Wm-vergunning moet meestal bij de gemeente of provincie worden aangevraagd.

### **Plaatsgebonden risico**

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen ( $10^{-6}$ ).

Dat betekent dat een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek maximaal maar ééns per 1 miljoen jaar mag overlijden door een ongeluk in die fabriek.

### **Programmafinanciering externe veiligheid**

De programmafinanciering externe veiligheid is een subsidieregeling waarmee het Rijk in de periode 2006-2010 een kwaliteitsimpuls geeft aan de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. Het programma stimuleert provincies en gemeenten om de externe veiligheidsproblematiek gezamenlijk aan te pakken, terwijl tegelijk kennis en ervaring wordt opgedaan met nieuwe elementen in het externe veiligheidsbeleid.

### **Provinciale structuurvisie (PSV)**

Een provinciale structuurvisie is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in de provincie. Provincies moeten voor het gehele gebied één of meer structuurvisies opstellen. Het geeft aan waar welke functies wenselijk zijn en waar niet. In deze visie gaat het dus om de keuze van locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen.

### **Ramp**

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 worden bedreigd of geschaad. 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. Rampen vallen uiteen in verschillende ramptypen en kunnen voortkomen uit betrekkelijk gewone ongevallen.

### **Regionale uitvoeringsdienst (RUD)**

In de RUD's werken gemeenten en provincies samen op het gebied van complexe en bovenlokale milieugerelateerde uitvoeringstaken. De RUD's vormen gezamenlijk een landelijk dekkend netwerk en komen bottum up tot stand onder procesregie van de provincie. De RUD's zijn onderdeel van de afspraken tussen het ministerie van VROM, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de VNG over het

verbeteren van de kwaliteit van de uitvoering van milieu-taken.

### **Risicobron**

De plaatsen waar risico's kunnen ontstaan, worden risicobronnen genoemd. Op de risicokaart worden onder andere de volgende situaties als risicobron beschouwd:

- bedrijven die gevaarlijke stoffen maken, gebruiken of opslaan;
- routes en pijpleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Ook gebouwen en bouwwerken zoals tunnels, kunnen op zichzelf een risicobron zijn voor de aanwezigheid, bijvoorbeeld bij brand.

### **Risicokaart**

Op grond van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) van het ministerie van BZK zijn gemeenten verplicht risico's te inventariseren (zie ook vraag 7). Het resultaat van deze inventarisatie en de gegevens uit het risicoregister worden getoond op de provinciale risicokaart. De risicokaart biedt een overzicht van de veiligheidsrisico's, is openbaar en via internet toegankelijk (zie [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)). De risicokaart is daarmee een belangrijke informatiebron voor burgers die via de risicokaart kunnen zien welke risicovolle bedrijven (lpg-stations, chemische bedrijven of bijvoorbeeld een vuurwerk-opslag), transportroutes of buisleidingen in hun directe omgeving liggen.

### **Routering**

Routering is het aanwijzen van wegen waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden.

### **Veiligheidsregio**

Om de veiligheid in een regio te vergroten en beter voorbereid te zijn op rampen en grote ongelukken, bundelen brandweer, gemeenten, GHOR (Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen) en politie de krachten. Een veiligheidsregio is een gebied waarin deze verschillende diensten en besturen intensief samenwerken op het gebied van brandweezorg, rampenbestrijding, crisisbeheersing, geneeskundige hulpverlening bij rampen en handhaving van openbare orde en veiligheid.

## Bijlage 3

# Kentallen externe veiligheid

Risicovolle bedrijven in Zuid-Holland														
Aantal	A. Brzo	B. LPG	C. CPR 15	D. Ammoniak	E. Spoorweg	F. Vervoer	G. Vuurwerk	H. Kernenergie	I. Mijnbouw	K. Propan	L1. Munitie L2. Ontploffbare stoffen	M. Distikstofoxide	N. zie lijst	Totaal aantal bedrijven per bevoegd gezag
Bedrijven in Zuid-Holland met gemeentelijk bevoegd gezag	40	204	100	36	1	20	59	0	0	622	11	2	549	1.519
Bedrijven in Zuid-Holland met provinciaal bevoegd gezag	79	0	12	10	6	3	8	0	0	26	0	0	44	174
Bedrijven in Zuid-Holland met landelijk bevoegd gezag	0	0	0	0	0	0	0	1	14	0	0	0	0	15
Totaal aantal bedrijven per categorie	119	204	112	46	7	23	67	1	14	648	11	2	593	1.708

N1. Oxiderende gassen  
 N2. Meetstations  
 N3. Vulstations  
 N4. Gasflessendepot  
 N5. Zeer giftige gassen  
 N6. Giftige gassen  
 N8. gevaarlijke gassen  
 N9. ontvlambare vloeistoffen  
 N10. Brandbare vloeistoffen  
 N11. Zeer giftige vloeistoffen  
 N12. Giftige vloeistoffen  
 N13. Vloeistoffen -> zeer giftige gassen  
 N14. Vloeistoffen -> giftige gassen  
 N15. Overige gevaarlijke vloeistoffen  
 N16. Zeer giftige vaste stof  
 N17. Giftige vaste stof

N18. Vaste stoffen -> zeer giftige gassen  
 N19. Vaste stoffen -> giftige gassen  
 N20. Overige onbrandbare vaste gev. stof  
 N21. Stofexplosie gevaarlijk  
 N22. Peroxiden  
 N23. Brandbare stof  
 N24. Vervoerseenheden gev. stoffen

Bron: RRGs, 6 mei 2010

NB Bedrijven zijn in meerdere kolommen meegeteld, als zij met stoffen uit verschillende categorieën werken.

