

'FLINKE STAP NAAR VEILIGER NEDERLAND'



RAPPORTAGE PROGRAMMAFINANCIERING
UITVOERING EXTERNE VEILIGHEID 2006-2010
VAN DE GEZAMENLIJKE PROVINCIES

Limburg
Noord-Brabant

Zeeland

Zuid-Holland

Noord-Holland

Utrecht

Gelderland

Flevoland

Overijssel

Drenthe

Friesland

Groningen

VOORWOORD	3
1 INLEIDING	4
1.1 Leeswijzer	4
1.2 Chronologisch overzicht	4
2 WAAR VANDAAN: EXTERNE VEILIGHEID IN 2006	6
2.1 EV in 2006: in vogelvlucht	6
2.2 PUEV 2-regeling	6
Casus 'Steunpunt externe veiligheid Drents succes'	8
3 HOE: ORGANISATIE EXTERNE VEILIGHEID 2006-2010	9
3.1 Regie en uitvoering	9
3.2 Samenwerking	9
Casus 'Relevant.nl: Praatkracht met daadkracht'	10
Casus 'EV neemt een grote vlucht in Lelystad'	12
4 WAT: PRODUCTEN EN RESULTATEN EXTERNE VEILIGHEID	13
4.1 Doelen en ambities PUEV2	13
4.2 Besteding PUEV -gelden	13
Casus 'Arnhem Centraal: Veiliger station door proactie'	14
Casus 'Inherente veiligheid: Project met logische noodzaak'	16
4.3 Uitvoering 9 menukaarten	17
Casus 'Provinciale routing met internationale dimensie'	20
Casus 'Beleidsvisie EV Chemelot en Westelijke Mijnstreek'	22
Casus 'Groeï in adviesaanvragen EV in Friesland'	24
Casus 'Kijfhoek Zwijndrecht: Koorddans op het spoor'	26
Casus 'Risico-inventarisatie LPG tankstations N-Holland-Noord'	28
Casus 'Risicocommunicatie Groningen onderscheiden'	30
Casus 'Vlaanderen en N-Brabant: succesvolle burenhulp'	32
5 HOE VERDER: SAMENVATTING EN EINDBEELD 2010	34
5.1 Inleiding	34
5.2 De balans in 2010	34
Casus: 'Door Veenendaalse routing meer veiligheid'	36
5.3 Echte veiligheid: waar staan we eind 2010?	37
5.4 Speerpunten 2011-2014	37
6 EPILOOG	38
COLOFON	39

Met de brand in Moerdijk nog helder op het netvlies, zijn we opnieuw gewaarschuwd dat externe veiligheid bij bedrijven onze blijvende aandacht vraagt. Als bestuurder voel ik de wettelijke én morele plicht zo veel als mogelijk te doen om herhaling van rampen zoals in Enschede te voorkomen. En hoewel externe veiligheid geen exclusief thema van het nieuwe millennium is, kunnen we constateren dat de professionaliteit in dit werkveld de laatste jaren een grote vlucht heeft genomen. Dagelijks werken naar schatting meer dan 1.200 externe veiligheidsdeskundigen en vakmensen op het gebied van preventie en rampenbestrijding met hart en ziel aan het veiliger maken van Nederland. Jammer genoeg is het overgrote deel van de resultaten van hun werk niet of nauwelijks zichtbaar voor het publiek. En zijn de resultaten niet altijd in harde getallen uit te drukken. Veiligheid en risico's zijn immers abstracte begrippen, met niettemin in potentie verstrekkende gevolgen voor mens, dier en milieu.

De overheid heeft afgelopen jaren veel geld en menskracht geïnvesteerd in het vergroten van de externe veiligheid. Het onder provinciale regie doorlopen Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2006-2010 (PUEV2) is daar, met een totaalbudget van 100 miljoen euro, een succesvol voorbeeld van. Ik zie dat dit programma het externe veiligheidsveld in een stroomversnelling heeft gebracht en ik durf te beweren dat het echt veiliger is geworden in Nederland. Er zijn veel saneringen uitgevoerd en er is een kwaliteitsslag bij vergunningverlening en handhaving gemaakt en een belangrijke organisatorische transitie naar Regionale Uitvoeringsorganisaties in gang gezet. Ook in de ruimtelijke ordening wordt veel beter naar externe veiligheid gekeken en zijn belangrijke stappen gezet op weg naar het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. En wellicht is de toename van de 'sense of urgency' en deskundigheid bij de verantwoordelijke bestuurders een even belangrijke verworvenheid van PUEV2.

Onze burgers begrijpen heel goed dat een groot deel van onze welvaart voortkomt uit de economische resultaten van de industriële productie, handel in en transport van goederen die als gevaarlijk gelden. Een absoluut risicoloze samenleving bestaat niet en daar zijn ze zich van bewust. Dat is ook niet wat ze van de overheid vragen. Wat ze wèl willen, is dat we alle aspecten overziende en afwegende, zodanige maatregelen nemen dat de

kans op rampen en ernstige incidenten zo klein mogelijk is. En, ik ben ervan overtuigd dat het programma PUEV2 daar substantieel aan heeft bijgedragen. Ik vertrouw erop dat u mijn mening zult delen, als u de onderhavige rapportage over de ontwikkelingen en resultaten op het gebied van externe veiligheid van de afgelopen vijf jaar hebt gelezen.

Externe veiligheid groeit en bloeit en dat zullen we zo houden.

Den Haag, maart 2011

Erik van Heijningen,
Voorzitter Adviescommissie Milieu
Interprovinciaal Overleg



1.1 LEESWIJZER

Deze rapportage is een landelijk overzicht van de ontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid (EV) in Nederland over het tijdvak 2006-2010. Dit is de zogenoemde PUEV2-periode, die een vervolg is op PUEV1. PUEV staat voor Programmafinanciering Uitvoering Externe Veiligheid en is een stimuleringsprogramma van het ministerie van VROM¹. De rapportage wil een leesbaar document zijn dat inzicht geeft in de complexiteit en uitgebreidheid van het werkveld en de geboekte resultaten. Prestaties worden niet tot in cijfers achter de komma uitgedrukt, maar er wordt vooral tussen 'de oogharen' door naar het werkveld gekeken. Ze zijn, met name waar het gaat om de eindstand van de menukaartonderdelen in december 2010, her en der weergegeven in groene staafdiagrammen en taartdiagrammen.

Vanwege de leesbaarheid en puur ter illustratie bedoeld, noemen we hier en daar namen van provincies. Daarbij willen we geenszins suggereren uitputtend te zijn, noch de indruk wekken dat de bevoegde gezagen in de ene provincie beter werk leveren dan in de andere.

In de rapportage worden op de rechterpagina's de verschillende deelvelden (menukaartonderdelen van PUEV2) van externe veiligheid beschreven. Parallel daaraan worden bij deze deelvelden op de linkerpagina's onder de noemer 'Casus' belangwekkende projecten ('pareltjes') toegelicht, die in een provincie illustratief zijn bij de onderwerpen.

In hoofdstuk 2 (Waar vandaan) van de rapportage wordt ingegaan op de externe veiligheidssituatie bij de start van PUEV2 in 2006 en wat het PUEV2-programma behelst. Hoe de organisatie en de samenwerking in het EV-veld er de afgelopen vijf jaar heeft uitgezien, valt te lezen in hoofdstuk 3 (Hoe). Daarna gaan we in hoofdstuk 4 (Wat) dieper in op de geleverde prestaties ten aanzien van de zogeheten menukaartonderdelen van het PUEV2-programma. Hierbij gaat het om de vraag of de doelstellingen aan het einde van het PUEV2-programma zijn gehaald en zo niet, hoe groot de restopgave is. Daarbij zoomen we met name in op een vijftal wettelijke taken, waar het ministerie van VROM in 2008 extra aandacht voor vraagt. Op zich zijn die taken niet nieuw ten opzichte van het begin van 2006: het ministerie wil er echter nogmaals de nadruk op leggen.

In hoofdstuk 5 (Hoe verder) maken we de balans op: we vatten samen waar de focus in de komende periode 2011-2014 op moet komen te liggen.

¹ Het ministerie van VROM heet inmiddels ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Omdat de rapportage over de periode 2006-2010 gaat, gebruiken we de oude benaming (VROM).

Als bronnen voor deze rapportage hebben wij gebruik gemaakt van provinciale rapportages en andere notities, eigen inventarisaties en interviews met vertegenwoordigers van provincies, regio's en gemeenten.

1.2 CHRONOLOGISCH OVERZICHT

De opgave waar provincies, regio's (regionale milieudiensten, veiligheidsregio's en brandweren) en gemeenten zich aan het begin van PUEV2 voor geplaatst zien, is enorm. Denk hierbij aan de talrijke noodzakelijke saneringen van onacceptabele veiligheidssituaties, het te lage niveau van vergunningsverlening en handhaving, de urgentie om binnen de ruimtelijke ordening meer aandacht te hebben voor externe veiligheid en om de deskundigheid en personele sterkte van de EV-organisatie te verhogen. Maar PUEV2 kent veel meer speerpunten.

Een stevig proces is nodig om de ontwikkelingen goed op de rit te zetten. Een proces, dat gefaseerd wordt uitgevoerd en waarvan de ene fase pas echt goed kan worden uitgevoerd als de vorige is gevorderd of zelfs afgerond. Trefwoorden die de opeenvolgende fasen typeren zijn:

- kennis over EV vergaren en verspreiden;
- risico's en risicobronnen inventariseren;
- instrumenten ontwikkelen om het werk kwalitatief goed te kunnen doen;
- achterstanden inhalen en 'de zaak op orde brengen';
- borging EV voor de lange termijn.

Terugblikkend hoe dat proces zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, zien we een aantal tijdvakken.

Tijdens de jaren 2006 tot 2008, waarin wordt voortgeborduurd op de inventarisatie van PUEV1, worden het EV-werkveld in beeld gebracht, alle risicobronnen geregistreerd en organisatiestructuren ontwikkeld om alle benodigde informatie bij elkaar te brengen. De noodzakelijke kennis wordt vergaard en verspreid via netwerken, deskundigheidsbevordering en scholing. En er wordt gewerkt om noodzakelijke capaciteit aan menskracht op niveau te krijgen.

Het opvolgende tijdvak, globaal 2008 en 2009, wordt benut om handleidingen en checklijsten te ontwikkelen: de instrumenten die EV- en RO-beleidsmedewerkers, vergunningverleners en handhavers nodig hebben om het werk te kunnen doen. Verder zien we een consistent vervolg op educatie en deskundigheidsbevordering.

Ook wordt in deze periode een grote 'boost' gegeven aan het wegwerken van achterstanden op het terrein van inventarisatie, vergunningen, ruimtelijke ordening en saneringen. De milieuvergunningen worden onder de loep genomen en nieuwe en oude bestemmingsplannen aan externe veiligheidswetgeving getoetst. Gemeenten lokaliseren bestaande onveilige situaties en saneren ze. Mogelijke nieuwe onveilige situaties die kunnen ontstaan, bijvoorbeeld doordat het bestemmingsplan nieuwe bedrijven met gevaarlijke stoffen toestaat, worden nauwgezet in kaart gebracht. Daar waar mogelijk worden anticiperend op deze situaties al maatregelen genomen.

Er wordt vooral ook goed samengewerkt bij het vullen van het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) en de digitale risicokaart. Tot die tijd hadden gemeenten en andere overheden onvoldoende oog voor externe veiligheid. Gestimuleerd door de PUEV-programma's en het toegenomen risicobewustzijn bij bestuur en publiek, is het werkveld EV nu vol op stoom gezet.

De periode 2009-2010 staat in het teken van het lange termijn EV-beleid: hoe willen we in de toekomst met externe veiligheid omgaan en hoe willen we het borgen? Hoe kunnen we nieuwe onveilige situaties zoveel mogelijk voorkomen? Gemeenten en provincies leggen deze en andere thema's vast in beleidsplannen en structuurvisies externe veiligheid en laten ze bestuurlijk vaststellen. Verder wordt hierin vastgelegd hoe EV in de werkprocessen wordt geïntegreerd en geborgd en vooral: hoe nieuwe onveilige situaties zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden. In deze tijd zien we ook dat gemeenten de regionale brandweer meer en meer betrekken bij externe veiligheid. De brandweer adviseert bij procedures in het kader van Wet milieubeheervergunning en bij bestemmings- en andere R.O.-plannen op aspecten van externe veiligheid en rampbestrijding.

2010 ten slotte, is het jaar waarin het proces van borging moet worden afgerond. Hoewel de doelstelling van PUEV2 aan het einde van dat jaar was 'alles' op orde te hebben, moet worden geconstateerd dat dit nog niet helemaal het geval is. En met het oog op de complexiteit van het werkveld en de omvang van de opgaven, is de vraag gerechtvaardigd of dit überhaupt wel binnen vijf jaren mogelijk was. Externe veiligheid is immers geen statisch beleidsveld, maar aan veel dynamiek onderhevig. Maatschappelijke ontwikkelingen, technische vooruitgang, noodzakelijke aanpassing van wetgeving en bestuurlijke prioriteiten vragen regelmatig om herijking van de EV-uitvoering. Dat laat onverlet dat er, terugkijkend op vijf jaar PUEV2, in Nederland enorm veel werk is verzet.

2.1 EV IN 2006: IN VOGELVLUCHT

In het eerste IPO rapport externe veiligheid 2006 wordt kort teruggeblikt op de periode 2004-2005 (PUEV1). Deze tijd staat, met name in het teken van "(...)het in de steigers zetten van het externe veiligheidsbeleid." Het uitvoeringsprogramma PUEV2 wordt gezien als het "(...)toewerken naar structurele uitvoering en borging."

Bij de start van PUEV2 in 2006, wordt de organisatie van de externe veiligheid gekenmerkt – en gehinderd – door een moeizame versterking van de structurele capaciteit. Dit komt door vacaturerestops in programma's, spanning op de arbeidsmarkt en het feit dat de expertise nog moet groeien. Dit is dan meteen ook een van de speerpunten van het PUEV2-programma.

Het algehele beeld in Nederland in 2006 is, dat er nog gebrekkelijk zicht is op risicobronnen, externe veiligheid nog onvoldoende werd meegenomen bij vergunningverlening, handhaving en ruimtelijke ordening, routing van gevaarlijke stoffen nog in de kinderschoenen stond en nauwelijks sprake is van gerichte communicatie over EV-risico's naar burgers.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor externe veiligheid is aan het begin van PUEV2 weliswaar (grotendeels) vastgesteld, maar de implementatie van bijvoorbeeld de bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) behorende Regeling (Revi), moet nog plaatsvinden. De minister van VROM wil dat tijdens PUEV2 in drie tranches uitvoeren. De eerste tranche heeft betrekking op het bepalen van saneringsafstanden voor onder meer ammoniakinstallaties en LPG tankstations. De veiligheidsafstanden van LPG worden in overleg met de brancheorganisatie verkleind. Die afstanden kunnen worden bijgesteld omdat de brancheorganisatie toezegt aanvullende technische en veiligheidsverhogende maatregelen te nemen. Deze aspecten schepent helderheid om in PUEV2 alle noodzakelijke saneringen op te pakken en af te ronden. In oktober 2007 moeten de urgente gevallen zijn gesaneerd en in 2010 de niet-urgente.

Een belangrijk onderdeel van de tweede tranche is de afspraak voortaan maar één rekenmethode (QRA) voor veiligheidsafstanden te hanteren. Dit zal doorwerken in veel externe veiligheidstaken in PUEV2, zoals vergunningverlening & handhaving en de verantwoording van het groepsrisico.

In de derde tranche wordt nog een aantal nieuwe categorieën EV-inrichtingen onder het regime van Bevi gebracht.

In 2006 wordt het Registratiebesluit van kracht en komt de derde release van het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) uit. We zien dat dit een positief effect heeft

op het aantal en de kwaliteit van de registraties in het RRGs. PUEV2 stimuleert de belangstelling voor en gebruik van dit register om zodoende de inventarisatie van alle risicobronnen snel te kunnen completeren.

