



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Beleidsplan externe veiligheid

juni 2010

Provincie Zuid-Holland



## Inhoudsopgave

1. Inleiding
  - 1.1. Externe Veiligheid (EV) in Zuid-Holland
  - 1.2. Terugblik (2004-2010)
  - 1.3. Raakvlakken met interne beleidsvelden
2. Provinciale ambitie en doelstelling
  - 2.1. Ambitie lange termijn (2040)
  - 2.2. Visie middellange termijn (2015-2020)
  - 2.3. Doelstellingen korte termijn (2011-2014) – inhoudelijk
  - 2.4. Doelstellingen korte termijn (2011-2014) – organisatorisch
3. Sturingsfilosofie op veiligheid: rol- en taakverdeling
  - 3.1. Uitgangspunten voor sturing
  - 3.2. Provinciale rol tot eind 2014
  - 3.3. Provinciale rol vanaf 2015
  - 3.4. Verantwoordelijkheden en taken
4. Bestuurlijke keuzes en uitvoeringsstrategie
  - 4.1. Clusteren van risicovolle activiteiten
  - 4.2. Verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en (beperkt) kwetsbare objecten
  - 4.3. Het reduceren van risico's aan de bron
  - 4.4. Het nemen van maatregelen in de omgeving van een risicovolle activiteit
  - 4.5. Het verhogen van de kwaliteit van de uitvoering
  - 4.6. Overzicht bestuurlijke keuzes
5. Planning en financiën

### Bijlagen:

- 01 - Overzicht wet- en regelgeving
- 02 - Begrippenlijst
- 03 - Kentallen externe veiligheid in Zuid-Holland
- 04 - Interpretatie groepsrisicoberekening bij inrichtingen
- 06 - CHAMP-checklist groepsrisicoverantwoording bij ruimtelijke besluiten
- 07 – Provinciaal kader voor toetsing van groepsrisicoverantwoording in ruimtelijke plannen
- 08 - Locatiespecifieke bronmaatregelen bedrijven
- 09 – Ontsluiting LPG incl. bedrijven
- 010 – Ligging bedrijventerreinen-bedrijven-LPG

## **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 "Subsidieregeling 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 een concentratie van risicovolle bedrijvigheid. 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. De luchthaven 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 andere 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 grotere 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 gehouden 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 een gebrek aan kennis, informatie, andere belangen en bestuurlijke betrokkenheid. Terwijl bestuurlijke betrokkenheid bij afwegingen rond veiligheid juist 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.

## **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 waar minder gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen.

---

<sup>1</sup> VROM-Inspectie: *Metten, verbeteren en borgen (1 juni 2009). Onderzoek naar de uitvoering van rijksbeleid externe veiligheid door gemeenten.*

<sup>2</sup> *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 Visie middellange termijn (2015-2020)

Risicovolle bedrijven dienen bij verplaatsing en nieuwe vestiging zoveel mogelijk gevestigd te worden op de 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 Kijfhoek 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

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.

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.

### **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 komen voort uit de volgende stukken:

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

---

<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 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;
- 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.

#### *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.

#### *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 programmamanagement 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

#### *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 hierboven 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 behoudt de provincie haar taak van *beleidsgericht toezicht*, een vorm van interbestuurlijk toezicht, waarin we bezien of de door de provincie gestelde doelen en normen ook worden gerealiseerd.

---

<sup>5</sup> Plan van aanpak herziening Interbestuurlijk Toezicht van 16 maart 2010



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.

#### *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, Lodders) 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 vergunningtechnisch gebied wordt geborgd.

---

<sup>6</sup> Plan van aanpak herziening Interbestuurlijk Toezicht, van 16 maart 2010

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 ministeries VROM, BZK en V&W 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 VROM 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*