## Realisatiecijfers spoor 2008

Aantal ketelwagens en/of containers per jaar						
traject	stofcategorie A (brandbare gassen)	stofcategorie B2 (giftige gassen)	stofcategorie B3 (zeer giftige gassen)	stofcategorie C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	stofcategorie D3 (giftige vloeistoffen)	stofcategorie D4 (zeer giftige vloeistoffen)
Maasvlakte- Rotterdam deel 1	250			2.850		200
Maasvlakte- Rotterdam deel 2	400	1.700		4.850		200
Maasvlakte- Rotterdam deel 3	1.600	1.700	50		1.650	200
Maasvlakte- Rotterdam deel 4	1.650	1.800	50	17.700	1.750	550
Maasvlakte- Rotterdam deel 5	1.600	2.050	50		1.750	500
Rotterdam- Barendrecht	12.150	3.250	0	20.250	4.000	1.800
Barendrecht- Betuweroute	2.600	20	0	6.400	50	550
Barendrecht- Dordrecht	9.600	3.200	0	13.900	3.900	350
Rotterdam- Gouda	500	250	50	3.250	0	50

Bron: Prorail, juni 2009

Aantallen tankwagens per wegvak						
Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brand- bare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z1	R044	A44: A4 / N443 (A44 afrit 3 Noordwijkerhout) - A44 / N206 (A44 afrit 9 Leiden Zuid)	3235	0	985	0
z10	R004	A4: A4 / N211 (A4 afrit 12 Den Haag Zuid) - A4 / N223 (A4 afrit 13 Den Hoorn)	1679	180	165	0
z100	R027	A27: A27 / N214 (A27 afrit 25 Noordeloos) - A15 / A27 (knooppunt Gorinchem)	15479	791	3500	13
z101	N206	N206: N206 / N443 (Noordwijkerhout) - N206 / N441 (Katwijk aan Zee)	1565	54	190	0
z102	N443	N443 & N208: N206 / N443 (Noordwijkerhout) - A44 / N208 (A44 afrit 3 Noordwijkerhout)	664	0	24	0
z105	N209	N209: N11 / N209 (Hazerswoude Rijndijk) - N209 / N455 (bij Hazerswoude Dorp)	1858	0	119	0
z107	N213	N213: N211 / N213 / N464 (Poeldijk) - A20 / N213 / N223 / N467 (bij Maasdijk)	0	0	0	0
z108	N210	N210: A16 / N210 (A16 afrit 25 Rotterdam Centrum) - N210 / N219 (Capelle aan den Yssel)	5008	230	230	0
z109	N220	N220: N211 / N220 (Hoek van Holland) - A20 / N220 (A20 afrit 6 Maasdijk)	1071	289	0	0
z11	R004	A4 Beneluxtunnel: A4 / A20 (knooppunt Kethelplein) - A4 / A15 (knooppunt Benelux)	80010	667	0	0
z110	N470	N470: N470 / N473 (Zoetermeer) - A12 / N470 (A12 afrit 7 Zoetermeer)	2086	25	74	0
z112	GEM	GEM = Goudse Schouw (Alphen aan de Rijn): N11 / Goudse Schouw - Conradstraat / Goudse Schouw	2857	16	230	0



Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brand- bare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z113	R013	A13: A13 / N473 (A13 afrit 9 Delft) - A13 / N470 (A13 afrit 10 Delft Zuid)	31186	1042	2138	34
z114	R013	A13: A13 / N209 (A13 afrit 11 Berkel en Rodenrijs) - A13 / A20 (knooppunt Kleinpolderplein)	33514	454	1811	0
z115	N003	N3 Merwedeburg: N3 / Burg. Keizerweg (Papendrecht) - N3 / Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht)	7516	322	6514	192
z116	N217	N217 (incl. Kiltunnel): A29 / N217 (A27 afrit 21 Oud Beijerland) - Kiltunnelweg / Rijksstraatweg (Dordrecht)	1348	0	48	0
z117	N217	N217: Kiltunnelweg / Rijksstraatweg (Dordrecht) - N3 / A16 / N217 (A16 afrit 20 's Gravendeel)	7415	542	312	19
z118	R004	A4: A4 / N11 (A4 afrit 6a Zoeterwoude Rijndijk) - A4 / N206 (A4 afrit 7 Zoeterwoude Dorp)	22401	685	1877	0
z119	N011	N11: N11 / N209 (Hazerswoude Rijndijk) - N11 / N207 (Alphen aan den Rijn)	4519	58	413	0
z120	N206	N206: N206 / N441 (Katwijk aan Zee) - A44 / N206 (A44 afrit 9 Leiden Zuid)	1636	54	356	0
z122	R020	A20: A20 / N213 / N223 / N467 (bij Maasdijk) - A20 / N220 (A20 afrit 6 Maasdijk)	4729	169	66	0
z124	R012	A12: A12 / N470 (A12 afrit 7 Zoetermeer) - A12 / N219 (A12 afrit 9 Zevenhuizen)	3762	90	625	0
z125	R020	A20: A20 / N471 (A20 afrit 14 Rotterdam Centrum) - A16 / A20 (knooppunt Terbregseplein)	18441	498	2477	0
z126	R015	N15 (incl. Calandbrug): N15 / N57 (N15 afrit 12 Brielle) - A15 / Welplaatweg (A15 afrit 15 Havens)	27486	1864	8547	67
z127	GEM	GEM = Digna Johannaweg (Hoogvliet): Digna Johannaweg / Vondelingenweg - Aveling / Digna Johannaweg / Laning / Groene Kruisweg	2003	33	66	0
z128	R027	A27: A2 / A27 (knooppunt Everdingen) - A27 / N214 (A27 afrit 25 Noordeloos)	17572	869	3808	17
z129	N214	N214: A27 / N214 (A27 afrit 25 Noordeloos) - N214 / N216 (bij Ottoland)	2595	0	378	0
z13	N207	N207: N207 / N446 / N461 (bij Woubrugge) - N207 / N231 (Alphen aan de Rijn)	4088	35	98	0
z130	N214	N214: N214 / N216 (bij Ottoland) - A15 afrit 23 Papendrecht (N3 / A15)	1619	0	479	0
z131	N216	N216: N214 / N216 (bij Ottoland) - A15 / N216 (A27 afrit 27 Gorinchem)	2742	0	131	0
z132	N216	N216: N216 pont naar Schoonhoven - N214 / N216 (bij Ottoland)	4598	0	17	0
z133	R029	A29: A29 / N217 (A27 afrit 21 Oud Beijerland) - A29 / A59 (knooppunt Hellegatsplein)	8574	1091	207	0
z134	R016	A16 van Brienenoordbrug: A16 / N210 (A16 afrit 25 Rotterdam Centrum) - A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Noord)	28253	1882	11373	147
z135	R012	A12: A12 / N219 (A12 afrit 9 Zevenhuizen) - A12 / A20 (knooppunt Gouwe)	3071	95	213	0
z136	R020	A20: A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel) - A12 / A20 (knooppunt Gouwe)	25588	322	5946	0
z137	R012	A12: A12 / N452 (A12 afrit 11 Gouda) - N11 / A12 (A12 afrit 12a Bodegraven)	33909	446	6141	0
z138	N484	N484: A2 / N484 (A2 afrit 12 Everdingen) - N327 / N484 (Leerdam)	755	0	66	0

Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brand- bare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z139	GEM	GEM = Dammekant (Bodengraven) = N458 Bodegraven (Burg. Kremerweg / Rijksweg 11 / Dammekant) - Dammekant / Overtocht / Vlietkade (Bodengraven)	164	0	70	0
z140	GEM	GEM = Noordeinde = Beethovenlaan / Noordeinde / Dorpstraat (Waddinxveen) - N455 / Noordeinde (Boskoop)	234	0	0	0
z141	N455	N455 = Zijde (Boskoop): N207 / N455 (Boskoop) - N455 / Noordeinde (Boskoop)	304	0	0	0
z142	N455	N455 = Hoogeveenseweg (Boskoop): N209 / N455 (bij Hazerswoude Dorp) - N455 / Noordeinde (Boskoop)	444	0	0	0
z143	N219	N219: A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel -noord van A20) - A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel -zuid van A20)	1975	37	330	0
z144	R020	A20: A20 op/afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel - noord van A20	1201	0	306	0
z145	R020	A20: A20 op/afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel - zuid van A20	1859	37	306	0
z146	GEM	GEM = Europalaan (Nieuwerkerk aan de Yssel): A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel -zuid van A20) - Europalaan / Ringvaartlaan / Westringdijk	609	0	117	0
z147		N459: N459 Bodegraven- Goudse weg	4295	105	655	0
z16	R012	A12: A12 / N44 Den Haag (Benoordenhoutseweg / Utrechtsebaan / Zuid Hollandlaan) - A4 / A12 (knooppunt Prins Clausplein)	3219	0	657	0
z17	R012	A12: A4 / A12 (knooppunt Prins Clausplein) - A12 / N470 (A12 afrit 7 Zoetermeer)	4555	114	613	0
z18	R012	A12: A12 / A20 (knooppunt Gouwe) - A12 / N452 (A12 afrit 11 Gouda)	26280	797	5783	8
z19	R012	A12: N11 / A12 (A12 afrit 12a Bodegraven) - A12 / N204 (A12 afrit 14 Woerden)	21981	660	5768	0
z2	R044	A44: A44 / N206 (A44 afrit 9 Leiden Zuid) - A44 / N44 Wassenaar (Lange Kerckdam / Papeweg / Rijkstraatweg)	4996	57	973	0
z20	N011	N11: N11 / N458 (Bodegraven) - N11 / A12 (A12 afrit 12a Bodegraven)	5093	58	583	0
z21	N011	N11: N11 / N207 (Alphen aan den Rijn) - N11 / N458 (Bodegraven)	4799	50	465	0
z22	N011	N11: A4 / N11 (A4 afrit 6a Zoeterwoude Rijndijk) - N11 / N209 (Hazerswoude Rijndijk)	4023	27	378	0
z23	N458	N458: N458 Bodegraven (Burg. Kremerweg / Rijksweg 11 / Dammekant) - N458 Woerden (Boerendijk / Jozef Israëlslaan / Rembrandtlaan)	632	0	70	0
z24	N207	N207: N207 / N455 (Boskoop) - N207 / N452 (Gouda)	2855	35	260	0
z25	N207	N207: N454 / Coenecoop / Noord Ringdijk (Gouda) - Kanaaldijk / Nieuwe Broekweg / Sluisdijk (Gouda)	921	0	94	0
z26	N217	N217 = Stougjesdijk (Oud-Beijerland): A29 / N217 (A27 afrit 21 Oud Beijerland) - Kwakscheweg/Stoutjesdijk (Oud-Beijerland)	3317	0	222	0
z27	N207	N207 = Nieuwe Veerstaal & Rotterdamseweg & Schie-landse Hoge Zeedijk (Gouda): Kanaaldijk / Nieuwe Broekweg / Sluisdijk - N207 / N228	1591	6	328	0
z28	N207	N207: N207 / N228 (Gouda) - N207 / N210 (Bergambacht)	1310	6	234	0
z29	R013	A13: A4 / A13 (knooppunt Ypenburg) - A13 / N473 (A13 afrit 9 Delft)	32651	854	2432	67

Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brandbare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z3	N206	N206 = Churchillaan & Doctor Lelylaan & Euopaweg & Plesmanlaan & Voorschoterweg (Leiden): A44 / N206 (A44 afrit 9 Leiden Zuid) - A4 / N206 (A4 afrit 7 Zoeterwoude Dorp)	1746	72	144	0
z30	R013	A13: A13 / N470 (A13 afrit 10 Delft Zuid) - A13 / N209 (A13 afrit 11 Berkel en Rodenrijs)	34059	662	1890	33
z31	N470	N470 = Kruithuisweg (Delft): A4 / N470 (A4 afrit 14 Delft) - A13 / N470 (A13 afrit 10 Delft Zuid)	952	18	73	0
z33	R004	A4: A4 / N223 (A4 afrit 13 Den Hoorn) - A4 / N470 (A4 afrit 14 Delft)	476	14	49	0
z34	N211	N211: A4 / N211 (A4 afrit 12 Den Haag Zuid) - N211 / N464 Den Haag (Erasmusweg / Lozerlaan)	2997	35	122	0
z35	N217	N217 = Kwakscheweg (Oud-Beijerland): Kwakscheweg/Stoutjesdijk (Oud-Beijerland) - Kwakschweg/Groeneweg/Langeweg (Oud-Beijerland)	1771	0	222	0
z39	N219	N219: A12 / N219 (A12 afrit 9 Zevenhuizen) - A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel -noord van A20)	1841	37	402	0
z40	N219	N219: A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel -zuid van A20) - N210 / N219 (Capelle aan den Yssel)	1404	0	234	0
z41	GEM	Stougjesdijk (Oud-Beijerland): Kwakscheweg / Stoutjesdijk (Oud-Beijerland) - N488 / N489	2184	0	0	0
z42	N209	N209: N209 / N470 / N471 (Hilligersberg) - A13 / N209 (A13 afrit 11 Berkel en Rodenrijs)	4037	367	0	0
z43	N209	N209: N209 / N472 (Bergschenhoek) - N209 / N470 / N471 (Hilligersberg)	3209	453	106	0
z44	N471	N471: N209 / N470 / N471 (Hilligersberg) - A20 / N471 (A20 afrit 14 Rotterdam Centrum)	1504	12	213	0
z45	N452	N452: A12 / N452 (A12 afrit 11 Gouda) - N207 / N452 (Gouda)	1765	35	94	0
z47	R015	N15 (Thomassentunnel): N15 / N57 (N15 afrit 12 Brielle) - A15 / Europaweg (A15 afrit 13)	0	0	0	0
z48	R020	A20: A20 / N220 (A20 afrit 6 Maasdijk) - A4 / A20 (knooppunt Kethelplein)	12184	378	296	0
z49	R020	A20: A4 / A20 (knooppunt Kethelplein) - A13 / A20 (knooppunt Kleinpolderplein)	70065	894	701	70
z5	N044	N44 = Benoordenhoutseweg & Leidse Straatweg (Den Haag): Landscheidingsweg / Rijksstraatweg / Rijksweg 14 - A12 / N44 Den Haag (Benoordenhoutseweg / Utrechtsebaan / Zuid Hollandlaan)	0	0	0	0
z50	R020	A20: A13 / A20 (knooppunt Kleinpolderplein) - A20 / N471 (A20 afrit 14 Rotterdam Centrum)	18441	498	2477	0
z51	R020	A20: A16 / A20 (knooppunt Terbregseplein) - A20 / N219 (A20 afrit 17 Nieuwerkerk aan de Yssel)	30083	503	7368	3
z52	N456	N456: A12 / N456 (A12 afrit 10 Waddinxveen) - A20 / N456 (A20 afrit 18 Moordrecht)	2217	37	525	0
z53	N014	N14 Rijksweg 14 incl Sijtwendetunnel: A4 / N14 (A4 afrit 8 Leidschendam) - A44 / N44 (Landscheidingsweg / Rijksstraatweg / Rijksweg 14 Den Haag)	0	0	0	0
z54	R016	A16: A16 / A20 (knooppunt Terbregseplein) - A16 / N210 (A16 afrit 25 (Rotterdam Centrum))	14327	573	7731	33
z55	R015&R016	A15 / A16: A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Noord) - A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Zuid)	93589	4363	13896	574

Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brandbare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z56	R016	A16 Drechtunnel: A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Zuid) - A16 / Laan der Verenigde Naties Dordrecht (A16 afrit 21 Dordrecht)	58553	5454	107	113
z57	R016	A16: A16 / Laan der Verenigde Naties Dordrecht (A16 afrit 21 Dordrecht) - N3 / A16 / N217 (A16 afrit 20 's Gravendeel)	52841	4121	214	7
z58	R016	A16 Moerdijkbrug: N3 / A16 / N217 (A16 afrit 20 's Gravendeel) - A17 / A59 (knooppunt Klaverpolder)	66333	5548	7258	286
z59	N210	N210: N210 / N219 (Capelle aan den Yssel) - N207 / N210 / N478 (Bergambacht)	1143	0	132	0
z6	R004	A4: A4 / A44 (knooppunt Burgerveen) - A4 / N11 (A4 afrit 6a Zoeterwoude Rijndijk)	21769	523	1445	0
z60	GEM	GEM = Gouderaksedijk (Gouda): N207 / N228 (Gouda) - Verstaalblok / Gouderaksedijk	585	0	47	0
z61	N207	N207 = Henegouwerweg (Gouda): N207 / N452 (Gouda) - Henegouwerweg / Coenecoopbocht / Nieuwe Gouwe O.Z. (Gouda)	1603	0	165	0
z62	N210	N210: N207 / N210 / N478 (Bergambacht) - N210 / N216 (Schoonhoven)	1404	0	115	0
z63	N207	N207 = Coenecoopbrug (Gouda): Henegouwerweg / Coenecoopbocht / Nieuwe Gouwe O.Z. (Gouda) - N454 / Coenecoop / Noord Ringdijk (Gouda)	960	0	94	0
z64	N478	N478: N207 / N210 (Bergambacht) - pont Bergstoep	0	0	0	0
z65	R015	N15: Maasvlakte - N15 / N218 (N15 afrit 10)	11100	590	5765	126
z66	R015	N15: N15 / N218 (N15 afrit 10) - N15 / N57 (N15 afrit 12 Brielle)	17400	1551	7554	23
z67	R015	A15: A15 / Welplaatweg (A15 afrit 15 Havens) - N15 / N218 (A15 afrit 16 Spijkenisse)	38191	4463	8406	106
z68	R015	A15 Botlekbrug: (N15 / N218 (A15 afrit 16 Spijkenisse) - A15 / Aveling (A15 afrit 17 Hoogvliet)	62760	4422	18642	377
z69	R015	A15 Botlektunnel: (N15 / N218 (A15 afrit 16 Spijkenisse) - A15 / Aveling (A15 afrit 17 Hoogvliet)	17580	837	52	3
z7	R004	A4: A4 / N206 (A4 afrit 7 Zoeterwoude Dorp) - A4 / A12 (knooppunt Prins Clausplein)	22254	308	1578	0
z70	R015	A15: A15 / Aveling (A15 afrit 17 Hoogvliet) - A4 / A15 (knooppunt Benelux)	110450	6359	20391	347
z71	R015	A15: A4 / A15 (knooppunt Benelux) - A15 / Reeweg (A15 afrit 18 Pernis)	150210	9054	28405	506
z72	R015	A15: A15 / Reeweg (A15 afrit 18 Pernis) - A15 / N492 (A15 afrit 19 Rotterdam Charlois)	123561	7136	22771	376
z73	R015	A15: A15 / N492 (A15 afrit 19 Rotterdam Charlois) - A15 / A29 (knooppunt Vaanplein)	125290	6290	23678	550
z74	R015	A15: A15 / A29 (knooppunt Vaanplein) - A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Noord)	83643	6106	30586	479
z75	R015	A15: A15 / A16 (knooppunt Ridderkerk Zuid) - A15 afrit 21 Hendrik Ido Ambacht	35850	2403	15656	502
z76	R015	A15 incl. tunnel de Noord: A15 afrit 21 Hendrik Ido Ambacht - A15 afrit 22 Alblasserdam	37643	1209	33	0
z77	R015	A15 incl. brug over De Noord: A15 afrit 21 Hendrik Ido Ambacht - A15 afrit 22 Alblasserdam	4253	589	15875	352
z78	R015	A15: A15 afrit 22 Alblasserdam - A15 afrit 23 Papendrecht (N3 / A15)	38839	1510	16572	337
z79	R015	A15: A15 afrit 23 Papendrecht (N3 / A15) - A15 / N216 (A27 afrit 27 Gorinchem)	34242	1674	8861	115