Aan het begin van PUEV2 is het gebruikelijk dat provincies en gemeenten externe veiligheid verwerken in de nieuwe Wm-vergunningen. Het reviseren van bestaande vergunningen aan de hand van EV-voorschriften gebeurt nog weinig.

Het verbeterprogramma Brzo'99, in 2005 gestart, gaat door PUEV2 extra impulsen krijgen. De vergunningverlening en -handhaving van Brzo-bedrijven – maar eigenlijk van alle Bevi-inrichtingen – moet met PUEV2 helemaal op orde worden gebracht.

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is het thema provinciale en gemeentelijke routing geregeld. Op een aantal provincies en gemeenten na is er in 2006 nog geen sprake van routing op grote schaal, ofschoon verscheidene provincies al onderzoek laten doen of zelfs al een routingsprocedure hebben opgestart. We zien dat, met het ontwikkelen van een discussie over het landelijk Basisnet Vervoer Gevaarlijke Goederen, de aandacht op provinciaal en gemeentelijk niveau voor routing gevaarlijke stoffen toeneemt. En PUEV2 wil dat ook stimuleren.

In de periode PUEV1 is een stap gezet om de lokale en provinciale besluitvorming over de verantwoording van het groepsrisico te verbeteren. Niettemin staat dit aan het begin van PUEV2 bij gemeenten nog pas in de kinderschoenen. Ook de integratie van externe veiligheid in ruimtelijke ordeningsplannen moet bij veel gemeenten nog beginnen. Hetzelfde geldt voor het maken van beleidsvisies externe veiligheid.

Waar het gaat om risicocommunicatie moeten we onderscheid maken tussen actieve voorlichting door de gemeenten² aan burgers over EV-risicobronnen en het online zijn van de digitale risicokaart. Dat laatste is aan het begin van PUEV2 wel gerealiseerd, ofschoon de kaart voor leken nog gebruiksvriendelijk was. Uitzonderingen daargelaten, is van brede actieve risicocommunicatie door gemeenten in 2006 nog geen sprake.

² Gemeenten zijn in 2006 ingevolge de Wrzo (Wet rampen en zware ongevallen) en Bir (Besluit informatie inzake rampen en zware ongevallen) de verantwoordelijke overheid voor risicocommunicatie (= met name de voorlichting over risico's van Brzo-bedrijven).

2.2 PUEV2-REGELING

De 'Subsidieregeling programmafinanciering externe veiligheid 2006-2010 voor andere overheden' heeft tot doel: "(...)het stimuleren van de structurele, adequate uitvoering van het externe veiligheidsbeleid en het daartoe bevorderen van de samenwerking tussen gemeenten, provincies en regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van externe veiligheid." Het ministerie van VROM stelt daartoe jaarlijks 20 miljoen euro beschikbaar aan provincies. "Deze subsidie kan worden verstrekt op aanvraag van een provincie ter zake van de kosten van projecten en activiteiten die zijn opgenomen in een provinciaal programma en naar het oordeel van de minister bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van deze regeling", aldus de ministeriële regeling.

PUEV2 bestaat uit negen, zogeheten menukaartonderdelen die deels opeenvolgend – maar in ieder geval in combinatie – de externe veiligheid in Nederland vergroten. We zouden ze ook de 'condensatiepunten' van de Nederlandse externe veiligheid kunnen noemen. De logica in het menu is geënt op het uitgangspunt dat, om de externe veiligheid te vergroten, je eerst moet weten waar alle risicobronnen, zoals bedrijven, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen zich bevinden en wat daar mis kan gaan (inventarisatie). Vervolgens is het nodig de bedrijfsprocessen zodanig te reguleren en controleren, dat er zo veilig mogelijk met die gevaarlijke stoffen wordt omgegaan (vergunningen). Gelijktijdig moet het vervoer van gevaarlijke stoffen aan zodanige regels worden gebonden, dat er zo weinig mogelijk risico voor de bebouwde omgeving bestaat (routing).

Daar waar de risico's te groot zijn, moeten maatregelen volgen om de risico's van de bron kleiner te maken of moet een risicobron zelfs worden verplaatst/geamoveerd (sanering). Ook moeten provincies en gemeenten in hun ruimtelijke ontwikkelingsplannen anticiperen op mogelijke veranderingen van het risiconiveau in een gebied als gevolg van de komst van een bedrijf, de uitbreiding van activiteiten, (extra) vervoer van gevaarlijke stoffen of de ligging van (hogedruk)buisleidingen. Duidelijk moet zijn welke ontwikkelingen mogelijk zijn, of er maatregelen nodig zijn en zo ja, wie die dan moeten nemen? (EV in ruimtelijke ordening). Om dit allemaal te kunnen doen heb je een sterke en competente organisatie nodig in provincies, gemeenten en regio's (professionalisering). En, last but not least, willen de burgers in het land – in vakjargon: de risico-ontvangers – weten wat er om hen heen gebeurt. Namelijk, welke risicobronnen er zijn, wat overheid en bedrijfsleven doen om de risico's zo klein mogelijk te maken en wat ze zelf kunnen doen als het toch een keer mis gaat (risicocommunicatie en zelfredzaamheid).

In overzicht zijn dit de menukaartonderdelen:

- 1 Inventarisatie van risicovolle situaties.
- 2 Externe Veiligheid bij vergunningverlening en handhaving.
- 3 Transport van gevaarlijke stoffen.
- 4 Formulering van een structuurvisie voor het Externe Veiligheidsbeleid door provincie, gemeente en brandweer.
- 5 Ruimtelijke Ordening: toepassen van, en rekening houden met, grens-/richt-/oriëntatiewaarden op het gebied van externe veiligheid in bestemmingsplannen.
- 6 Uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van het groepsrisico, ingevolge de artikelen 12 en 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, kortweg Bevi genoemd.
- 7 Sanering: de voorbereiding van saneringen, ingevolge de artikelen 17 en 18 van het 'Bevi' en de formulering van een saneringsprogramma, ingevolge artikel 19 van dat besluit.
- 8 Risicocommunicatie ten behoeve van burgers.
- 9 Organisatorische versterking en professionalisering op het gebied van externe veiligheid door:
 - het uitbouwen van de personeelsformatie voor EV;
 - verankering samenwerking tussen de betrokken organisaties;
 - vergroting kennis van externe veiligheid bij provincies en gemeenten.

Voor een goed begrip: de meeste van die taken waren al wettelijke verplichtingen en zijn niet pas in 2006 actueel geworden. Doel van PUEV2 is met name het faciliteren van een noodzakelijke inhaalslag op het gebied van externe veiligheid, met een gelijktijdige verhoging van het kwaliteitsniveau. Het ministerie van VROM noemt dat een 'diepte-investering in externe veiligheid'.

EV-Consulenten helpen gemeenten met raad en daad op weg

Steunpunt externe veiligheid Drents succes

Christaan Viersen, projectleider externe veiligheid van de gemeente Midden-Drenthe is blij met het provinciale Steunpunt EV: "Het heeft ons afgelopen vier jaar flink op weg geholpen onze eigen externe veiligheid op poten te zetten. En te borgen." Het lijkt zo makkelijk om in gemeenten en regio's met een relatief laag EV-profiel orde op zaken te stellen. Niets is minder waar. Ook hier zijn voldoende weerbarstige dossiers op te lossen, waar het steunpunt van grote waarde blijkt.



Midden-Drenthe mag gerust een van de koplopers in de provincie worden genoemd in de integrale aanpak van externe veiligheid, aldus projectleider Viersen. "We hebben begin 2006 een gemeentelijke werkgroep opgericht, met daarin ambtenaren externe veiligheid, vergunningen, ruimtelijke ordening, brandweer en de externe adviseur van het Steunpunt EV. Vooral die adviseur met zijn specialistische kennis en ervaring is toen van onschatbare waarde gebleken. Mijn ervaring is dat dit voor alle Drentse gemeenten geldt."

Aan het werk

De werkgroep is voortvarend alle EV-knoppen in nieuwe en bestaande bestemmingsplannen in kaart gaan brengen en de milieuvergunningen gaan controleren. Met name alle LPG-installaties en mogelijke saneringsgevallen zijn onder de loep genomen.



Het Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe bestaat uit Kamiel Bertels, Kerstin Probst en Martin Power

Ook heeft de gemeente met ondersteuning van het Steunpunt EV een digitale signaleringskaart gemaakt, waarop alle risicobronnen en effectafstanden zijn ondergebracht. Viersen: "De signaleringskaart is een goed instrument, onder meer bij de verantwoording van het groepsrisico."

Uiteenlopende EV-problemen

"Het lijkt voor zo'n plattelandgemeente als de onze allemaal niet zo ingewikkeld", zegt de projectleider. "Maar we hebben hier enkele lastige problemen op moeten lossen. Zoals een kwestie met een LPG-tankstation, de opslag van bestrijdingsmiddelen bij een Brzo-inrichting en de transportrisico's van een munitieopslag van Defensie."

Borging

Vanaf 2009 is de gemeente sterk gefocust op het borgen van de uitvoering van ons EV-beleid. "Op dit moment maakt externe veiligheid een vast onderdeel uit van alle werkprocessen. We hebben standaard formulieren milieuvergunning met EV-paragrafen, er is een handboek Bestemmingsplannen en het RRGs wordt nauwgezet bijgehouden. Ik kan gerust zeggen dat we het nu goed voor elkaar hebben. De werkgroep is inmiddels ontbonden, maar onze EV-adviseur komt nog elke week een dag langs voor raad en daad", sluit Viersen af.

3.1 REGIE EN UITVOERING

Het vergroten en beheersen van de externe veiligheid is mensenwerk. De effectiviteit van extern veiligheidsbeleid is dus in grote mate afhankelijk van de wijze waarop de uitvoering is georganiseerd. En dat verschilt per provincie, doordat er (grote) regionale onderscheiden bestaan. In het noorden en oosten zijn de EV-risicoprofielen doorgaans lager dan in de Randstad. Van oudsher zijn in het westen en midden van ons land meer gemeenten vertrouwd met externe veiligheid doordat er een hogere dichtheid van bedrijvigheid met gevaarlijke stoffen is in combinatie met een hogere bevolkingsconcentratie. In die gemeenten is de kans op meer kennis en expertise op het terrein van externe veiligheid ook groter. Deze factoren hebben ertoe geleid dat de provincies de (versterking van de) uitvoering van de externe veiligheid in de jaren 2006-2010 uiteenlopend hebben georganiseerd.

Er zijn globaal drie organisatievormen:

- De drie noordelijke provincies Friesland, Groningen en Drenthe hebben, naast hun coördinerende functie, EV-steunpunten in het leven geroepen, waar een aantal externe deskundigen gemeenten en provincies met raad en daad ondersteunen. Gemeenten hoeven die specifieke kennis niet zelf in huis te halen.
- Andere provincies voeren in meer of mindere mate de regie, hebben een brugfunctie en laten de uitvoering overwegend aan regionale milieudiensten, veiligheidsregio's en gemeenten over. Hierbij denken we aan Noord-Brabant, Noord- en Zuid-Holland, Overijssel en Gelderland. Overigens zien we tussen deze provincies onderling ook verschillen in aanpak.
- De provincies Zeeland, Limburg, Utrecht en Flevoland hebben kenmerken van beide groepen.

3.2 SAMENWERKING

Een andere kritische succesfactor van de versterkte uitvoering van externe veiligheid is de mate waarin alle verantwoordelijke gezagen met elkaar samenwerken. Die coöperatie is zo belangrijk omdat, zeker in de beginjaren van PUEV, kennisverspreiding en expertiseontwikkeling van eminent belang is. Doel is te voorkomen dat iedereen opnieuw het wiel uitvindt en de kwaliteit van externe veiligheid snel en in de volle breedte toe te laten nemen. En de kwaliteit van EV-ambtenaren, die risicobronnen in beeld hebben, vergunningen goed controleren en risicoknoppen oplossen, is de basis voor een veiliger samenleving. Een maatschappij waarin de economische activiteiten niet op slot gaan, terwijl burgers er wel van op aan kunnen dat de overheid de risico's zo laag mogelijk houdt.

Laat nu net deze samenwerking, ondanks de verschillen tussen provincies, een in het oog springend succes zijn. Provincies, regionale milieudiensten, veiligheidsregio's, regionale brandweerorganisaties en gemeenten hebben elkaar afgelopen vier jaar gevonden. Er zijn in alle provincies kennisplatforms gevormd, waarin kennis en ervaringen worden gebundeld, uitgewisseld en in de praktijk toegepast. Daarbij is er zeer veel in scholing geïnvesteerd. Er is een landelijk kennisnetwerk (Relevant.nl) tot stand gekomen dat digitale kennisuitwisseling mogelijk maakt, kennistafels en vakcongressen organiseert. Het IPO heeft een compleet scholingsaanbod gerealiseerd waar afgelopen jaren massaal gebruik van is gemaakt.

Enkele willekeurige voorbeelden:

Het bestaande Brzo-netwerk, waarin ambtenaren inzichten en ervaringen op het gebied van vergunningverlening en handhaving bij Brzo-bedrijven uitwisselen, is tijdens het PUEV2 programma verder uitgebouwd. Er zijn drie zogenoemde regioteams gevormd, die kwalitatief zijn doorgegroeid en voldoen aan specifieke kwaliteitscriteria (Brzo maatlat). Deze teams kunnen meer maatwerk leveren door rekening te houden met specifieke omstandigheden in hun regio.

De drie noordelijke provincies hebben alle een steunpunt EV opgericht en daarbij naar elkaar gekeken hoe dat het beste werkt. Friesland is bezig met een digitale toets waarmee gemeenten bij het maken van ruimtelijke ordeningsplannen snel kunnen uitvinden of een brandweeradvisie over externe veiligheid en rampenbestrijding nodig is. Inmiddels is er in de buurprovincies belangstelling voor de webtool.

Een exponent van de samenwerking zijn de tientallen bovenprovinciale (IPO) projecten. EV-thema's waar alle provincies en



Een Relevant netwerk

‘Praatkracht’ met daadkracht

Een netwerk voor externe veiligheidsprofessionals opzetten. En zorgen dat zij, en daarvoor het werkveld als geheel, zich ontwikkelen door kennis te delen. Het fenomeen is bekend, maar het risico van ‘praatkracht’ zonder ‘daadkracht’ ligt vaak op de loer. Dat kan van Relevant, het landelijke externe veiligheidsnetwerk en kennisplatform, niet worden gezegd. Yde Hamstra van de provincie Zuid-Holland, samen met Roeland Heuff de voortrekker van dit IPO-brede project, zegt het onomwonden: ‘Relevant moest er gewoon komen.’ Een verhaal over urgentie, kennis, verbinden en resultaat.

“De roep om professionalisering binnen het veld van externe veiligheid (EV) is het afgelopen decennium steeds sterker geworden. Destijds hadden we ook simpelweg meer capaciteit nodig om alle vraagstukken te kunnen bolwerken. En er moest kennis worden ontwikkeld en gebundeld. Vooral ervaringen uit de praktijk uitwisselen. Kennis dus als verbindende schakel”, stelt Yde. Eind 2006 ging eerst de website (www.relevant.nl) live. De site groeide uit tot een veel geraadpleegde kennisbank voor EV met 40.000 bezoekers per jaar. Yde vervolgt, ‘We hebben aan die lancering een middagcongres gekoppeld met 200 deelnemers. Afgelopen jaar (2010) waren er meer dan 400 inschrijvingen. We weten mensen dus aan ons te binden en met elkaar te verbinden. De 3e pijler vormen de kennistafels. Rond diverse EV-thema’s zijn kleine groepen experts (10 - 20 mensen) bij elkaar gebracht met als doel: het verder brengen van het vakgebied. Daar heb je voorlopers voor nodig. Mensen die iets komen brengen. En die kennistafels hebben op het congres weer een plek tijdens deelsessies, zodat anderen weer leren.’