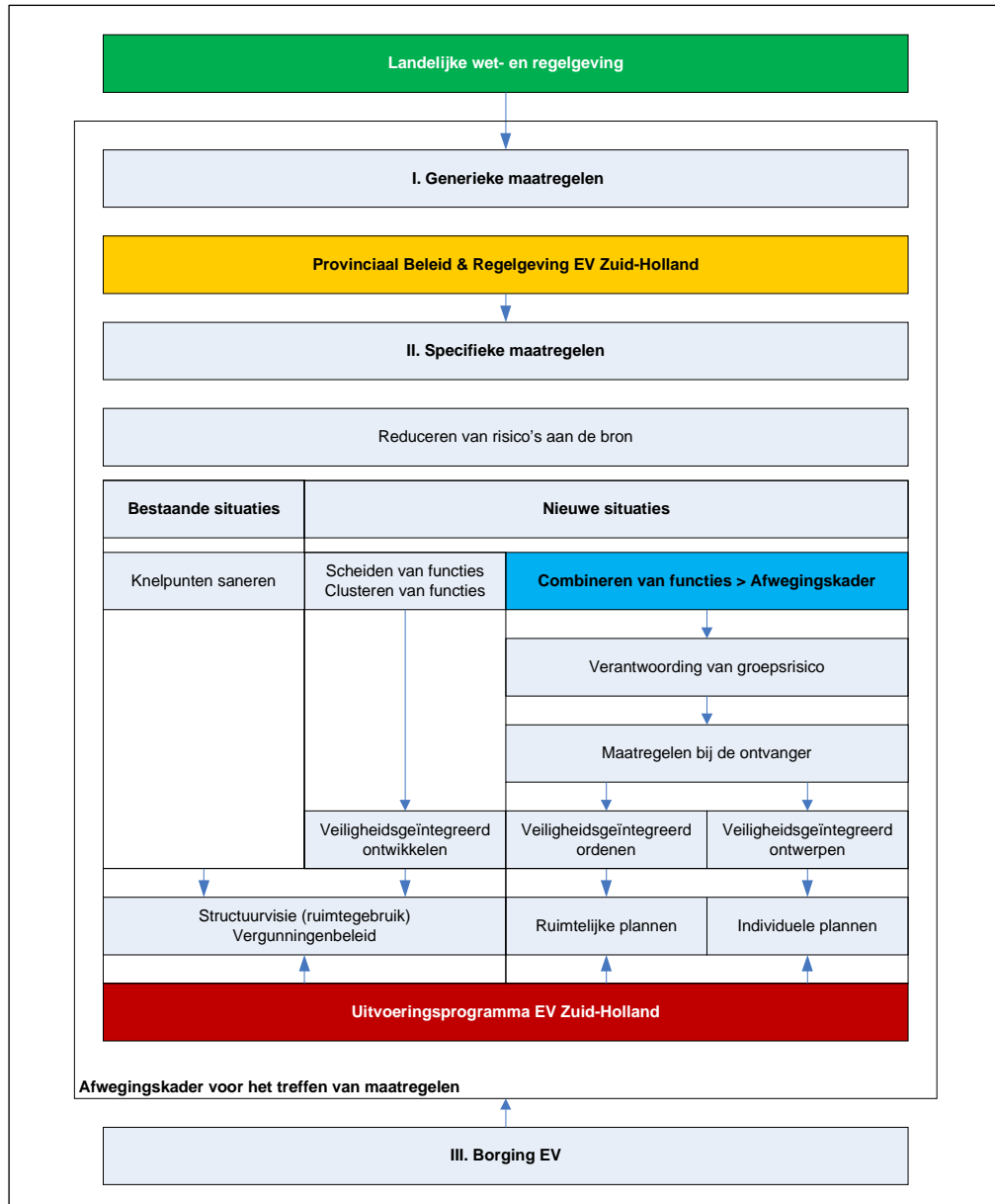
De grondslag voor provincies om gezamenlijk op te trekken tot 2015 ligt vast in de 'Uitwerking Bestuursakkoord' en vindt haar belang met name in de gezamenlijke afstemming met medeoverheden en het gezamenlijk voorbereiden van bepaalde taken. Daarmee wordt voorkomen dat elke provincie zelf het wiel moet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

## **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 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. Onderstaande figuur 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 hiertoe. 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.

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 knelpunten 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 scheidt 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 .*

##### 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 infrastructurele 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 rijden dat een dienstregeling voor reizigers overbodig is. Beide

---

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

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**

Omdat een combinatie van functies niet altijd te vermijden is, wil de provincie grote groepen mensen beschermen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. In de provinciale structuurvisie wordt dit als volgt uitgewerkt: 'De fysieke veiligheid van de inwoners van Zuid-Holland wordt meegenomen in de ruimtelijke inrichting. Het gaat hierbij om het voorkomen van rampen waarbij grote groepen mensen tegelijk worden getroffen (groepsrisico). Indien door ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico toeneemt, moet dit door het bevoegd gezag bestuurlijk worden afgewogen. De provincie wil dat op basis van een verantwoording groepsrisico aannemelijk wordt gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde.' 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. In bijlage 6 wordt de verantwoording van het groepsrisico bij ruimtelijke besluiten uitgewerkt. De bijlage 'Interpretatie groepsrisicoberekening bij inrichtingen' scherpt de notie 'zicht op het halen van de oriëntatiewaarde' zoals genoemd in de provinciale structuurvisie aan.

*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 zonerings 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 in 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 circulaire 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 circulaire 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 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 CO2*

In 2009 heeft het Rijk groen licht gegeven voor de opslag van CO2 in Barendrecht. De provincie zal in de vergunning heldere eisen opnemen over de veiligheid en er op toezien dat aan deze 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 omwonende 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 kan 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 kostenefficiëntie 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 Planning en financiën**

### **Lange termijn (2040)**

Financiën: eigen middelen provinciale begroting (1 miljoen), middelen DCMR voor provinciale taken (2 miljoen, verder nog geen aanvullende middelen beschikbaar)

Planning: dedicated goederenvervoer langs Dordrecht/Zwijndrecht gereed uiterlijk 2040

### **Middellange termijn (2020)**

Financiën: eigen eigen middelen provinciale begroting (1 miljoen), middelen DCMR voor provinciale taken (2 miljoen), verder nog geen aanvullende middelen beschikbaar

Planning: Verkenning mogelijkheden dedicated goederenvervoer langs Dordrecht/Zwijndrecht, verankering en financiën gereserveerd

### **Korte termijn (2015)**

Financiën: eigen middelen provinciale begroting (1 miljoen), middelen DCMR voor provinciale taken (2 miljoen) aanvullende rijksfinanciering voor versterking van de uitvoering bij decentrale overheden: Programmafinanciering (5 miljoen)

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)