Tel locatie/ code wegvak	Weg	Beschrijving weg	LF- brandbare vloeistof	LT- Toxische vloeistof	GF- brandbaar gas (LPG)	GT- toxisch gas
z8	R004	A4: A4 / A12 (knooppunt Prins Clausplein) - A4 / A13 (knooppunt Ypenburg)	36523	971	2501	34
z80	R015	A15: A15 / N216 (A27 afrit 27 (Gorinchem) - A15 / A27 (knooppunt Gorinchem)	35268	1434	9219	146
z81	N454	N454: N454 / Coenecoop / Noord Ringdijk (Gouda) - Beethovenlaan / Noordeinde / Dorpstraat (Wad-dinxveen)	568	0	47	0
z82	N492	N492: Aveling / Digna Johannaweg / Laning / Groene Kruisweg (Hoogvliet) - A15 / N492 (A15 afrit 19 Rotterdam Charlois)	755	0	296	0
z83	N493&GEM	N493 & GEM = Groene Kruisweg (Hoogvliet & Spijkenisse): N218 / Groene Kruisweg (Spijkenisse) - Aveling / Digna Johannaweg / Laning / Groene Kruisweg (incl. Spijkenisserbrug)	1068	0	71	0
z84	N218	N218 Hartelbrug & Hartelweg: N218 / Groene Kruisweg (Spijkenisse) - N15 / N218 (A15 afrit 16 Spijkenisse)	7858	367	950	20
z85	N218	N218: N57 / N218 (bij Zwartewaal) - N218 / Groene Kruisweg (Spijkenisse)	1536	80	101	0
z86	N458	N458: N11 / N458 (Bodegraven) - N458 Bodegraven (Burg. Kremerweg / Rijksweg 11 / Dammekant)	1310	0	140	0
z87	N218	N218: N15 / N218 (N15 afrit 10) - N57 / N218 (bij Zwartewaal)	876	201	122	0
z88	R029	A29 Heinenoordtunnel : A15 / A29 (knooppunt Vaanplein) - A29 / N217 (A27 afrit 21 Oud Beijerland)	11970	866	302	0
z89	N057	N57: N15 / N57 (N15 afrit 12 Brielle) - N57 / N218 (bij Zwartewaal)	8720	71	994	0
z9	R004	A4: A4 / A13 (knooppunt Ypenburg) - A4 / N211 (A4 afrit 12 Den Haag Zuid)	3580	93	296	0
z90	N057	N57: N57 / N218 (bij Zwartewaal) - N57 / N495 (Nieuwehoorn)	8076	33	712	0
z91	N057	N57: N57 / N495 (Nieuwehoorn) - N57 / N215 (Stellendam)	5887	48	821	3
z92	GEM	GEM = Rijksweg & Dammekant & Rijksweg 11 = N458 Bodegraven (Burg. Kremerweg / Rijksweg 11 / Dammekant) - Zwammerdam (Verloosstraat / Buitenkerk)	585	0	0	0
z93	N059	N59: A29 / A59 (knooppunt Hellegatsplein) - N59 / N215 (Oude-Tonge)	2496	71	312	0
z94	N059	N59: N59 / N215 (Oude-Tonge) - N59 / N257 (Grevelingendam / Philipsdam)	2292	66	363	0
z95	N215	N215: N59 / N215 (Oude-Tonge) - Middelharnis	2784	0	552	0
z96	N215	N215: Middelharnis - N57 / N215 (Stellendam)	2800	0	603	0
z97	N003	N3: N3 / Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht) - N3 / A16 / N217 (A16 afrit 20 's Gravendeel)	6768	420	7859	329
z98	N003	N3: N3 / A15 / N214 (A15 afrit 23 Papendrecht) - N3 / Burg. Keijzerweg (Papendrecht)	7258	490	6298	192
z99	R027	A27: A15 / A27 (knooppunt Gorinchem) - A27 / Nieuwe Wolpherensedijk Gorinchem (A27 afrit 24 Avelingen)	18476	1340	3333	73

Bron: telresultaten tellingen ministerie Verkeer &amp; Waterstaat

## Bijlage 4

# Interpretatie groepsrisicoberekening bij inrichtingen

Op industrieterreinen komt het vaak voor dat er de zelfde soort inrichtingen zitten. In het kader van ons concentratiebeleid willen wij dat ook graag voor risicovolle inrichtingen. De provincie is van mening dat werknemers die in risicovolle bedrijven werkzaam zijn, op de hoogte zijn van wat voor risicoprofiel de buurbedrijven hebben en daar handelinsperspectieven voor hebben, in zelfredzaamheid gelijk kunnen worden gesteld met de werknemers van de inrichting die de vergunning aanvraagt. Hieronder wordt deze stelling onderbouwd. Het onderscheid tussen deze werknemers van risicovolle inrichtingen en andere personen binnen het invloedsgebied is relevant voor de berekening en verantwoording van het groepsrisico.

De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico biedt een handvat om met groepsrisico op industrieterreinen om te gaan.

“Het bevoegd gezag kan voor zichzelf bepalen of het werknemers van een buurbedrijf (Bevi-inrichting) dezelfde bescherming wil bieden in het kader van de GR afweging als omwonenden, of dat het daar onderscheid in wil maken. Er kunnen daarom twee GR berekeningen worden gemaakt: één met en één zonder werknemers van buurbedrijven. Voor beide sporen kan dan een andere mate van verantwoording van het GR worden gehanteerd. De argumentatie kan bijvoorbeeld zijn dat er bewust is gekozen voor concentratie van risicovolle activiteiten in het gebied en de werknemers bij buurbedrijven beschikken over de nodige persoonlijke beschermingsmiddelen enz.”