Roeland Heuff en Yde Hamstra

Rendement

Dat klinkt mooi, maar waar is de professionalisering nu zichtbaar? Of waar blijkt dat Relevant ook echt relevantie heeft voor het werkveld? Yde is heel resoluut. “De helpdesks van RIVM of InfoMil van het ministerie van VROM zijn goede voorbeelden. Zij stellen dat de vragen die zij nu krijgen zo lastig zijn dat ook zij niet direct het antwoord weten. De simpele vragen lossen de EV-professionals nu dus zelf op. Een teken dat de kwaliteit van het werkveld is gegroeid. Onze kennistafels worden gezien als belangrijke gesprekspartners door andere organisaties (zoals het ROM-netwerk of het platform transportveiligheid). En daarnaast blijkt dat andere beleidsmakers, zoals vanuit de Ruimtelijke Ordening, ons weten te vinden. En dan zijn we in onze ogen nog maar halverwege! Over een jaar of vier moet het netwerk zichzelf kunnen bedienen. Tot die tijd bouwen we verder.”



gemeenten mee te maken krijgen, worden collectief voorbereid en daarna over het gehele land uitgerold. Zodoende kunnen financiële middelen, personele capaciteit en deskundigheid op een efficiënte wijze worden ingezet. Sommige provincies trekken verscheidene bovenprovinciale EV-projecten. Andere geven leiding aan één project of leveren denkracht. De bovenprovinciale projecten zijn in drie groepen te verdelen:

- de ontwikkeling van hulpinstrumenten en gezamenlijke werkwijzen/procedures (voorbeelden zijn uniformering brandweeradvisering, Bevi veiligheidscontour, Handleiding beleidsvisie EV, wegwijzer EV in de milieuvergunning);
- het opbouwen van kennisnetwerken (voorbeelden: Relevant.nl met jaarlijks meer dan 40.000 bezoekers, de provinciale netwerken, de gemeentelijke projectgroepen EV, etc.);
- het bevorderen van deskundigheidsontwikkeling en educatie (bijna 2.000 deelnemers aan de 11 IPO/Saxion modules in de periode 2006-2010. Daarnaast is er nog een groot aantal in-company trainingen gegeven, waardoor het totaal aantal deelnemers aanzienlijk hoger uitvalt).

Er vindt ook internationale samenwerking plaats. Overijssel heeft samen met Duitsland een provinciale routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgezet. Noord-Brabant werkt op veel vraagstukken samen met Vlaanderen. Zo zijn afspraken gemaakt over de uitwisseling van informatie over risicovolle bedrijven in de grensstreek en worden gezamenlijk projecten uitgevoerd op het gebied van spoortransport en de ontwikkeling van een nieuwe rekenmethode waarmee sneller kan worden bepaald of de vestiging van een risicovol bedrijf mogelijk is. Daarnaast hebben Brabantse- en Vlaamse ambtenaren bij elkaar ‘stage’ gelopen.

In Limburg wordt met het externe veiligheidsbeleid van het industrieagglomeraat Chemelot niet alleen rekening gehouden met de bebouwde omgeving in de omliggende gemeenten, maar ook met het Duitse achterland.

Al deze vormen van samenwerking leveren veel resultaten op. Te denken valt aan concrete, voor iedereen toegankelijke hulpinstrumenten en bruikbare procedures. En meer deskundigheid in de uitvoeringspraktijk van externe veiligheid. Dit is een noodzakelijke randvoorwaarde voor het écht veiliger maken en houden van Nederland.



EU neemt een grote vlucht in Lelystad

Lelystad is een van de weinige gemeenten die nog beschikt over vrije ruimte. Ook dus de ruimte om nieuwe ontwikkelingen te starten zoals bedrijventerrein Larserknoop. Larserknoop wordt de infrastructurele knoop binnen de gemeente en misschien wel binnen Flevoland. Alle vormen van transport komen bijeen; het grenst aan Lelystad Aiport, de A6, het spoor, er komt een verbinding met het openbaar vervoer, maar er komt naast bedrijvigheid ook ruimte voor recreatieve bewegingen. Kortom, een gebied waarin de vervlechting van functies plaatsvindt. Een niet te ontwarren veiligheidsknoop? Integendeel, in Lelystad heeft externe veiligheid een grote vlucht genomen.

Wethouder Wout Jansen verwoordt het als volgt: "Het zou letterlijk een niet te ontvlechten knoop kunnen zijn geworden. Veel risico's door vliegverkeer, transport over de weg en het spoor en een groot bedrijventerrein dat we willen ontwikkelen. We zijn zorgvuldig gaan weven en hebben heel bewust externe veiligheid als één van de bouwstenen van het fundament beschouwd." Het resultaat is een bestemmingsplan waarin externe veiligheidsaspecten zijn verankerd. Er zijn regels afgesproken over onder andere de gebouwenhoogte, de dikte van muren, zonering, milieucategorisering, de toegankelijkheid van het gebied en vluchtroutes in geval van calamiteiten. Beleidsmedewerker Corinne Gans zegt: "We hebben heel nadrukkelijk naar de veiligheidsketen gekeken en vooral de focus gericht op wat we proactief in de planontwikkelingsfase al kunnen regelen. Op die manier hebben we duidelijke kaders gesteld. Daardoor kunnen we richting toekomstige gebruikers ook aangeven hoe en waarom we bepaalde maatregelen willen en ook moeten nemen." Externe veiligheid is daarmee integraal en in een vroegtijdig stadium verankerd in het plan. Een ontwikkelingsmaatschappij is nu begonnen met de uitgifte van de 330 hectare.



Voorbeeld integratie externe veiligheid

"Larserknoop is een voorbeeldproject binnen onze eigen gemeente. Gelijktijdig met het bepalen van veiligheidsniveaus voor Larserknoop, is er binnen de gemeente ook gewerkt aan een beleidsnota externe veiligheid. Deze zal als leidraad gaan dienen voor alle relevante beleidsterreinen. Larserknoop is hiermee het voorbeeld dat dergelijke aanpak goed werkt. Dat is een mooie bonus uit dit project!" Het is een resultaat waar beide trots op zijn. En wat nu als bedrijf X, met een grote internationale reputatie, zich wil vestigen op dit nieuwe bedrijventerrein maar daarvoor enkele regels iets soepeler geïnterpreteerd wil zien? Is dan de verleiding van een gemeentebestuur niet groot om iets toe te geven? "Nee, over veiligheid valt niet te onderhandelen." Wout Jansen is resoluut en hij licht toe: "Een (brandwerende) muur van 60 centimeter dik wordt geen 30 centimeter. We kunnen dat ook heel goed uitleggen. Er zijn wat dat betreft in onderhandelingen andere zaken die je kan afspreken, maar niet als het gaat over wat we als fundament – en dus zeker de veiligheidsaspecten – hebben vastgelegd. Een bedrijf wil toch ook een veilige omgeving voor de mensen?"



Corinne Gans



Wout Jansen

4.1 DOELEN EN AMBITIES PUEV2

Nadat PUEV2 in 2006 van start is gegaan, attendeert het ministerie van VROM de provincies medio 2008 nog eens per brief op de doelstellingen van een aantal wettelijk verplichtingen. Hier gaat het om de inventarisatie van risicovolle situaties, externe veiligheid (inclusief de groepsrisicoverantwoording) bij vergunningverlening, handhaving en ruimtelijke plannen en saneringen voor eind 2010. Daarnaast wordt nadrukkelijk gevraagd aandacht te besteden aan de organisatorische versterking en professionalisering op het gebied van externe veiligheid. Daarbij wordt gerefereerd aan de zogeheten Maatlat, een verzameling indicatoren voor de kwaliteit van de EV-organisatie. De externe veiligheid en de verbetering daarvan is alleen gebaat bij het in samenhang uitvoeren van de gehele PUEV-menukaart.

De doelstelling van VROM is dat aan het einde van 2010 het bevoegd gezag in alle gevallen:

- "...de inventarisatie van risicovolle situaties volledig heeft afgerond, de geïnventariseerde informatie actueel en juist heeft ingevoerd en geautoriseerd in het landelijke Registratie Register Gevaarlijke Stoffen (RRGS). En deze wettelijke verplichtingen binnen zijn organisaties heeft geborgd."
- "...de actualisatie van bestaande vergunningen van inrichtingen, die vallen onder het Besluit externe veiligheidsinrichtingen (Bevi), Besluit rampen en zware ongevallen (Brzo) en het Besluit LPG-tankstations, volledig hebben afgerond en de handhaving uitvoert via een handhavingsprogramma. En dit in de organisatie heeft geborgd."
- "...bij de actualisatie van bestaande en nieuwe ruimtelijke ordeningsplannen externe veiligheid heeft geïntegreerd, waaronder de verantwoording van het groepsrisico. Onder dit laatste vallen zowel stationaire inrichtingen met gevaarlijke stoffen, als transport en buisleidingen."
- "...alle saneringsgevallen heeft opgelost, waarvoor eind 2010 de wettelijke termijn is afgelopen."

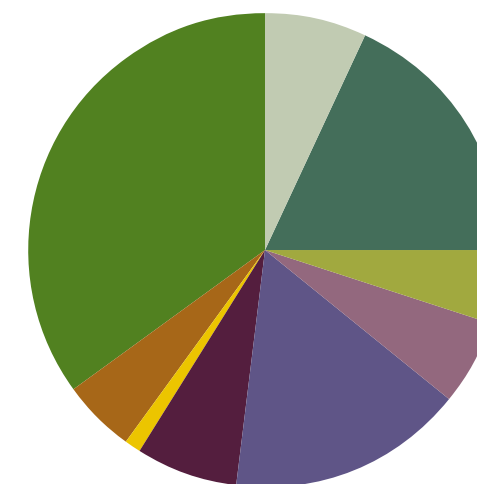
4.2 BESTEDING PUEV-GELDEN

In onderstaande grafiek is de besteding van de PUEV2-budgetten over de afgelopen vijf jaar weergegeven.

Ongeveer eenderde van het budget is aan de professionalisering en organisatie van de externe veiligheid uitgegeven. In 2008 was dat nog een vijfde. Er is dus een groei waar te nemen in de investeringen in de eigen EV-organisatie.

Verder is verhoudingsgewijs veel geld naar vergunningverlening & handhaving (V&H) en integratie van externe veiligheid in ruimtelijke ordening (EV in RO) gegaan. Daarbij moet worden aangetekend dat in enkele provincies de uitgaven voor de menukaartonderdelen Groepsrisicoverantwoording (GR) bij V&H zijn opgeteld en Sanering bij menukaartonderdeel EV in RO.

GEMIDDELDE BESTEDING PUEV 2006-2010 OVER MENUKAART



- 35% professionalisering EV
- 7% inventarisatie
- 18% V&H
- 5% routing
- 6% EV visie
- 16% EV in RO
- 7% groepsrisico
- 1% sanering
- 5% risicocommunicatie

Arnhem Centraal: Brandweer optimaal betrokken bij ontwerp

Veiliger station door meer proactie rampbestrijding

Mark Bruijnooge is beleidsmedewerker proactie bij Hulpverlening Gelderland Midden, sector Brandweer. De afgelopen drie jaar stond hij de gemeente Arnhem bij in de besprekingen met het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en ProRail over de externe veiligheid rond Arnhem Centraal. Hij is tevreden met wat er aan maatregelen is opgenomen in het Tracébesluit. "Zeker als je bedenkt dat ze (relatief) veel geld kosten. Je moet er behoorlijk je best voor doen en echt de noodzaak van de maatregelen aan kunnen tonen. Zonder de steun van het PUEV2 programma in de rug, hadden we dit niet voor elkaar gekregen."



Arnhem Centraal is een van de zes landelijke 'Nieuwe Sleutelprojecten' die door de komst van de Hogesnelheidslijn worden ontwikkeld. Op en bij dit soort stations zien we veel uiteenlopende functies, zoals wonen, werken, verkeer, horeca, dienstverlening en maatschappelijke instellingen. En een hoge dichtheid van mensen. In Arnhem is ook nog eens sprake van het transport van LPG. Dat maakt dat de gevolgen van een incident in potentie desastreus zijn. Extra voorzieningen voor externe veiligheid en rampbestrijding kunnen dat risico beperken. De inzet van Bruijnooge bij de Hulpverlening en Arnhemse EV-medewerkers wordt deels gefinancierd met PUEV2-middelen.

Bluswater

Bruijnooge vertelt over een van de maatregelen: de beschikbaarheid van voldoende bluswater. "Op de perrons komen vaste bluswatermonitoren, een vakterm voor bluswaterkanonnen waar de brandweerlieden de brandslangen aan koppelen. Daarnaast kun-

nen we het water van de warmte-koude-opslag van de Rijn- en Parktoren direct gebruiken. Er is genoeg om bijvoorbeeld in de eerste vier uur van een brand een LPG-tank koel te houden en dus te voorkomen dat die ontploft. Intussen kan de brandweer extra leidingen naar bluswater aanleggen."

Opvang gevaarlijke stoffen

Naast het spoor richting Nijmegen wordt in een tunnel een goot aangelegd waarin het bluswater via een leiding wordt afgevoerd naar een opvangkelder. Maar voor hetzelfde geld is het een gevaarlijke vloeistof die weglekt uit een gesprongen tank. Als dat het geval is, wordt er in de opvangkelder schuim overheen gespoten dat de gevaarlijke stof veilig afdekt. In de meld- en controlekamer kan men via de bewakingscamera's op het station precies volgen wat er ter plaatse gebeurt. "Met het realiseren van deze voorzieningen is de proactie door de brandweer, de eerste schakel van de veiligheidsketen, afgerond", aldus Bruijnooge.

Veiliger station(somgeving)

Door een combinatie van deze en andere maatregelen, zoals aanvullende ATB (automatische treinbeïnvloeding)-seinen, is het groepsrisico, dat een overschrijding van vier keer de oriëntatiewaarde kende, teruggebracht naar om en nabij de oriëntatiewaarde. De veiligheid voor iedereen op of rond het station is daarmee onmiskenbaar toegenomen.



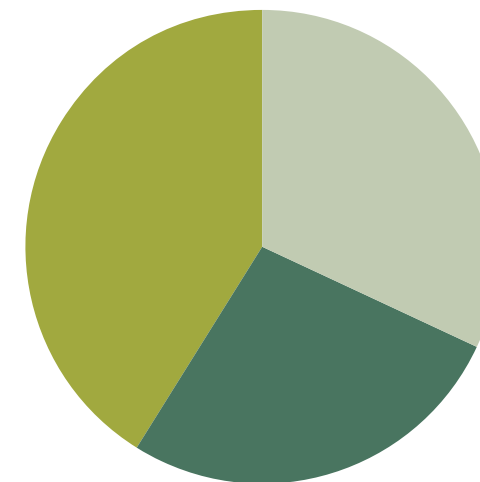
Stationsgebied Arnhem



De provincies hebben circa 32% van de PUEV-budgetten uitgegeven aan de uitvoering van eigen provinciale taken, aan gezamenlijke IPO-projecten en aan taken en projecten die rechtstreeks ten goede kwamen aan regio's en gemeenten.³ Wat opvalt, is dat provincies, die naar verhouding veel regievoeren, zelf meer geld uitgeven aan dit soort gezamenlijke activiteiten dan provincies waar externe veiligheid grotendeels door de veiligheidsregio's en milieudiensten wordt uitgevoerd. In die zin zien we relatief grote verschillen tussen provincies, met een bandbreedte van 12 tot 50%. Ruim een kwart van het PUEV2-budget is naar 'de regio' gegaan. Dat zijn regionale milieudiensten en andere samenwerkingsverbanden, brandweer en veiligheidsregio's. Ruim 40% is uitgekeerd aan de gemeenten. De regio's of provinciale steunpunten voeren in sommige provincies veel taken voor de gemeenten uit en hebben daar ook relatief veel budget voor gehad (bijvoorbeeld Drenthe). In andere provincies, zoals Overijssel, is het leeuwendeel van het PUEV2-budget juist aan gemeenten uitgekeerd, die op hun beurt grotendeels de regionale organen financieren door de afname van diensten. Ook zijn er provincies waar we in de

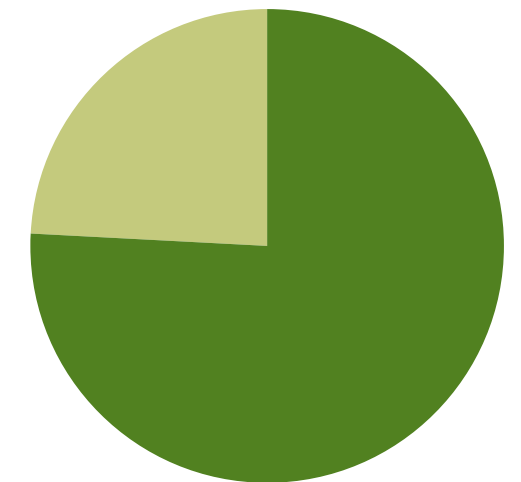
loop van het programma een bepaalde ontwikkeling waarnemen. In Friesland en Noord-Brabant bijvoorbeeld, is in de opstartfase van PUEV2 veel budget gebruikt voor regie en stimulering, terwijl hun rol (en de budgetconsumptie) aan het einde van PUEV2 kleiner is geworden. Het doel van het PUEV2-programma is een ontwikkeling te stimuleren waarin een verschuiving plaatsvindt van inhuur van externe bureaus naar investeren in eigen EV-formatie. De logica hierachter is dat aan het begin van PUEV2, toen de eigen organisatie nog moest worden opgebouwd, kennis en ondersteuning van buitenaf nodig was. Die ingebrachte kennis zou er samen met de scholingsprogramma's en kennisnetwerken voor zorgen dat expertise via eigen personeel in de organisatie geborgd zou worden. Daarom zou eind 2010 het grootste deel van het PUEV-budget (richtgetal 75%) in eigen EV-formatie moeten worden geïnvesteerd. Inventarisatie wijst uit dat deze doelstelling in zo goed als alle provincies is gehaald. Maar ook bij dit overzicht dient aangetekend dat we verschillen zien tussen provincies. De bandbreedte van investeringen in eigen formatie varieert van 55 tot 90%.

GEMIDDELDE BESTEDING PUEV 2006-2010 OVER OVERHEIDSLAGEN



41% gemeenten
32% provincie³
27% regio

INVESTERING PUEV2 BUDGET IN PERSONEELFORMATIE EINDSTAND 2010



24% uitbestedingen
76% vaste formatie

³ De omvang van de taken en projecten die rechtstreeks ten goede kwamen van regio's en gemeenten, was globaal de helft van de genoemde 32%. Provincies waren in de meeste gevallen slechts administratief opdrachtgever.



Inherente veiligheid: Wat is dat nou?

Een project met logische noodzaak

Inherente veiligheid een prachtig modernisme van Kees van Kooten? Niets is minder waar. Al in 1978 introduceerde Trevor Kletz, toenmalig veiligheidsadviseur van ICI, het concept van inherent veiliger produceren (zie kader op pagina 18). En die term 'inherent veiliger' is ook wat de projectleden voorstaan. 'Het is niet onveilig bij bedrijven. Maar het kan altijd veiliger en bedrijven zouden eigenlijk steeds hun (productie)processen met gevaarlijke stoffen moeten toetsen aan de basisprincipes van inherente veiligheid', stelt Hans van Kempen van de provincie Zeeland. Het project ademt een soort logische noodzaak uit, maar wel een van de lange adem. Toch zijn er nu al de eerste pareltjes van succes.

"Doel in deze fase (2006-2010) was om een instrument en een databank te ontwikkelen en daarmee het draagvlak en bewustzijn te vergroten. Dat hebben we bereikt. De belangrijkste winst is dat we overheid en bedrijfsleven voor dit onderwerp bij elkaar hebben gebracht. Want inherente veiligheid is, zeker bij een aantal grotere bedrijven, een thema. Maar het kan vooral beter en breder verspreid worden onder bedrijven. Door samen een instrument te ontwikkelen waarmee je kunt kijken of de productie nog veiliger kan, zorgen we voor die verbreding," zegt Harold Pijnenburg van de provincie Noord-Brabant. De 30 pilots die zijn uitgevoerd, geven de eerste voeding aan de databank en daarmee verhogen we ook weer de bruikbaarheid van de webapplicatie, die te vinden is op www.inherentveiligheid.eu, voegt Jacques van Steen van de DCMR Milieudienst Rijnmond hier aan toe. En de eerste resultaten worden zichtbaar. Een bedrijf dat het aantal recepturen voor de productie van bepaalde producten heeft kunnen verminderen.



Harold Pijnenburg, provincie Noord-Brabant, Jacques van Steen, DCMR Milieudienst Rijnmond en Hans van Kempen, provincie Zeeland.

Of een bedrijf dat met een simpele aanpassing in het productieproces het gebruik van loog veiliger heeft kunnen maken voor medewerkers. De komende fase zal vooral moeten bestaan uit het landelijk uitrollen van dit project en het realiseren van meer en concrete resultaten bij bedrijven. Ook buiten Nederland is er interesse voor dit project. Dat bleek tijdens een recente presentatie op een internationaal congres.

Investeren in veiligheid rendert

Is een bedrijf, zeker in deze economisch zware tijden, niet geneigd om juist investeringen op te schorten? "Klopt, dat blijft lastig, er is geen wettelijke verplichting vanuit de wet milieubeheer. Dus waarom zou je?," stelt Hans van Kempen. En Jacques van Steen voegt er met lichte ironie aan toe, "Toch is dat maar de halve waarheid. Voor veel bedrijven geldt gewoonweg ook: If you think safety is expensive, try an accident. BP weet er alles van na de explosie op haar boorplatform in de Golf van Mexico. Niet in de laatste plaats door de gevolgen voor het imago van het bedrijf en dat van de hele bedrijfstak."

Voorbeelden

Tijdens de pilotfase van het project 'Inherent veiliger produceren' zijn meer dan 200 voorbeelden van deelnemende bedrijven verza-

Lees verder op pagina 18 >



4.3 UITVOERING MENUKAART

4.3.1 INVENTARISATIE VAN RISICOBRONNEN

Op landelijke schaal hebben de gemeenten gemiddeld 95% van de risico's geïnventariseerd en in het RRGs ingebracht. We zien hier wel enige variatie tussen provincies. De borging van het up-to-date houden en bewaken van de kwaliteit van die gegevens is echter nog niet op dat niveau. Ofschoon er provincies zijn waar dat bij benadering wel zo is, zijn er ook regio's waar dat zeker nog niet het geval is. Of waar het beeld dat bij de provincies van de gemeentelijke borging van het RRGs bestaat, nog onvoldoende helder is. In meer dan de helft van de provincies is de invoer en kwaliteit van het RRGs grotendeels op orde. De overige melden nog onvoldoende zicht te hebben op de gemeentelijke borging van de RRGs-invoer.

RRGS

Onder invloed van de komst van het Besluit externe veiligheidsinrichtingen (Bevi) en de toegenomen sense of urgency is de 'populariteit' en kwaliteit van het register enorm toegenomen. Hoewel het register al meer dan tien jaar bestaat, wordt het met name sinds de start van PUEV2 steeds beter gevuld. Op 10 september 2010 zijn er, verdeeld over 37 categorieën, meer dan 10.000 inrichtingen met gevaarlijke stoffen geregistreerd. Daarbij moet worden aangetekend dat een aantal van deze inrichtingen niet onder Bevi valt, omdat bijvoorbeeld de hoeveelheid opgeslagen stoffen te gering is. Toch kan een gemeente, samen met de brandweer, van mening zijn dat deze inrichtingen moeten worden geregistreerd en op de risicokaart gezet.⁴ Dit kan met name vanuit het oogpunt van de preparatie rampbestrijding wenselijk worden geacht.

Van de ruim 10.000 registraties zijn er in oktober 2010 circa 9.200 geautoriseerd of vrijgegeven door het bevoegde gezag en een kleine 1.100 in bewerking geplaatst. Het leeuwendeel van de registraties bestaat uit propaan-opslag (4.300 tanks), gevolgd door LPG tankstations (circa 1.750). Verder zitten in het RRGs bijna 700 PGS15- en 375 Brzo-inrichtingen. Andere voorbeelden zijn 320 opslaglocaties voor ammoniak en 500 voor vloeistoffen met potentieel giftige of zeer giftige gasontwikkeling.

Het gebruik en de kwaliteit van het RRGs zit in de lift. Dat kunnen we niet zeggen van het zogeheten ISOR-register. Dat is de landelijke lijst waar risico's, die niet direct betrekking hebben op externe veiligheid, zoals overstromingen, in worden opgenomen. Verder komen in deze lijst alle kwetsbare objecten, zoals ziekenhuizen en scholen terug. De inventarisatie van kwetsbare objecten is echter wel van belang voor de groepsrisicoberekening en -verantwoording. Hoewel het vullen van het ISOR-register een wettelijke verplichting is door de Regeling provinciale risicokaart, maakt het geen deel uit van het PUEV2-programma. En dat is wellicht ook de verklaring voor het achterblijven van ISOR en het succes van het RRGs.



⁴ De wettelijke registratierecht geldt niet alleen vanuit het Registratiebesluit, maar ook vanuit de ministeriële regeling provinciale risicokaart. Dus een wettelijke verplichte registratie staat niet automatisch gelijk aan Bevi.





Firma Coatex (Moerdijk)

meld. Hiervoor zijn meer dan dertig bedrijven geïnterviewd in de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland. De voorbeelden komen allemaal in de IV-databank te staan waar ze geraadpleegd kunnen worden. Onderstaand zijn drie aansprekende voorbeelden, die laten zien dat Inherente veiligheid ook een positief effect heeft op externe veiligheidsaspecten:

1. Bedrijf Coatex uit Moerdijk heeft, door toepassing van een andere katalysator, een vloeibare brandbare grondstof uit zijn productieproces geëlimineerd. De opslag van deze grondstof en het gebruik hiervan tijdens de productie is hiermee verdwenen. Het proces is daardoor inherent veiliger geworden. Dit heeft ook positieve gevolgen voor de veiligheid van de omliggende bedrijven en woningen. Een bijkomend voordeel is dat de kwaliteit van het product is toegenomen.
2. Hetzelfde bedrijf heeft de opslag en gebruik van 100% acrylzuur vervangen door een lagere concentratie acrylzuur. Hiermee wordt het bedrijfsproces veiliger en neemt ook de externe veiligheid toe. Ook komt dit ten goede aan de kwaliteit van de producten.
3. Bedrijf Unipol uit Oss gebruikt vloeibaar stikstof om het reageren van bepaalde procesonderdelen te vertragen. Deze stikstof wordt twee tot drie keer per week met tankwagens aangeleverd. De vloeibare stikstof wordt op de locatie opgeslagen, via een verdamper gasvormig gemaakt, en vervolgens aan het proces toegevoerd. Door gasvormige stikstof 'on site' te produceren zijn de opslag van vloeibare stikstof, gebruik van

de verdamper en het transport van vloeibare stikstof over de weg overbodig geworden. Hiermee wordt een flinke externe veiligheidsslag gemaakt. Daarnaast blijkt deze aanpassing voor het bedrijf financieel aantrekkelijk te zijn en is tevens op het gebied van het energieverbruik winst behaald.

Inherent veiliger produceren

Een proces zo ontwerpen dat de gevaren zo veel mogelijk worden gereduceerd, bijvoorbeeld door te werken met minder gevaarlijke stoffen of met kleinere hoeveelheden gevaarlijke stoffen.

De principes van inherent veiliger produceren:

- Vervangen of
- Verminderen van gevaarlijke stoffen
- Verbeteren van (proces) condities
- Vereenvoudigen of verhogen tolerantie voor fouten
- Veranderen van logistiek en lay-out



4.3.2 VERGUNNINGVERLENING EN HANDHAVING

In de periode 2006-2010 is in het merendeel van de provincies de vergunningverlening en actualisering van bestaande milieuvergunningen voor zogenoemde Bevi-bedrijven op orde gebracht. Volgens hun opgave zijn in negen van de tien gemeenten alle vergunningen op orde, die onder het Besluit Externe Veiligheidsinrichtingen (Bevi) vallen. Brzo-inrichtingen, die ook onder het Bevi-regime vallen, vormen een categorie bedrijven waar zodanig veel gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt dat de productie en opslag aan speciale veiligheidsregels moeten voldoen. Ook moeten ze preventieve maatregelen nemen en zich voorbereiden op mogelijke rampenbestrijding.

De achterstand die in 2006 nog bestond is rigoureus opgepakt en ingehaald. Daarbij moet worden aangetekend dat een groot deel van de circa 375 Brzo bedrijven⁵ in de Rijnmond en omstreken staat. De meeste gemeenten kennen dit soort 'zware' industrieën niet of nauwelijks. De complexiteit van regelgeving en ook de snelheid waarmee ze wordt geactualiseerd, spelen provinciale en gemeentelijke overheden nog wel eens parten. Regelmatig komen bij inspecties aspecten aan het licht die in vergunningen opgenomen moeten worden. Ook zijn er nog verscheidene knelpunten bij de opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in loods en tanks (PGS15- en PGS29- inrichtingen). Op dit moment wordt in alle provincies hard gewerkt aan die dossiers.

Het tweede aspect in het menukaartonderdeel vergunningverlening is de mate en uitvoeringwijze van de handhaving. Doen gemeenten dit volgens een bepaald plan en wordt er dan ook naar de juiste aspecten gekeken? In de provinciale rapportages komt naar voren dat in het merendeel van de gemeenten een goede controle en handhaving plaatsvindt aan de hand van een actueel handhavingprogramma.

Een kanttekening is hier wel op zijn plaats. Het probleem bij dit criterium is de interpretatieruimte. Formeel dient de handhaving volgens een schriftelijk protocol te worden uitgevoerd en moet zij worden geborgd. In veel gemeenten is dit ook het geval. Volgens de opgave van zeven provincies hebben gemiddeld driekwart van hun gemeenten externe veiligheid in hun vergunningverlening- en handhaving geborgd. Hetzij met een werkprotocol, hetzij door de organisatie van workshops ('tussen de oren krijgen'). Vijf provincies kunnen geen opgave doen van de vorderingen in hun gemeenten, ook al is hun indruk dat het bij gemeenten hoog op de agenda staat.



⁵Bron: 'Samenwerken aan externe veiligheid', Handreiking VNG, 2007, pag. 55.



Marcel Reefhuis: "Goede afstemming tussen Overijssel en Duitse bureu"

Door provinciedekkende routing veiliger transport gevaarlijke stoffen

"In de periode 2005-2007 zijn we er als Hulpverleningsdienst Regio Twente in geslaagd in samenwerking met de regio IJsselland en gemeenten een provinciedekkende routing voor het transport van gevaarlijke stoffen in Overijssel tot stand te brengen. Saillant detail is het internationale karakter: voor het transport van Nederland naar Duitsland en vice versa geldt in beide landen dezelfde routingssystematiek. Een mooi voorbeeld van 'Euregionale' samenwerking", aldus Marcel Reefhuis, veiligheidsconsulent risicobeheersing bij de HVD Twente. Afgezien van bepaalde ontheffingen voor lokale LPG-bevoorrading, gaan er geen gevaarlijke stoffen meer door de bebouwde kom heen. Een flinke bijdrage aan de veiligheid van de woonbuurten.