Naast werknemers van Bevi-inrichtingen zou je ook een onderscheid kunnen maken naar werknemers in het algemeen. Als je dat doet, kom je op drie soorten berekeningen. Namelijk een berekening op basis van:

1. alle personen in het invloedsgebied. Dit is inclusief de bevolking en de werknemers van alle bedrijven;
2. de bevolking en werknemers van niet Bevi-inrichtingen binnen het invloedsgebied. Werknemers van Bevi-inrichtingen worden niet meegenomen.
3. alleen de bevolking binnen het invloedsgebied. Werknemers van Bevi-inrichtingen danwel niet Bevi-inrichtingen worden niet meegenomen.

Wat de verschillende groepen van elkaar onderscheid is het volgende.

Bij *werknemers van Bevi-inrichtingen* mag je aannemen dat de voorbereiding op een incident met gevaarlijke stoffen optimaal is en dat mede gezien de rol van deze mensen in de (chemische) industrie, een verhoogd risiconiveau deel is van hun werk. De bescherming van de werknemers van deze bedrijven onderling zou een taak moeten zijn voor een gemeenschappelijke organisatie waarbinnen elk bedrijf zijn eigen verantwoordelijkheid vorm heeft gegeven door middel van het communiceren van verschillende rampenscenario's en het daarbij bieden van een handelingsperspectief. Dit soort afstemming is tussen Bevi-inrichtingen gangbaar. Hierdoor is het verantwoord, wanneer kan worden aangetoond dat zo'n gemeenschappelijke organisatie bestaat, om deze mensen buiten een berekening van het groepsrisico te laten.

Bij *werknemers van niet Bevi-inrichtingen* is er sprake van een hoge organisatiegraad waardoor een hoge zelfredzaamheid haalbaar is. Werknemers kunnen op de hoogte gesteld worden van de mogelijke risico's, getraind worden in hun handelen (bedrijfs-hulpverleningsoefeningen en rampbestrijdings-oefeningen) en kunnen voorzien worden van persoonlijke beschermingsmiddelen. Het is echter niet aannemelijk dat zij deel uitmaken van een gemeenschappelijke organisatie waarin gecommuniceerd wordt over rampenscenario's met handelingsperspectieven. Zolang niet kan worden aangetoond dat deze werknemers net zo goed voorbereid zijn als werknemers van Bevi-inrichtingen met een gemeenschappelijke organisatie worden zij als gewone buitenstaanders (bevolking) beschouwd en zullen zij meegenomen moeten worden in de berekening.

Voor de *bevolking* in de omgeving van een risico-bron geldt dat er sprake is van een lage organisatiegraad. Men is beperkt op de hoogte van de mogelijk risico's, niet getraind en heeft geen persoonlijke beschermingsmiddelen. Ten aanzien van de bevolking kunnen andere aspecten van hulpverlening en zelfredzaamheid noodzakelijk zijn. Deze zullen dus altijd meegenomen moeten worden in de berekening van het groepsrisico.

De provincie Zuid-Holland vraagt in dit soort situaties om een groepsrisicoverantwoording op basis van twee berekeningen: één berekening waarin iedereen meegenomen is, dit is ondermeer noodzakelijk ten behoeve van de rampbestrijding of de bepaling van de capaciteit van de hulpdiensten en een tweede berekening zonder werknemers, voor zover deze werknemers werkzaam zijn binnen bedrijven met die de bescherming van de werknemers gezamenlijk hebben georganiseerd.

Uit de tweede berekening moet volgen of er uitzicht is op de oriëntatiewaarde. In de verantwoording moet ook inhoudelijk aandacht besteed zijn aan het voorkómen van het "domino-effect" alsmede aan verwachte grote aantallen mensen die niet onder de voorzorgsmaatregelen vallen van een Bevi-inrichting, zoals verkeersdeelnemers en bezoekers.

## Bijlage 5

# Mogelijke bronmaatregelen bedrijven in relatie tot vestiging op of buiten concentratiegebieden

### Algemeen

Zuid-Holland veiliger maken is ook de inzet bij het verlenen van milieuvergunningen waarvoor de provincie bevoegd gezag is. Daarnaast wil de provincie ook de concurrentiepositie van de (chemische) industrie behouden. Dit wil zij onder andere bereiken door bronmaatregelen op verschillende manieren in te zetten. De provincie onderzoekt daarom de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen locaties die geschikt zijn voor clustering van risicovolle activiteiten en verspreid liggende risicovolle inrichtingen. Uitgangspunt daarbij is dat bij industrieterreinen die voor clustering van risicovolle bedrijven bedoeld zijn of waar een veiligheidscontour geldt, de concurrentiepositie van de bedrijven prioriteit heeft (met inachtneming van de veiligheid van omwonende en werknemers). Voor de overige locaties kan de prioriteit elders liggen. Hieronder wordt het voorgenomen beleid uitgewerkt.

Onder bronmaatregelen wordt onder andere verstaan:

- a) (technisch) Aanpassingen aan installaties (instrumentele veiligheden, gebruik kleinere insluitsystemen)
- b) (technisch) Aanpassingen aan processen (druk en temperatuur, gebruik katalysatoren)
- c) (Organisatorisch) Aanpassingen aan bedrijfsvoering (Veiligheids Management Systeem)
- d) Preventie van escalatie van ongevallen met gevaarlijke stoffen (afstand tussen gevaarlijke insluitsystemen, bedrijfsbrandweer etc.)
- e) Logistieke maatregelen waarbij de veiligheid voor de omgeving verhoogd wordt.
- f) Veilige (her)inrichting van het terrein, waarbij

te denken valt aan maximale afstand risicobron tot (nabijgelegen) kwetsbare bestemming en preventie van ongelukken bijv. door (her) routeren van (goederen)transport om aanrijdingsrisico's met bijv. leidingbruggen te voorkomen.