Naast het vaststellen van de transportroutes zijn er standaard-procedures gemaakt voor ontheffingen en bebording. Deze internationale afstemming zorgt ervoor dat het doorgaande vervoer van LPG, propaan, ammoniak, chloor en andere gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk uit de bebouwde omgeving van Overijsselse gemeenten geweerd kan worden. De lokale bevoorrading is aan duidelijke ontheffingsregels gebonden. Reefhuis: "Door de routing weet iedereen – vervoerders, ondernemers, burgers en gemeenten – waar hij aan toe is. Gemeenten kunnen in hun ruimtelijke ordening voor de lange termijn plannen maken voor wonen, werken en recreëren. Bewoners mogen wat betreft transportrisico's vertrouwen op een veilige omgeving. En ook het bedrijfsleven heeft duidelijkheid." Hoewel verscheidene gemeenten in het verleden al eigen routingingen hadden, is nu sprake van eensluidendheid. De routing is tot stand gekomen in nauwe afstemming met de, politie, bedrijfsleven, omliggende regio's en Duitse overheden.

Auto(snel)wegen

Zoals te verwachten valt, vindt de routing zoveel mogelijk plaats over de bestaande autowegen, waaronder de A1, A35 en verscheidene provinciale wegen. Het overwegende deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanuit de Randstad naar Duitsland gaat over de A1. Overigens gaat het bij het transport van LPG voornamelijk om binnenlandse bevoorrading, dat de grens niet hoeft te passeren. Inmiddels heeft de provincie een project handhaving routing opgezet, aangezien een effectieve controle op naleving wel cruciaal is voor het succes van routing. Daarbij helpt de reguliere controle door politie ook. Zij weet immers wat er wel en wat niet door hun woonwijk mag rijden en kunnen aan de bel trekken als zij verdachte vervoersbewegingen zien.



4.3.3 TRANSPORT: ROUTERING VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Nederland is een echt transportland. Door onze geografische ligging en industriële activiteiten zien we veel goederenvervoer op onze wegen, waterwegen en spoorlijnen. Een deel bestaat uit gevaarlijke stoffen. Als dit vervoer in de buurt van onze woon-, werk-, en recreatieomgeving plaatsvindt, levert het bepaalde risico's op. Gemeenten en provincies willen daarom zo min mogelijk transport in de bebouwde kom. Het weren van dit vervoer maakt de omgeving veiliger en scheidt richting transportondernemingen ook duidelijkheid.

De meerderheid van de gemeenten beschikt inmiddels over een zogeheten routing gevaarlijke stoffen over de weg. In steeds meer gevallen doen ze dat in overleg met buurgemeenten en provincie. Een provinciedekkende routing heeft altijd de voorkeur. In Utrecht, Groningen en Overijssel is zo'n samenhangende routing gevaarlijke stoffen al vastgesteld door provincie- en gemeentebesturen. In Overijssel heeft deze zelfs een internationale dimensie (A1 van/naar Duitsland).

In andere provincies, zoals Noord-Brabant en Noord- en Zuid-Holland is eveneens een routingsbesluit genomen of staat het op het punt te gebeuren. In de overige provincies bestaat geen provinciale routing, in de zin van beperkingen in het gebruik van bepaalde wegen. En hebben provinciale staten alle provinciale wegen aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Uit eerder onderzoek bleken daar geen PR- en GR-knelpunten voor het wegtransport te bestaan. In Drenthe is een provinciale routing, speciaal voor munitie, ingericht.

Overigens zijn provincies wettelijk verplicht om wegen in beheer bij provincie en waterschappen, geheel of gedeeltelijk aan te wijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten hebben dienaangaande geen wettelijke verplichting, maar kunnen een routingsbesluit nemen als de veiligheid daar om vraagt. De meeste provinciale routingsbesluiten zijn in de PUEV2-periode genomen. In veel gemeenten zijn ook al routingingen vóór 2006 tot stand gekomen.

Het Rijk werkt met het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen aan een duurzaam evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur (spoor, water en weg). Verscheidene provincies en gemeenten hebben intensief meegewerkt aan de totstandkoming ervan. Maar de wettelijke bevoegdheid ligt hier bij

het Rijk. Als zodanig is het Basisnet ook geen direct uitvloeisel van het PUEV2-programma, maar heeft het in de afgelopen periode wel substantieel bijgedragen aan met name het oplossen van groepsrisicoknelpunten langs het spoor.

Een nieuw onderwerp, waarvoor de relevante wetgeving (Besluit externe veiligheid buisleidingen) per 1 januari 2011 van kracht is geworden zijn de (hogedruk)buisleidingen. In het merendeel van de gevallen gaat het om het transport van aardgas. Andere voorbeelden zijn het vervoer van olie, CO2 en overige chemische stoffen. De berekeningssystematiek van de PR-contour voor de buisleidingen, zoals in het besluit zal worden opgenomen, wijkt af van die voor stationaire EV-inrichtingen. Daardoor kunnen er mogelijk nieuwe knelpunten ontstaan, waarvan aantal en omvang op dit moment nog niet te overzien zijn. We kunnen ervan uitgaan dat dit thema in 2011 en de daarop volgende jaren volop aandacht zal krijgen.



Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot en Westelijke Mijnstreek speelt in op bevolkingskrimp en locatiekeuzes industrie

Externe veiligheid en ruimtelijke ordening gaan goed samen

Chemelot is de economische motor van Zuid-Limburg. Daar is iedereen het over eens. Juist daarom is het van eminent belang dat het industriecomplex kan blijven groeien. Maar wel rekening houdend met de belangen van de omliggende gemeenten en bewoners. “Met de gemeenschappelijke beleidsvisie willen we dat bereiken”, zegt Rob Driessen, beleidsmedewerker ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Sittard-Geleen. Zijn mening wordt gedeeld door Chemelot, de gemeenten Stein en Beek, provincie, Brandweer Limburg Zuid en VROM-inspectie, die samen met Sittard-Geleen dit proces tot een goed einde hebben gebracht.

In de beleidsvisie externe veiligheid en ruimtelijke ordening wordt gekozen om een aantal zeer voor de hand liggende principes uit te voeren. Namelijk, de lichtere industriële activiteiten meer naar de randen van het complex te verplaatsen en de zwaardere zoveel als mogelijk in het midden te concentreren. En daarmee zo ver mogelijk van de bebouwde omgeving vandaan te brengen. In vakjargon heet dat ‘inwaartse zonerings’.

Afweging

Op hun beurt houden de gemeenten in hun ruimtelijke ontwikkeling ook rekening met Chemelot. In de regio is namelijk sprake van bevolkingskrimp en vergrijzing. Wat ligt er dan meer voor de hand dan in de wijken binnen het invloedsgebied van Chemelot bestaande verouderde woningen te vervangen door minder, maar kwalitatief betere woningen. Driessen: “Dat zou een uitkomst zijn voor wijken van Sittard-Geleen waar de overschrijding van het groepsrisico zo kan worden teruggebracht.” Verder zouden in de nieuwe woningen voorzieningen kunnen worden aangebracht, zoals een intercom voor snelle persoonlijke alarmering of hulpmidelen ter vergroting van de persoonlijke veiligheid.

Groepsrisico Relevant Aandachtsgebied (GRRRA)

Een andere grote winst in de beleidsvisie is het onderscheiden van de zogeheten GRRRA. Dit wordt in een vervolproject nader uitgewerkt. De bedoeling is dat in gebieden waar een ruimtelijke ontwikkeling niet significant bijdraagt aan het groepsrisico,

volstaan kan worden met een lichte vorm van verantwoording van het groepsrisico. Waar dat wel is, namelijk binnen het GRRRA, moet een ‘zwaarder’ traject met meer maatwerk worden afgelegd. Dat maakt het voor gemeenten een stuk makkelijker externe veiligheid af te wegen.



Rob Driessen



4.3.4 BELEIDS- EN STRUCTUURVISIES EXTERNE VEILIGHEID

Essentieel voor het EV-beleid is dat het met name in diverse gemeentelijke beleidsterreinen en werkprocessen wordt geïntegreerd. Denk hierbij aan ruimtelijke ordening, zoals de vestiging van bedrijven met gevaarlijke stoffen en het bouwen van woningen in de buurt van dit soort ondernemingen. Maar ook aan verkeersbeleid en rampenbestrijding: het al dan niet aanleggen van (extra) wegen die door de hulpverleners, zoals de brandweer en ambulances, kunnen worden gebruikt. Ambtelijke medewerkers moeten zich bewust zijn van de betekenis van externe veiligheid voor hun beleidsterrein (sense of urgency).

Over dit soort noties dient, met name op gemeentelijk niveau en voor de lange termijn, een visie te bestaan of te worden ontwikkeld. Een visie over wat de gemeente met externe veiligheid wil bereiken, hoe ze daarin wil investeren en haar wettelijke taken uitvoeren. In deze visie kan ook heel goed een protocol opgenomen worden voor de verantwoording van het groepsrisico.

Vooral omdat het een redelijk ingewikkeld onderdeel van externe veiligheid is met lokaal veel ‘invullingsruimte’ voor de verantwoordingsplicht. Het is dan des te belangrijker – niet in de laatste plaats ter borging – dat bestuurlijk is vastgelegd hoe een gemeente dat doet.

Overigens hoeven gemeenten hun EV-beleid niet per se in afzonderlijke structuur- of beleidsvisies externe veiligheid vast te leggen, ze kunnen het onderwerp ook in andere beleidsvisies borgen. Bijvoorbeeld over ruimtelijke ordening of milieu. Zo lang de EV-visie maar bestuurlijk is vastgesteld.

Eind 2010 heeft ongeveer tweederde van alle gemeenten een EV-visie opgesteld of werkt daar aan. Per provincie kan het aantal gemeenten met een EV-visie flink uiteen lopen. De geïnventariseerde bandbreedte loopt van 20 tot 100%.

Overigens beschikken de provinciale overheden alle over een beleidsvisie EV of is externe veiligheid rechtstreeks opgenomen in het provinciale milieu- en ruimtelijkbeleid.



Chemelot, gemeente Sittard-Geleen



Ontwikkeling digitale tool voor brandweeradvisering bij ruimtelijke ordening

Groei in adviesaanvragen externe veiligheid in Friesland

Sinds in 2008 de afdeling risicobeheersing op personele sterkte is gebracht, zien we een sterke groei in het aantal adviesaanvragen voor uiteenlopende ruimtelijke ordeningsplannen. Rutger de Groot, adviseur externe veiligheid van de Brandweer Fryslân: “Zaten we eerst op jaarlijks circa zestig aanvragen, de laatste twee jaar zijn we doorgegroeid naar honderd. Het gaat ons daarbij niet om het aantal, maar om het feit dat we flink in de lift zitten. Gemeenten weten ons te vinden en verwerken onze adviezen daadwerkelijk in bestemmingsplannen en andere R.O.-plannen. Daardoor neemt de openbare veiligheid in die gebieden toe. Ook wordt er meer rekening gehouden met faciliteiten voor de rampbestrijding, zodat in noodgevallen de hulpverlening effectiever kan opereren. We werken nu ook aan een digitale tool waarmee gemeenten op een handige manier vooraf zelf de adviesnoodzaak kunnen bepalen. Zodra die goed werkt, gaan we hem landelijk promoten.”



Volgens De Groot zal bij de toename van het aantal adviesaanvragen de financiële incentive voor gemeenten zeker een rol spelen, maar het feit dat ze nu voldoende menskracht hebben en zeer servicegericht werken, geeft vooral de doorslag.

Advies

Een advies van de Brandweer Fryslân, onderdeel van de HVD (Hulpverleningsdienst) Fryslân, omvat veel aspecten. Het geeft een overzicht van alle relevante risicobronnen en gevolgen voor de externe veiligheid van mogelijke ontwikkelingen in het nieuwe



Peil bluswaterbeek bedrijventerrein de Kuinder (Heerenveen) is op advies van de brandweer verhoogd

bestemmingsplan. Ook worden in het kader van de verantwoording van het groepsrisico (GR) aan het gemeentebestuur concrete maatregelen voorgesteld die van belang zijn voor de veiligheid, maar ook voor de rampenbestrijding. Zo moeten alle effectafstanden van risicobronnen die op de risicokaart staan ook in het bestemmingsplan komen te staan. Dat voorkomt ontwikkelingen die later moeten worden teruggedraaid. Aangezien LPG tankstations veel voorkomende objecten in bestemmingsplannen zijn, kan een brandweeradvis erop neerkomen dat gemeenten bijvoorbeeld de doorzet van LPG moeten verminderen of het vulpunt verplaatsen. Dit kan het groepsrisico verlagen. Preventieve maatregelen kunnen ook zijn het verstandig kiezen van opstelplaatsen voor brandweerauto's, zodat zij snel bluswater kunnen opnemen. Of het opnemen van een extra weg voor de aan- en afrit van hulpverleningvoertuigen.

Feedback

Uiteraard is terugkoppeling door de gemeenten van de verwerking van het brandweeradvis net zo belangrijk als een goed advies zelf. In Friesland krijgt de brandweer op veel adviezen een terugmelding, zodra de besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ze kan in het raadsvoorstel of B en W-besluit teruglezen wat de gemeente van de adviezen heeft overgenomen, wat niet en waarom niet.



4.3.5 RUIMTELIJKE ORDENING

Het aantal bestemmingsplannen, waarin externe veiligheid is geborgd, groeit. Omdat gemeenten door een betere borging van externe veiligheid in bestemmingsplannen beter risicoverhogende ontwikkelingen kunnen controleren of zelfs weren, neemt hierdoor de veiligheid in de openbare ruimte toe. Om en nabij driekwart van de gemeenten heeft externe veiligheid uitdrukkelijk in het ruimtelijke ordeningsbeleid geïntegreerd. Hoewel in de meeste nieuwe bestemmingsplannen een EV-passage is opgenomen, is het proces nog onvoldoende geborgd. Met name de verantwoording van het groepsrisico is hierbij een zorgpunt (zie volgende paragraaf).

Daar waar de scores bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen nog behoorlijk goed zijn, is dat bij de actualisatie van bestaande bestemmingsplannen minder het geval. Dat heeft deels te maken met prioritering en de beperkte personele capaciteit bij gemeenten. Een ontwikkeling die het actualiseren van bestaande RO-plannen door gemeenten mogelijk zou kunnen stimuleren/aanjagen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen, dat per 1 januari 2011 van kracht is geworden. Daarin staat dat bestemmingsplannen waar de aanwezige buisleidingen (nog) niet in zijn opgenomen, binnen vijf jaar moeten worden aangepast. We kunnen er dus van uitgaan dat in die gevallen externe veiligheid alsnog wordt meegenomen. Overigens hebben de provincies dienaangaande hun zaakjes (streekplannen, regionale structuurvisies, e.d.) wel zo goed als helemaal op orde.

In een groeiend aantal gemeenten wordt met een zogeheten digitale signaleringskaart gewerkt. Op deze kaart kan men in één oogopslag zien welke risicobronnen er zijn en welke invloedsgebieden zij hebben. Zij is in de slipstream van menukaartonderdeel Ruimtelijke ordening in EV ontwikkeld. Hierbij worden voor alle risicovolle activiteiten de (eventueel aanwezige) plaatsgebonden risicocontouren en invloedsgebieden (1% letaliteitsgrens) aangegeven. De signaleringskaart is daarmee een handig instrument voor ruimtelijke ordening. Zij is een weerspiegeling van de externe veiligheid in zowel de huidige, als toekomstige ruimtelijke situatie. Overigens kan dat betrekking hebben op stationaire risicobronnen en op het transport van gevaarlijke stoffen. Met dit instrument krijgen gemeenten beter inzicht in de mogelijke veiligheidsgevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen. Verder zien we wat betreft de relatie/verhouding tussen externe veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling nog wel de nodige spanningen. Door de dichtheid van wonen, werken, verkeer en recreatie zal dit vraagstuk in veel gemeenten permanent op de agenda staan. In sommige (plattelands)gemeenten heeft men besloten geen nieuwe EV-risico's meer toe te staan, omdat de plaatselijke economische voordelen niet opwegen tegen de hogere risico's waar burgers aan worden blootgesteld.



De case Kijfhoek in Zwijndrecht

Koorddansen op het spoor

Men neme een gemeente met veel veiligheidsrisico's en het plan om bij het transport over het spoor de veiligheid te vergroten. Veel betrokken partijen (Prorail, gemeente, Provincie, Ministeries), bedrijfsactiviteiten die moeten worden gesloten, maatschappelijk debat en complexe politieke besluitvorming. Samen goed voor een cursus 'koorddansen op het spoor'. Kijfhoek is een schoolvoorbeeld van een latente sanering, waarin onder meer de PUEV2-menukaartonderdelen 'integratie EV in ruimtelijke ordening', 'groepsrisico' en 'vergunningverlening en handhaving' cruciale thema's zijn. Een interview met Arnold Groenewegen, juridisch beleidsmedewerker gemeente Zwijndrecht.



Ergens lijkt het een recht-toe-recht-aan verhaal. Prorail doet een verzoek voor een uitbreiding van de transportbewegingen op het rangeerterrein Kijfhoek in Zwijndrecht. Daaronder valt ook een verhoging van het aantal rangeeractiviteiten gevaarlijke stoffen. Doel daarvan is, dat treinen zo samengesteld worden dat wagons met brandbare vloeistoffen en brandbare gassen niet direct achter elkaar in dezelfde trein rijden. Wagons met niet brandbaar materiaal (schutwagons) scheiden dan deze wagons. Dit moet voorkomen dat een explosie in één tank door het vrijkomen van hitte meteen zorgt voor een kettingreactie in de andere tanks. En belangrijker: dit zorgt ervoor dat het transport dat over het doorgaande spoor en vaak door dichtbevolkte binnensteden (o.a. Zwijndrecht en Dordrecht) rijdt, veiliger wordt.

Door de uitbreiding van de rangeeractiviteiten veranderen echter de risicocontouren van het emplacement. Een discotheek en een sportschool komen daardoor binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 te liggen. En zijn daarmee potentieel gevoelige bestemmingen geworden, waarvan de bedrijfsactiviteiten moeten



Rangeerterrein Kijfhoek

worden gestaakt. De Provincie is verantwoordelijk voor het afgeven van de revisievergunning. Via handhaving en uitkoop worden de bedrijfsactiviteiten uiteindelijk gestaakt. De gemeente past het bestemmingsplan aan en de revisievergunning kan door de Provincie worden afgegeven. Daarmee is een latente sanering van een inrichting uitgevoerd om het doorgaande spoorvervoer van gevaarlijke stoffen aanzienlijk veiliger te maken.

Lastige afweging van belangen

Is het werkelijk zo simpel? Arnold Groenewegen, Juridisch beleidsmedewerker van de gemeente Zwijndrecht zegt het als volgt: "Het is een interessant maar complex project. Dit is niet louter een juridisch verhaal, ook politiek-maatschappelijke factoren wegen zwaar. Een sportschool en discotheek sluiten, dat gaat meestal niet zonder debat. Als verantwoordelijken moeten we dus nadenken over een transparant en zorgvuldig proces waarin alle belangen een plek hebben. En ben je in staat om mensen duidelijk te maken dat je iets doet wat de veiligheid in je stad ten goede komt en dat ook andere steden er baat bij hebben? Kortom, dat het belang groter is dan je eigen gemeentegrens? Je moet leren omgaan met weerstand en onbegrip en snappen dat de pers een factor is om rekening mee te houden. Dit type processen duurt langer dan een jaar, waardoor je eens te meer scherp moet zijn op het vasthouden van het draagvlak binnen gemeenteraad, betrokken partijen en mogelijke bewoners. Het succes is ons niet aan komen waaien. We hebben gaandeweg ook veel geleerd." Dat het proces complex en gevoelig was, doet niets af een het positieve resultaat ervan: De saneringsoperatie heeft de overschrijding van de groepsrisicowaarde effectief teruggedrongen.



4.3.6 VERANTWOORDING GROEPSRISICO

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid berust op twee pijlers: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het plaatsgebonden risico is een wettelijke norm vastgelegd, die een basisoniveau voor veiligheid biedt voor individuele burgers in de omgeving van een risicovolle activiteit. Het groepsrisico is een maat voor de kans, dat door een ramp bij een activiteit met gevaarlijke stoffen of met een vliegtuig, een groep mensen, die niet rechtstreeks bij de activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt.

"Groepsrisicoberekeningen beogen de kans op maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken, zodat bij relevante besluiten bewuster kan worden omgegaan met risico's. In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) is er voor gekozen om hier geen harde, wettelijke norm voor vast te leggen, zoals bij het plaatsgebonden risico, maar een verantwoordingsplicht in te voeren.

De kern van de verantwoordingsplicht is dat een (lokale overheid) zelf de ruimte wordt geboden om verandering in de hoogte van het groepsrisico als gevolg van, met name ruimtelijke ontwikkelingen af te wegen tegen andere aspecten van die ontwikkeling. De verantwoordingsplicht voorziet daarmee in een bestuurlijk gemotiveerd oordeel over de aanvaardbaarheid van de kans op een ramp met een bepaalde omvang ten gevolge van een risicovolle activiteit. Hierbij moet worden meegewogen in hoeverre de gevolgen van een onverhoopte ramp kunnen worden voorkomen dan wel verminderd en welke mogelijkheden er zijn voor een adequate rampenbestrijding en hulpverlening".⁶

We stellen vast dat de verantwoording van het groepsrisico bij ruimtelijke plannen en vergunningverlening in veel gemeenten steeds vaker gebeurt. Toch wordt het door EV-deskundigen door de bank genomen nog als ondermaats ervaren.⁷

⁶ Evaluatie Verantwoordingsplicht Groepsrisico, Ministerie van VROM, augustus 2010

⁷ Dit beeld wordt bevestigd door de Evaluatie Verantwoordingsplicht Groepsrisico

De verantwoording groepsrisico is niet alleen een ingewikkeld menukaartonderdeel, het is ook relatief nieuwe materie die nog volop in ontwikkeling is. In 2006 was er nog weinig belangstelling voor en lagen de prioriteiten anders. Door het PUEV2-programma zijn er echter flinke stappen gezet, deels in het kader van IPO-projecten. Eerst is een handreiking GR ontwikkeld. Dit bleek echter onvoldoende om de verantwoording GR op een goede manier op te pakken. Een deel van het probleem werd veroorzaakt doordat de brandweer niet tijdig werd betrokken bij vergunningtrajecten of ruimtelijke ontwikkelingen. Ook waren de adviezen van de brandweer niet goed afgestemd op de behoeften en juridische mogelijkheden van gemeenten, waardoor de adviezen veelal niet werden overgenomen. Ook de borging van de GR-verantwoording in de reguliere werkprocessen kan beter. Het project 'uniformering brandweeradviesing', dat in de periode 2009-2010 is uitgevoerd, heeft hier veel verandering in gebracht. Dit project wordt gekenmerkt door een intensieve landelijke samenwerking tussen gemeenten, provincies, regionale brandweer en het Rijk en heeft geleid tot één breed gedragen werkwijze voor alle situaties waarbij groepsrisico en brandweeradviesing een rol speelt.

Een ander interessant project is de ontwikkeling van de zogeheten Mal GR. Dit is een digitaal instrument, waarbij alle voor de GR-verantwoording noodzakelijke stappen systematisch worden doorlopen. Ook dit product is ontwikkeld door een projectteam, bestaande uit vertegenwoordigers van gemeenten, provincies, regionale brandweren en diverse ministeries. Beide voorbeelden maken duidelijk dat samenwerking op het gebied van EV tot grote verbeteringen in de uitvoeringspraktijk kan leiden.



Projectgroep Mal Groepsrisico. In het midden (rode jas) projectleider Wim Brinker. Meer info: www.malgroepsrisico.nl



De kracht van concreet advies

Het oogt als een logisch en duidelijk project binnen het werkveld Externe Veiligheid: Inventariseer de risico's rond LPG-tankstations en geef advies over de benodigde maatregelen. Binnen de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord leverde dat ook tastbare resultaten op: 67 LPG-tankstations in kaart gebracht, 6 te saneren locaties vanwege risico's voor de omgeving, en in 39 gevallen geadviseerd aan het bevoegde gezag om het bestemmingsplan aan te passen. Daarnaast is voor alle locaties een groepsrisicoanalyse uitgevoerd. Meer nog dan deze 'harde cijfers' heeft dit project, juist door zijn duidelijkheid, een groot effect op de 'zachtere' kant. "De structurele aandacht voor externe veiligheid is aanmerkelijk vergroot." Dat zegt Jaap Water, coördinator externe veiligheid van de veiligheidsregio.

"We hebben bijvoorbeeld inzichtelijk kunnen maken, dat nieuwe bouwplannen van een gemeente in de directe nabijheid van een LPG-tankstation de risico's voor de omgeving vergroten en dat maatregelen nodig zijn. In het uiterste geval kan dat leiden tot sanering. Maar vooral doordat we pro-actief meedenken en met voorstellen komen hoe het anders kan, hebben we bij onze samenwerkingspartners gebouwd aan draagvlak en een sterker bewustzijn over externe veiligheid. En dat is ook te toetsen. Het aantal aanvragen om vroegtijdig mee te denken en te adviseren is sinds dit project enorm gestegen en je ziet bijvoorbeeld onze groepsrisicoanalyses toegevoegd worden aan gemeentelijke plannen", aldus Water. De kracht van het LPG-onderzoek schuilt vooral ook in de integraliteit: milieuvergunning, bestemmingsplan, weergave



Peter Barten en Jaap Water

op de risicokaart en voorbereiding op de rampenbestrijding, het is allemaal onderzocht.

Drie tips

Op de vraag wat Jaap Water anderen adviseert, antwoordt hij: "Zoek samenwerking. Alleen kun je een dergelijk groot en complex project niet draaien. Gemeenten, milieudiensten en je eigen interne brandweerorganisatie heb je nodig en vergroten je kans op draagvlak en dus succes. Als tweede wil ik noemen: denk na over de vragen die je wilt stellen. Welke informatie heb je van wie nodig en wanneer? En overvraag je partners niet te veel. Een derde tip is tijdens het proces niet alleen te communiceren over foute zaken die je tegenkomt, maar juist ook over de goede. En kom altijd met realistische oplossingen." Hij vervolgt: "We hebben door onze aanpak de handen op elkaar voor de risico-inventarisatie van buisleidingen en andere risicovolle objecten. Op korte termijn hopen we zo een integrale risicokaart klaar te hebben. En wil de provincie Noord-Holland voor 2014 onze ambities ook deels gerealiseerd hebben voor de hele provincie."



4.3.7 SANERINGEN RISICOBRONNEN

Een optimale vergunningverlening en -handhaving zijn essentieel in een hoog geïndustrialiseerde samenleving als de onze. In situaties waarin ontoelaatbare risico's bestaan, moet het bevoegde gezag zodanige maatregelen treffen dat ze tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht.

In veel gemeenten zijn LPG-installaties daar een sprekend voorbeeld van. Als het plaatsgebonden risico de wettelijke norm overschrijdt en er geen mogelijkheden zijn door wijzigingen aan te brengen alsnog aan de norm te voldoen, dan komt sanering van de LPG-installaties aan de orde.

Eind 2010 zijn zo goed als alle, zogeheten urgente en niet urgente saneringsgevallen van Bevi-inrichtingen (merendeels LPG) opgelost. Urgente gevallen zijn saneringen waarbij zich kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-5} bevinden. Voor deze categorie saneringsgevallen gold een deadline van 27 oktober 2007. Niet-urgente gevallen zijn saneringen waarbij zich kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} bevinden. Zij dienden voor 1 januari 2010 te zijn opgelost. Volgens onderzoek van het ministerie van VROM waren er in 2003 nog circa 250 LPG-stations waar niet werd voldaan aan de wettelijke normen en er dus sprake was van een urgente sanerings-situatie. Deze zijn op enkele uitzonderingen na, alle opgelost.

Bij uitzonderingen (minder dan 10) gaat het om bestaande saneringssituaties, voornamelijk in het westen van het land, die deze deadlines niet halen. Dat heeft in alle gevallen te maken met situationele omstandigheden. Enkele willekeurige praktijkvoorbeelden zijn een geplande uitplaatsing van een bedrijf die niet kon worden versneld, zonder dat er onverantwoord hoge kosten ontstaan. Of de komst van een (deels) kwetsbaar object binnen een 10^{-6} contour van een LPG-tankstation, waarbij er afspraken worden gemaakt over de openingstijden van het object en het tijdstip van de bevoorrading van het tankstation. Het kan dus zijn dat er voor korte duur een urgente of niet-urgente saneringssituatie wordt 'gedoogd' omdat een definitieve oplossing op til is.



Verder spreken we van zogeheten latente saneringsgevallen. Dit zijn situaties waarin volgens het geldende bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan, die een ongewenst of ontoelaatbaar hoger risiconiveau kunnen veroorzaken. Dat kan de komst van een kwetsbaar object (school, zorgcomplex) in de buurt van een risicobron zijn, waardoor een saneringsnoodzaak ontstaat. Gemeenten kunnen latente saneringsgevallen oplossen door te besluiten het bestemmingsplan aan te passen.

In vele gevallen hebben de gemeenten de latente sanerings-situaties in beeld gebracht. Sommige zijn zelfs al opgelost, zodat er geen knelpunt (door de komst van een object binnen een 10^{-6} contour) meer kan ontstaan.



Maarten van Wieringen: "We gaan geen mensen bang maken"

Risicocommunicatie provincie Groningen landelijk onderscheiden

"Bij de voorbereidingen van onze eerste grote campagne risicocommunicatie bezochten we alle gemeenten. En bij het rijden door het Groningse landschap begrepen we de reacties van sommige mensen: Hier zijn alleen weilanden, wat kan er nou gebeuren? En inderdaad, in risicocommunicatie is het evenwicht tussen urgentie van risicobewustzijn bij het publiek en het niet onnodig ongerust (willen) maken, van cruciaal belang. Daar zijn we in geslaagd", zegt Maarten van Wieringen, sinds 2005 coördinator risicocommunicatie bij de Hulpverleningsdienst (HVD) Groningen. Hun meest recente campagne, 'Je hebt meer in huis dan je denkt' is zelfs landelijk onderscheiden met de Galjaardprijs voor overheidscommunicatie. Risicocommunicatie zit onmiskenbaar in de lift.

In 2006 heeft de provincie Groningen een publieksonderzoek laten uitvoeren naar de risicobeleving van burgers. Op basis daarvan heeft de HVD een communicatiestrategie ontwikkeld, met onder andere voorlichtingsbijeenkomsten, huis-aan-huisbrieven over LPG-tankstations en in 2008 een zeer succesvolle Risicowijzer. Doel is het vergroten van de zelfredzaamheid van burgers bij rampen en incidenten met externe veiligheids- en andere risicobronnen. Dat is ook de reden dat risicocommunicatie als achtste menukaartonderdeel in het PUEV2-programma is opgenomen.



Risicowijzer

De Risicowijzer is een uitgebreide brochure waarin aandacht wordt besteed aan alle relevante Groningse crisis- en incidenttypen. En waarin per gemeentelijke uitgave ruimte was gereserveerd voor lokale informatie, een plattegrondje met alle (EV)-risicobronnen en een voorwoord van de burgemeester. Toenmalig minister van BZK, Guusje ter Horst, gaf het officiële startschot. In de slipstream van de Risicowijzer was er veel flankerende publiciteit in de pers en op radio en TV. "Dit heeft voor een grote impact gezorgd", baseert Van Wieringen op een gehouden effectmeting. "Mensen bewaren de brochure echt en hebben hem ook grotendeels gelezen."