### Te onderzoeken clusterterreinen en uitgangspunten beleid

Het betreft terreinen met een BEVI-contour en/of terreinen nog als clusterterreinen aan te wijzen. De provincie zal dergelijke aanwijzingen, waar mogelijk, bevorderen.

Door de veronderstelde afstand tussen op deze terreinen gevestigde bedrijven en kwetsbare bestemmingen zijn grotere 10-6 contouren (binnen de wettelijke grenswaarden) veelal mogelijk, zal het groepsrisico laag of verantwoordbaar zijn en zijn aanvullende bronmaatregelen niet nodig. Dit komt de concurrentiepositie van de betreffende bedrijven ten goede.

Wanneer een veiligheidscontour is vastgesteld, is dat het uitgangspunt bij vestiging van een nieuw bedrijf of te vergunnen activiteiten. Daarnaast zijn bronmaatregelen op concentratierreinen van belang in zoverre de redelijkerwijs te verwachten veiligheid van werknemers in het geding kan komen of domino-effecten voorkomen dienen te worden. De groepsrisicoverantwoording dient zoveel mogelijk bij het vaststellen van de contour/terrein plaats te vinden. (Zie voor berekening en verantwoording groepsrisico op deze terreinen bijlage 4) Een ruimtelijke ontwikkeling buiten dergelijke terreinen kan zich niet beroepen op aanvullende eisen vwb bronmaatregelen bij bedrijven op deze terreinen gevestigd.



### Overige terreinen/gebieden<sup>10</sup>

In die situaties waar concentratie niet mogelijk is, is combinatie van risicovolle activiteiten en kwetsbare bestemmingen aan de orde. Hier dient bij het verlenen of aanpassen van vergunningen mede rekening gehouden te worden met te voorziene ontwikkelingen in (globale) ruimtelijke plannen. De mate waarin een risicovolle activiteit nodig is voor of eigen is aan de omgeving wordt meegewogen. Als er geen sprake is van gebiedsbinding, dient hervestiging op termijn op een geschikter terrein overwogen te worden.

Natuurlijk moet de 10-6 contour vergunbaar kunnen liggen dan wel zo klein als redelijkerwijs mogelijk is, daarnaast is de verantwoording van het groepsrisico het kader waarbinnen nadrukkelijk bronmaatregelen overwogen dienen te worden. Deze mogelijkheid doet zich voor bij het vestigen van nieuwe bedrijven of het wijzigen van de vergunning. De vergunning zou niet moeten leiden tot een overschreiding van de oriëntatiewaarde door redelijkerwijs te verwachte ontwikkelingen in de omgeving.

### Bronmaatregelen in het kader van een ruimtelijk plan

Wanneer een ruimtelijk plan wordt gemaakt dat het groepsrisico verhoogt, wordt met alle betrokken partijen (gemeenten, provincie en bedrijf) gekeken wat de mogelijkheden zijn aan de bron om het groepsrisico zo laag mogelijk te houden/krijgen.

### Mogelijke intrekking vergunning

In situaties waar een risicovolle activiteit zich bevindt op een door de provincie nog nader te benoemen onwenselijke lokatie. Wordt te zijner tijd onderzocht in hoeverre actief beleid kan worden gevoerd om bestaande vergunningen van risicovolle activiteiten geheel of gedeeltelijk in te trekken door uitoefening van de relevante artikelen in de Wm (afdeling 8.1.2).

### Verruimde reikwijdte

De gevolgen van de aanwezigheid van risicovolle activiteiten voor risico's door transport van gevaarlijke stoffen dienen als gevolgen voor het milieu meegenomen te worden bij de bepaling of de activiteiten wenselijk zijn. Logistieke (bron) maatregelen (vervoer met andere modaliteiten, stopzetten van onnodig transport) dienen overwogen te worden.