Je hebt meer in huis ...

Maar de HVD doet nog veel meer. Dit jaar (2010 red.) is een internetcampagne gestart met als slogan: 'Je hebt meer in huis dan je denkt'. Op ludieke wijze wil de HVD, in samenwerking met supermarkten en andere partners, burgers attenderen op spullen die in het noodpakket zitten en die ook los in winkels te koop zijn. De HVD benadert het op positieve wijze, met de bekende Groningse knipoo. Hoogleraar crisismanagement Ira Helsloot steunt de HVD in haar aanpak. Hij vindt dat de campagne goed bij het belevingsniveau van mensen aansluit. En dat is een voorwaarde voor communicatief rendement. En dus vergroting van de zelfredzaamheid van burgers bij (externe veiligheids)rampen en incidenten.

Maarten van Wieringen



4.3.8 RISICOCOMMUNICATIE

Risicocommunicatie lijkt op het eerste gezicht een beetje een vreemde eend in de bijt. De meeste menukaartonderdelen zijn gericht op de zogeheten primaire processen van externe veiligheid. Het zijn vooral de professionals die zich er mee bezig houden. In risicocommunicatie daarentegen staan geen vergunningen of risicocalculaties centraal, maar de perceptie van de doorsnee burger. Absolute veiligheid bestaat niet; er kunnen altijd incidenten of zelfs rampen gebeuren, hoe klein de kans ook is. We willen dat burgers zoveel mogelijk weten hoe ze in die situaties moeten handelen. Zelfredzaamheid heet dat. En het instrument om die te bevorderen heet risicocommunicatie. Maar net zoals EV-beleidsmedewerkers geschoold moesten worden om voldoende competent te worden, zo nieuw is risicocommunicatie voor veel communicatiemedewerkers. Ook al hadden gemeenten van oudsher een wettelijke plicht (Wrzo) hun inwoners voor te lichten over externe veiligheidsrisico's in hun omgeving, het gebeurde slechts mondjesmaat. Positieve uitzondering was de Regio Rijnmond die pionierswerk verrichtte.

Sinds risicocommunicatie een volwaardig onderdeel is van PUEV2 wordt de urgentie ervan breed ervaren. In verscheidene provincies zijn afgelopen vijf jaar (bestuurlijke) symposia georganiseerd en werkgroepen risicocommunicatie opgericht. Ook zijn er talrijke publieksonderzoeken uitgevoerd naar de risicoperceptie en informatiebehoefte bij burgers. Dit vanuit de gedachte dat men, voordat men gaat communiceren over EV-risico's, eerst moet weten hoe mensen daar tegenaan kijken, hoe betrokkenheid of (on)gerust ze zijn en met welk soort informatie ze het beste uit de voeten kunnen. Verscheidene provincies en regio's hebben hun risicocommunicatiebeleid op de uitkomsten van deze onderzoeken gestoeld. In de praktijk blijken burgers niet zo wakker te liggen van externe veiligheidsrisico's. Althans niet in vergelijking met sociale- of verkeersveiligheid. En binnen de groep EV-risico's ervaren burgers transport van gevaarlijke stoffen als grootste risico. Verder realiseren de meeste mensen zich dat een risicoloze maatschappij niet bestaat en wil men vooral via de traditionele middelen (gemeentelijke informatiepagina, brieven en website) geïnformeerd worden.

In een aantal regio's en/of provincies, zoals Noord-Brabant, Zuid-Holland, Zeeland, Groningen, en de regio's Gelderland-Midden, Noord- en Midden-Limburg en Amsterdam-Amstelland zijn ook

voorlichtingscampagnes opgezet die burgers willen attenderen op omgevingsrisico's en aanzetten tot het nemen van voorzorgsmaatregelen. De uitvoering en toonzetting kunnen per provincie en regio zeer uiteenlopen.

Het overgrote deel van de gemeenten maakt gebruik van landelijk beschikbare communicatiemiddelen, die door het ministerie van BZK in het kader van de Denk-Vooruit campagne zijn ontwikkeld. Via de websites van vrijwel alle gemeenten kunnen burgers toegang krijgen tot de digitale risicokaart. Deze is afgelopen jaren geëvolueerd van gebruiksonvriendelijk consultatiemedium naar een digitale wegwijzer, waarop mensen aan de hand van hun postcode kunnen zien welke risicobronnen er in hun omgeving zijn en wat ze kunnen doen ingeval van een calamiteit (handelingsscenario's). Toch maakt het brede publiek nog weinig gebruik van de landelijke risicokaart, zo leert publieksonderzoek ons.

Niettemin ontstaan overal kleinere en grotere initiatieven en wordt er ervaring opgedaan. Door de komst van de Wet veiligheidsregio's per 1 oktober 2010 is de formele verantwoordelijkheid voor risicocommunicatie bij de veiligheidsregio's (VR's) terecht gekomen. De meeste veiligheidsregio's hebben afgelopen tijd (nieuwe) communicatiemensen aangenomen om de risicocommunicatie structureel te borgen en samen met de gemeenten uit te voeren. Die samenwerking tussen VR en gemeenten blijft een absolute voorwaarde om burgers succesvol te bereiken. Sommige veiligheidsregio's lopen daarin voorop (Rijnmond, Zuid-Holland Zuid en Groningen) en pakken dat heel goed op; andere zijn nog zoekende. Hoe dan ook, voordat de doelstelling 'zelfredzaamheid' is bereikt, is nog vele jaren communicatie nodig.

4.3.9 PROFESSIONALISERING EV-ORGANISATIE

De organisatie van de externe veiligheid is de afgelopen vijf jaar sterk geprofessionaliseerd. In elke provincie bestaat een netwerk tussen en met gemeenten en regionale organisaties (o.m. brandweer en milieudiensten). Elke overheidsorganisatie beschikt inmiddels over een 'linking pin' of EV-coördinator. Gemeenten die te klein zijn, kunnen van deze netwerken, EV-steunpunten en -helpdesks gebruik maken. De provincie laat veel onderzoek naar externe veiligheid doen dat gemeenten als input gebruiken voor het professionaliseren van hun EV-organisatie.



Vlaanderen en Noord-Brabant: succesvolle burenhulp

“We zijn er fier op!”

Externe veiligheid is geen nationale zaak. Invloedsgebieden van risicobronnen trekken zich niets van landsgrenzen aan. Waar het gaat om het ontwikkelen van EV-beheer- of hulpinstrumenten kunnen landen van elkaar leren. De EV-dossiers zijn vergelijkbaar, sommige komen zelfs overeen. In die zin mag de toenadering tussen de provincie Noord-Brabant en het gewest Vlaanderen een logische stap worden genoemd. Begonnen als uitwisselingsproject van EV-ambtenaren, drie jaren geleden, gaat de samenwerking anno 2010 veel verder. Beleidsmedewerker Veiligheidsrapportering van het Vlaamse Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Marc Bogaert, en zijn diensthoofd Lina Grooten zijn er trots op: “We hebben met groot genoegen in elkaars keuken gekeken. En veel van elkaar geleerd.” De samenwerking tussen beide overheden heeft grofweg op drie terreinen zijn beslag gekregen.

Uitwisseling van ambtenaren

Zo verbleef de Brabantse EV-ambtenaar Wim Brinker in 2007 enkele dagen per week in 'Brussel' en was een Vlaamse ambtenaar te gast in 'Den Bosch'. Het bleek voor alle betrokkenen een leuke, maar vooral inspannende tijd. “Naast het kennismaken met de Nederlandse werkwijzen, bleef het eigen werk van de Dienst Veiligheidsrapportering natuurlijk wel liggen. Dat kwam er nog eens bij,” aldus Bogaert. Het heeft over en weer veel inzicht gegeven hoe externe veiligheid aan beide zijden van de grens wordt opgepakt. Grooten: “Het berekenen van de QRA's (Kwantitatieve Risicoanalyse, red.) bijvoorbeeld, gebeurt op vergelijkbare wijze. Op het gebied van groepsrisicooverantwoording zijn er dan wel weer grote verschillen.”

Ruimtelijke veiligheidsrapportage

Voor de zogeheten ruimtelijke veiligheidsrapportage is Vlaanderen koploper. Sinds de Europese Seveso II-richtlijn kijkt de Vlaamse overheid in een vroeg stadium naar 'ruimtelijke uitvoeringsplannen' van gemeenten, provincies en Vlaams Gewest. Die plannen zijn het Vlaamse equivalent van onze bestemmingsplannen. “Een hele klus, want dat waren er tot nu toe circa veertienhonderd”, aldus Bogaert.

In de procedure vindt eerst een toetsing plaats of een ruimtelijke veiligheidsrapportage nodig is. Als dat zo is, moet het bevoegd gezag die laten opstellen. In het ruimtelijk veiligheidsrapport wordt een risicoanalyse gemaakt over de 'verzoenbaarheid' van externe veiligheid en ruimtelijke planning. Vervolgens wordt dit rapport door de dienst Veiligheidsrapportering van het departement van LNE op detailniveau beoordeeld.

Samenwerking

Door onder meer het internationale transport van gevaarlijke stoffen en van grensoverschrijdende effecten van vaste installaties zijn harde staatsgrenzen weggefallen. Daarom zijn er afspraken gemaakt over de uitwisseling van informatie over risicovolle bedrijven in de grensstreek en worden gezamenlijk projecten uitgevoerd op het gebied van spoortransport. Met een nieuw ontwikkelde rekenmethodiek kan sneller worden bepaald of de vestiging van een risicovol bedrijf mogelijk is. Deze informatie-uitwisseling helpt beide landen verder. “Voorwaarde voor goede samenwerking en vertrouwen is wederzijds respect. En de twejaarlijkse ontmoetingsdagen van Vlaamse en Nederlandse ambtenaren draagt daar ook aan bij”, aldus Marc Bogaert.



Marc Bogaert en Lina Grooten



De kennisnetwerken kunnen inhoudelijke documenten, protocollen en werkwijzen ontsluiten en actueel houden; zij kunnen kennis bundelen die via EV-deskundigen wordt verspreid. Ook kunnen deze netwerken de actuele kennisvraag en het aanbod traceren en matchen.

Het PUEV2-programma wil stimuleren dat bevoegde gezagen veel in eigen deskundigheid en EV-formatie investeren. Door het inhuren van externe partijen kan kennis en expertise worden ingebracht, maar die kan bij hun vertrek ook snel weer verdampen. Voor de borging van EV op lange termijn zijn 'eigen mensen' nodig.⁸ Het ligt voor de hand dat aan het begin van het PUEV-programma veel externe ondersteuning nodig was, omdat de eigen 'kritische massa' nog moest groeien. Aan het einde van PUEV2 blijkt het leeuwendeel van het budget inderdaad te worden ingezet ter dekking van de eigen EV-formatiekosten. Daarmee is deze doelstelling van PUEV2 gehaald.

Veel provincies en gemeenten hebben bij het professionaliseren van hun EV-organisatie gekeken naar de Maatlat EV van het ministerie van VROM (2007). De Maatlat wil geen rigide keurslijf zijn, maar lagere overheden handvatten bieden waar ze bij het opbouwen van hun EV-organisatie op kunnen letten. Het is een middel om inzicht te krijgen in 'de kritische massa' bij provincies, regio's en gemeenten op twee niveaus: Ten eerste het deskundigheidsniveau (kennis, opleiding en ervaring) dat minimaal nodig is om de externe veiligheidstaken goed te kunnen uitvoeren. Onder taken verstaat de Maatlat met name het kunnen omgaan en goed uitvoeren van wettelijke regelingen, zoals Bevi en het Registratiebesluit. Voorbeelden daarvan zijn vergunningverlening en handhaving, het onderhouden van een functionele relatie met de brandweer (verantwoording groepsrisico), het kunnen beoordelen en uitvoeren van Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA), het uitvoeren van saneringsprocessen en het kunnen vaststellen van een risicocontour. Ten tweede richt de Maatlat zich op de borging van EV-taken in de overheidsorganisaties.

Een ronde langs alle provincies leert dat de Maatlat nog niet overal door (lagere) overheden wordt toegepast. Dat blijkt wél het geval bij de oprichting van de provinciale steunpunten EV, de provinciale deskundigenpools en EV-organisaties, zoals regionale milieudiensten (Wgr).

In de discussie rond de Maatlat speelt de oprichting van de zogeheten Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's), die nog zijn beslag moet krijgen. Het is de bedoeling dat een aantal basistaken, waaronder externe veiligheid en milieu, wordt ondergebracht bij deze regionale uitvoeringsinstanties. Een aandachtspunt hierbij is dat Ruimtelijke Ordening niet in RUD's zal worden ondergebracht, terwijl RO een belangrijk instrument is in de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid.

Het belang van kennisvergroting en educatie kan niet genoeg worden onderstreept. Dan stemt de massale deelname van 2.000 cursisten aan de IPO-modules (in samenwerking met Saxion Hogescholen) tot grote tevredenheid. Temeer daar er ook talrijke incompany cursussen zijn geweest.

Er zijn in alle provincies waardevolle projecten opgezet die een essentiële bijdrage leveren aan de professionalisering van het EV-beroepsveld. Om er enkele te noemen:

- Coachingstrajecten (o.m. Noord-Brabant)
- Regionale opleidingsplannen, accounthouders en Relevant netwerk (o.m. Zuid-Holland)
- Provinciale steunpunten (Drenthe, Friesland en Groningen)
- Helpdesk EV (Zeeland)
- Samenwerkingsnetwerken centrumgemeenten (Limburg)
- Kennisnetwerken en versterken kennismanagement EV (in alle provincies)
- Een Nederland dekkende maatlatorganisatie Brzo
- Flitsteam RRGs (Noord-Brabant: controle uniformiteit en kwaliteit van ingevoerde gegevens in het RRGs-register)



⁸ Voor veel kleine gemeenten blijkt het toch een probleem te zijn om binnen de eigen organisatie vaste EV-formatie te realiseren. Zij zullen gebruik moeten en willen blijven maken van regionale diensten en steunpunten.



5.1 INLEIDING

Zoals we in hoofdstuk 4 memoreerden is de afgelopen vijf jaar veel werk verzet. Nederland is er, waar het de externe veiligheid betreft, flink op vooruit gegaan. Hierbij gaat het om het terugbrengen van het aantal onveilige situaties, het verhogen van de sense of urgency en een ongekende vergroting van deskundigheid en expertise bij beleidsmedewerkers en bestuurders door scholing en netwerken. Dit noemen we de kritische massa in de EV-organisatie. Externe veiligheid leeft! En dit bewustzijn is wellicht wel een van de belangrijkste verworvenheden van PUEV2. Het is de absolute basis en voorwaarde voor (verdere) borging van maatregelen, procedures en instrumenten die nodig zijn voor het blijven verbeteren van de externe veiligheid in Nederland. Voor de korte én vooral de lange termijn.

5.2 DE BALANS IN 2010

In veel provincies is de balans van de PUEV2-periode opgemaakt en wordt vooruitgeblikt op de periode 2011-2014.

SAMENWERKING EN PROFESSIONALISERING

De samenwerking op het terrein van EV is een schoolvoorbeeld van de kennisuitwisseling door alle lagen van overheidsorganisaties heen. Het elkaar helpen is het credo van deze tijd geworden. Deze samenwerking is nodig omdat het terrein van externe veiligheid zeer breed en sommige aspecten uiterst complex zijn. Voor kleinere gemeenten bijvoorbeeld, is het geen haalbare kaart alle noodzakelijke kennis en ervaring in huis te hebben of te halen. 'Stand alone' zijn ze kwetsbaar; samen kunnen ze het wel aan. Dit zal in de toekomst niet anders zijn. Provinciale netwerken, regionale uitvoeringsdiensten, sterke centrumgemeenten en geëngageerde EV-contactpersonen vormen de ruggengraat van het externe veiligheidsbeleid.