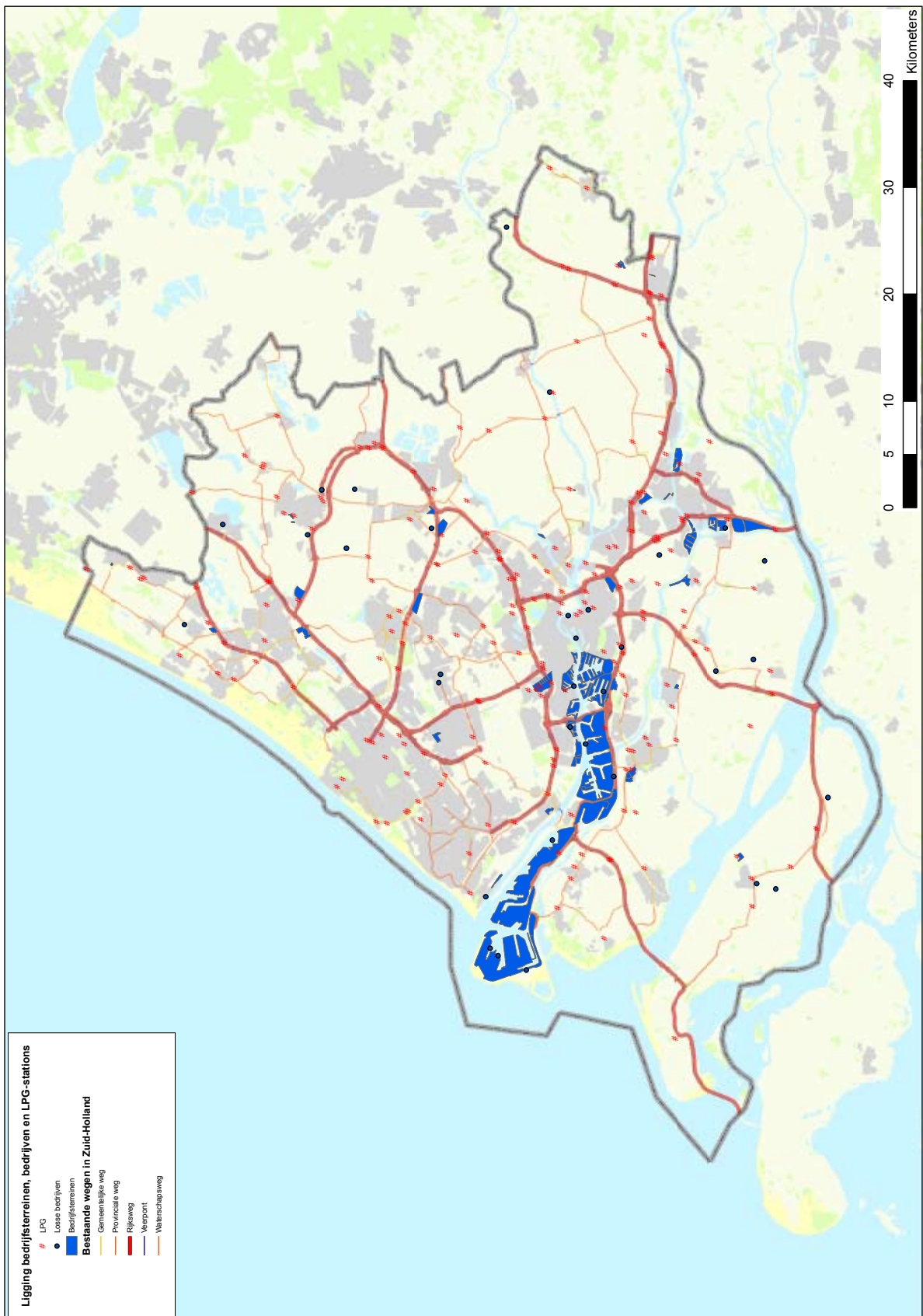
### Inherente veiligheid

De provincie hecht veel waarde aan programma's ter bevordering van veiligere werkprocessen en werkwijzen. Dergelijke programma's worden op initiatief van de betrokken bedrijven en branches uitgevoerd. Deze programma's verdienen steun en kunnen op termijn een in- of aanvulling leveren van Best Beschikbare Technieken.

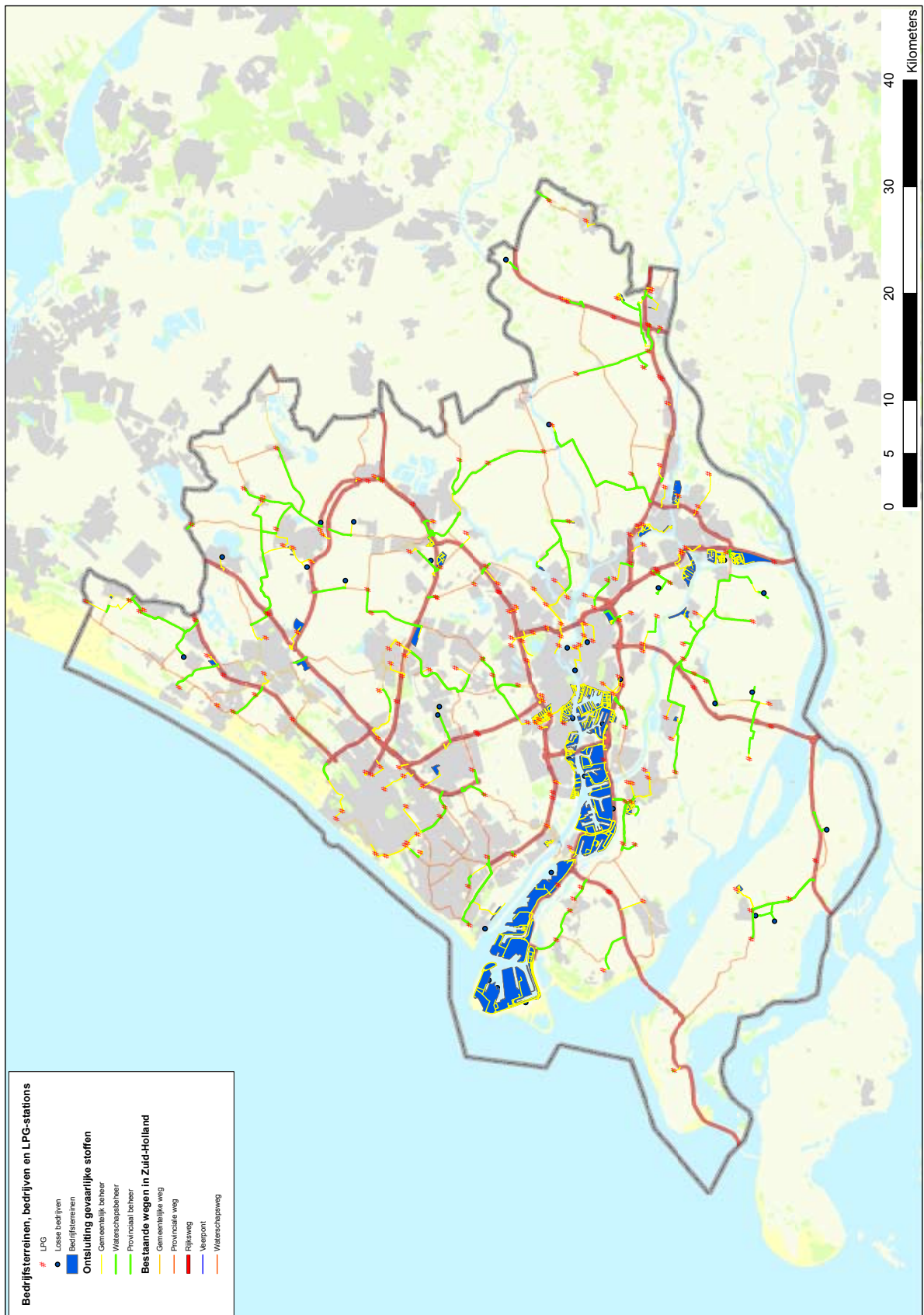
---

<sup>10</sup> Onderstaande tekst heeft uitsluitend betrekking op terreinen anders dan concentratiegebieden













## Colofon

*Uitgave*  
Provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

*Productbegeleiding*  
bureau Mediadiensten,  
provincie Zuid-Holland

*Ontwerp*  
Haagsblauw, Den Haag

*Fotografie*  
Kees Dijkman, [www.photocase.nl](http://www.photocase.nl)  
Nienke van Pijpen

*Druk*  
Drukkerij van Deventer,  
's-Gravenzande

*Oplage*  
400 exemplaren

Deze uitgave is vervaardigd met een  
druktechniek die het milieu zo min  
mogelijk belast.

Archiveringsnummer 161680