RISICO-INVENTARISATIE (RRGS)

We kunnen constateren dat alle relevante risicobronnen (die onder het regime van het Besluit Externe Veiligheidsinrichtingen vallen) voor het overgrote deel zijn ingevoerd en geautoriseerd.



Dat geldt zeker voor alle Brzo-inrichtingen en LPG-installaties. Verder zijn circa driekwart van het te verwachten aantal PGS15 installaties in het RRGS opgenomen en ongeveer tweederde van alle ammoniakopslag. Op dit moment zijn in totaal meer dan 10.000 inrichtingen in het RRGS opgenomen. Deze gegevens zijn ook op de digitale risicokaart voor professionals en publiek terug te vinden.

VERGUNNINGVERLENING, HANDHAVING (V&H) EN SANERINGEN

Bij alle nieuwe vergunningen worden standaard regelgeving en procedures van het Bevi toegepast. Vergunningen van vóór de Bevi-periode worden aangepast op het moment dat er, door veranderde omstandigheden (bijvoorbeeld de komst van een kwetsbare inrichting binnen de 10⁻⁶ contour) een saneringsnoodzaak ontstaat. Deze categorie vergunningen (de latente saneringen) is deels in beeld gebracht. De bevoegde gezagen moeten de ontwikkelingen bij die inrichtingen scherp bewaken.

Verder moet worden aangetekend dat het Bevi weliswaar wordt toegepast, maar dat er bij de provincies onvoldoende zicht is op de kwaliteit van vergunningen en handhaving door de gemeenten. De verwachting is dat de kwaliteit van V&H ook de komende jaren aandacht zal vragen.

Landelijk zijn zo goed als alle urgente en niet-urgente saneringen uitgevoerd. We zien wel nog incidenteel urgente sanerings-situaties in de formeel wettelijke zin, die hetzij door verplaatsing, hetzij door andere maatregelen binnen afzienbare termijn worden opgelost.

EXTERNE VEILIGHEID IN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan het einde van 2010 houdt het merendeel van de gemeenten in hun nieuwe ruimtelijke ordeningsplannen (waaronder bestemmingsplannen) rekening met externe veiligheid. Dit betekent concreet dat advies wordt ingewonnen bij de brandweer over het groepsrisico en preparatieve maatregelen voor de rampenbestrijding. Verder wordt in veel RO-plannen standaard ruimte gereserveerd voor de EV-paragraaf of gebruik gemaakt van standaardteksten voor externe veiligheid.

Wel zien we nog behoorlijke verschillen tussen provincies onderling. Bovendien heeft een aantal van hen nog onvoldoende zicht op hoe gemeenten het in dit opzicht doen. En leren provinciale inventarisaties ons dat gemeenten externe veiligheid vaak wel, maar te laat in het RO-besluitvormingsproces betrekken. Ook is de kwaliteit van deze processen wisselend.

De meeste energie wordt op dit moment nog in de integratie van EV in nieuwe bestemmingsplannen gestoken. De komende jaren is nog een inhaalslag nodig voor bestaande bestemmingsplannen.

Een kwalitatief voldoende integratie van EV in ruimtelijke ordening vraagt om goede communicatie en samenwerking tussen externe veiligheids- en ruimtelijke orderingsmedewerkers. Deze laatste groep dient met voldoende kennis gevoed te worden, zodat ze weten wanneer wel en wanneer geen EV-advies noodzakelijk is. De connectie en uitwisseling tussen beide vakdisciplines is groeiende, maar blijft de komende jaren een speerpunt.

Bij enkele provincies bestaat de indruk dat ook de EV-kennis bij stedenbouwkundige adviesbureaus onvoldoende is. Marktpartijen moeten dus eveneens in hun vak kennis investeren om overheden adequaat te kunnen bijstaan.

VERANTWOORDING GROEPSRISICO

Het bevoegde gezag moet afwegen welke externe veiligheidsrisico's als gevolg van bepaalde activiteiten met gevaarlijke stoffen voor groepen mensen acceptabel zijn. Hierbij moeten de gevolgen van incidenten en ernstige ongevallen, zoals doden, gewonden, materiële schade en kosten van de rampbestrijding, worden afgewogen tegen de maatschappelijke en economische voordelen van die activiteiten. In de praktijk wordt bij die verantwoording nog te veel ingezoomd op de overschrijding van de oriëntatiewaarde en te weinig op het kwalitatief verbeteren van de mogelijkheden voor rampenbestrijding en het vergroten van de zelfredzaamheid van burgers.

Een positieve conclusie is dat de verantwoording van het groepsrisico anno 2010 in de meeste gevallen deel uitmaakt van ruimtelijke orderingsprocedures. Daarbij moeten we wel kritisch zijn op:

- de kwaliteit van die verantwoording;
- het niveau waarop die verantwoording plaatsvindt (nog te veel op ambtelijk en te weinig op bestuurlijk niveau).

Belangrijke hulpmiddelen bij het kwalitatief verbeteren van de verantwoording zijn de beloftevolle IPO-projecten: Mal GR en Uniformering brandweeradvies.

TRANSPORT

Er is afgelopen periode een grote slag geslagen in het, uit woonkernen weren van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Veel gemeenten hebben een routing gevaarlijke stoffen vastgesteld. In de meeste gevallen is deze opgenomen in de 'provinciale routing'. Niet zelden is het de provincie die dit proces initieert. Sommige gemeenten kennen geen routing omdat er niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Overigens zijn provincies wettelijk verplicht om wegen in beheer bij provincies en waterschappen, geheel of gedeeltelijk aan te wijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Provincie en gemeenten: twee handen op één routing

Ueenendaalse routing gevaarlijke stoffen zorgt voor meer veiligheid

Utrecht is een provincie in het hart van Nederland, die wordt doorkruist door veel autosnelwegen en spoorlijnen. Het is dan ook geen toeval dat de urgentie bij gemeenten en provincie om het transport van gevaarlijke stoffen zo veilig mogelijk te maken, groot is. Ook in Veenendaal. Daar heeft de herrouting van het transport gevaarlijke stoffen aanzienlijk bijgedragen aan een hogere veiligheid in Veenendaal-West. Projectleider Audry Burer is tevreden over het resultaat: "In het kader van PUEV2 heeft de provincie Utrecht ons goed bijgestaan in dit project en het ook financieel mogelijk gemaakt."



Audry Burer

Onderzoek in 2001 toonde aan dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rondweg West (naar de A12) in Veenendaal een knelpunt door een te hoog groepsrisico. Begin 2006 heeft de gemeente samen met de provincie vijf varianten laten onderzoeken voor aanpassing van de routing. Omdat toen ook de oostelijke rondweg werd aangelegd is gekeken naar de optie géén transport van gevaarlijke stoffen, alleen bestemmingsverkeer en mengvormen over beide rondwegen. Bij Rondweg Oost ligt veel minder bebouwing, waardoor de variant 4, 'Bestemmingsverkeer over oostelijke rondweg', als meest gunstige uit de bus kwam. Overigens gaat het bij gevaarlijke stoffen voornamelijk over LPG-transporten. "De gemeenteraad koos ook voor deze variant en maakte daarmee een einde aan het doorgaande en bestemmingsvervoer van gevaarlijke stoffen over de westelijke rondweg. In de structuurvisie

Externe Veiligheid is de maximale bebouwingsdichtheid vastgelegd. Het maximum bedraagt 80 woningen per hectare zo is uit onderzoek gebleken", zegt Burer.

Provinciebrede routing

In het kader van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen moeten provincies aangeven op welke provinciale wegen vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Gemeenten hebben de bevoegdheid om binnen hun gemeenten een route vast te stellen, maar moeten rekening houden met de wegen die de provincie heeft aangewezen. Programmaleider EV in de provincie Utrecht, Etienne Blokker: "In het kader van het PUEV2 heeft onze provincie het voortouw genomen om met gemeenten een provinciedekkende visie op het vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen. Vervolgens is een gemeentelijke routing vastgesteld door vrijwel alle gemeenten. Daarmee zijn de risico's voor de mensen binnen de bebouwde kom van de gemeenten als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen aanzienlijk afgenomen."



Etienne Blokker



BELEIDSVISIES EXTERNE VEILIGHEID

Eind 2010 heeft meer dan driekwart van alle gemeenten een EV-visie opgesteld of werkt daar aan. Verscheidene gemeenten hebben het onderwerp in andere beleidsvisies, zoals voor ruimtelijke ordening of milieu, geïntegreerd. De provinciale overheden beschikken wel alle over een beleidsvisie EV of is externe veiligheid rechtstreeks opgenomen in het provinciale milieu- en ruimtelijkbeleid.

RISICOCOMMUNICATIE

'Risicocommunicatie is een trein die langzaam op gang komt, maar niet meer zal stoppen.' Een goede metafoor voor de status van deze nieuwe tak van overheidscommunicatie. Na aanvankelijke passiviteit bij gemeenten, is de urgentie van communicatie met burgers over externe veiligheidsrisico's steeds groter geworden. Door de komst van de veiligheidsregio's, die formeel verantwoordelijk zijn geworden voor risicocommunicatie, zal de komende jaren op dit punt meer actie worden ondernomen. Overigens kan de VR deze verantwoordelijkheid alleen samen met de gemeenten waarmaken.

5.3 ECHTE VEILIGHEID: WAAR STAAN WE EIND 2010?

Alles bij elkaar kunnen we constateren dat we in de PUEV2-periode veel hebben bereikt en Nederland daadwerkelijk veiliger hebben gemaakt:

- (vrijwel) alle saneringen zijn afgerond;
- de meeste milieuvergunningen zijn geactualiseerd en worden programmatisch gehandhaafd;
- door de ingestelde routing van gevaarlijke stoffen worden veel onveilige situaties voorkomen.

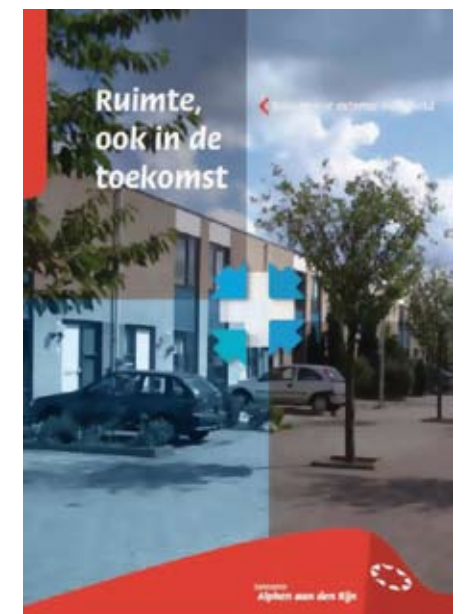
Een structurele borging van externe veiligheid in de werkprocessen en blijvende kennis van het EV-veld is echter een randvoorwaarde om Nederland veilig te houden. Dit vormt de belangrijkste uitdaging voor de komende jaren.

5.4 SPEERPUNTEN 2011-2014

Het gehele beleidsveld externe veiligheid overziende en daarbij rekening houdende met wat de afgelopen vijf jaar is gepresteerd, komen we tot drie resterende hoofdpunten voor de komende tijd.

Het gaat om het verder:

- versterken van externe veiligheid in ruimtelijke planprocessen, inclusief het tijdig inschakelen van brandweeradvisoren;
- kwalitatief verbeteren van de groepsrisicoverantwoording;
- doorgaan met het professionaliseren van de organisatie van externe veiligheid, meer concreet:
 - consolideren en uitbouwen (bestaande) kennis- en samenwerkingsnetwerken;
 - het inbedden van EV in het proces om te komen tot Regionale Uitvoeringsdiensten;
 - het borgen van EV in de eigen organisaties via protocollen, bestuurlijk vastgestelde visies en intersectorale samenwerking tussen ruimtelijke ordening, externe veiligheid en openbare orde & veiligheid/rampbestrijding binnen de gemeenten. Einddoel: integrale veiligheid.



PUEV2: EEN STEVIGE BASIS OM OP VOORT TE BOUWEN

Als we terugkijken op vijf jaar Programmafinanciering Uitvoering Externe Veiligheid 2006-2010 zien we dat in Nederland veel in beweging is gekomen. De organisatie van de externe veiligheid is veel professioneler en breder geworden, belangrijke EV-knelpunten zijn opgelost en de vergunningverlening en -handhaving is op een hoger niveau getild. En niet te vergeten: de maatschappelijke en politieke discussie over (externe) veiligheidsvraagstukken staat anno 2011 hoog op de agenda. Die aandacht voor het onderwerp mag naar de toekomst toe zeker niet verslappen. Het gaat immers om de veiligheid van onze inwoners.

De successen van PUEV2 zijn de successen van alle samenwerkende partners. Het (voormalige) ministerie van VROM, provincies, veiligheidsregio's, brandweer, milieudiensten, gemeenten en private organisaties hebben allen op hun manier en in goede onderlinge samenwerking bijgedragen aan waar we nu staan. Het Rijk heeft de (grote) kaders bepaald en voor wetgeving en financiering gezorgd, de provincies hebben een belangrijke coördinerende en ondersteunende rol gehad en regio's en gemeenten stonden aan de lat voor de uitvoering. En die uitvoering is niet zelden nog knap lastig. Immers, de werkelijkheid is weerbarstig en elke EV-inrichting vraagt om maatwerk. Veel afwegingen moeten met name door lokale overheden worden gemaakt; zij dienen daarover uiteindelijk, linksom of rechtsom, verantwoording af te leggen aan de bevolking. Dat laatste zal in de toekomst steeds belangrijker worden, verwacht ik.

'De toekomst' als bruggetje: Ik verwacht dat de PUEV-periode 2011-2014 door twee zwaartepunten wordt gekenmerkt. Het doorvertalen en uitvoeren van EV-beleid door regio's en gemeenten en het structureel borgen van alle verworvenheden. Onder dat laatste versta ik niet alleen het consolideren en verder uitbouwen van alle gecreëerde (kennis)netwerken en het integreren van protocollen en regels in de dagelijkse werkprocessen, maar ook en vooral het integreren van externe veiligheid in alle relevante gemeentelijke beleidsvelden. Ruimtelijke ordening is daar een exponent van. Ik hoorde onlangs de uitspraak: "Externe veiligheid is voor 80% ruimtelijke ordening." En daar ben ik het helemaal mee eens. In dit perspectief bezien is externe veiligheid vooral ook vooruitkijken en anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. En dat ligt de komende jaren voornamelijk op het bordje van gemeenten en regio's.

Belangrijk is dat we dat als gemeenten en regio's niet ieder voor zich doen. Samenwerking – het adagium van PUEV2 – geldt ook voor de periode 2011-2014. En daarbij kan de Vereniging Nederlandse Gemeenten eveneens een intermediaire en verbindende verantwoordelijkheid dragen. Ik zal me daar als wethouder van Roosendaal en VNG-commissielid Ruimte en Wonen in elk geval sterk voor maken.

De gemeenten zullen immers, samen met provincies, regionale brandweer en milieudiensten, de komende jaren de EV-kar gaan trekken.

Steven Adriaansen
Wethouder gemeente Roosendaal en
Lid VNG-commissie Ruimte en Wonen.

**COLOFON**

Uitgave: gezamenlijke provincies
Den Haag/Velp 2011

Begeleiding: Projectgroep Rapportage PUEV2 (Terry de Zoete, Jaap Braam, Manon van Duijn, Bob Houtkamp, Rob Schutte)

Productie: Actorion Communicatie, Velp (Geert Geujen)

Vormgeving: Ontwerpbureau NEO, Velp

Fotografie: Actorion Communicatie, provincie Zuid-Holland, Timo Reisinger Fotografie, Coatex, Atze Schuiringa (omslagfoto's)

Oplage: 1.800

Verspreiding: Onder alle provincies, gemeenten, veiligheidsregio's, regionale milieudiensten en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Met dank aan:

Royal Haskoning (Arjan Boxman), alle provinciale programmaleiders EV en alle geïnterviewde personen

