

**Beleidsvisie externe veiligheid
gemeenten Land van Cuijk
2012 - 2015**

Definitief
Cuijk, 6 december 2012

Ons kenmerk: 74300210

opdrachtgever	: Gemeenten Boxmeer, Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis
Project	: Beleidsvisie externe veiligheid gemeenten Land van Cuijk 2012 - 2015
Projectnummer	: 74300210
status	: Definitief
datum	: 26 november 2012
auteur	: V. van Erp
projectgroep	: B. van der Aa (Cuijk), G. Middel (Mill en Sint Hubert), N. Peters (Boxmeer), E. Vonk (Grave), H. Zegers (Sint Anthonis)

RMB
Postbus 88
5430 AB Cuijk
(0485) 338300
VvanErp@rmb.nl
www.rmb.nl

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting.....	1
1.1	Ontwikkelingen situatie externe veiligheid Land van Cuijk	1
1.2	Weging risicobronnen Land van Cuijk.....	1
1.3	Organisatie externe veiligheid Land van Cuijk.....	2
2.	Inleiding	4
2.1	Aanleiding	4
2.1.1	Evaluatie Beleidsvisie Land van Cuijk 2008	4
2.1.2	Kwaliteitscriteria externe veiligheid	5
2.2	Doelen beleidsvisie	5
2.3	Leeswijzer	5
3.	Ontwikkelingen in Externe Veiligheid Land van Cuijk	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Agrarische bedrijvigheid	7
3.2.1	Chemische luchtwassers.....	7
3.2.2	Propaantanks.....	8
3.2.3	Productie biogas	8
3.3	Bedrijvigheid	9
3.3.1	Bedrijfsterreinen.....	9
3.3.2	Levering brandstoffen voor het wegverkeer.....	9
3.4	Vervoer	10
3.4.1	Vliegverkeer.....	10
3.4.2	Buisleidingen	10
3.4.3	Vervoer over de wegen	12
3.4.4	Vervoer over de Maas	12
4.	Weging EV-risico's	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Integrale beoordeling EV-situaties	13
4.2.1	Elementen van een integrale beoordeling.....	13
4.2.2	Prioritering EV-situaties.....	14
4.3	Weging risicobronnen Land van Cuijk.....	15
4.3.1	Grote propaantanks.....	15
4.3.2	Buisleidingen	15
4.3.3	LPG-tankstations.....	17
4.3.4	Tankstations voor LNG en CNG	19
4.3.5	Productie van biogas	20
4.3.6	Vliegveld Volkel	21
4.3.7	Vervoer gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen	23
4.3.8	Vervoer gevaarlijke stoffen over de Maas	23
4.3.9	Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.....	24
5.	Organisatie externe veiligheid.....	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Borging EV-taken	25
5.2.1	Waarom borging belangrijk is	25
5.2.2	Uitgangspunten borging EV.....	25
5.2.3	Verduidelijking rol Ambtenaar openbare orde en veiligheid (AOV)	26

5.2.4	Versterking rol interne EV-adviseur	27
5.3	Samenwerking externe veiligheid.....	28
5.3.1	Gemeenten Land van Cuijk.....	28
5.3.2	Veiligheidsregio en Omgevingsdienst Brabant Noord	28
5.3.3	Beheer risico-informatie.....	28
5.3.4	Risicocommunicatie.....	29
	Bijlage: kwaliteitscriteria externe veiligheid	1

1. SAMENVATTING

1.1 Ontwikkelingen situatie externe veiligheid Land van Cuijk

De gemeenten in het Land van Cuijk hebben in 2008 een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid opgesteld. Uit de evaluatie bleek dat deze visie aan herziening toe is omdat de looptijd van de beleidsvisie uit 2008 is verstreken en de inzichten uit deze visie zijn gewijzigd. Er is behoefte aan een inschatting van de toekomstige EV-vragen en aan een betere rolverdeling tussen interne en externe partners.

De toekomstige ontwikkelingen op het terrein van de externe veiligheid worden vooral veroorzaakt door wijzigingen in de bedrijvigheid. Het is belangrijk deze te herkennen en goed mee te nemen in de planontwikkeling. Het gaat ondermeer om de volgende ontwikkelingen:

- Als gevolg van een toename van het aantal chemische luchtwassers op intensieve veehouderijen neemt het aantal opslagen van zwavelzuur toe. Dit gegeven leidt niet tot externe veiligheidsproblemen maar is wel van belang bij de brandbestrijding.
- Het aantal grote propaantanks (die vallen onder het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen) zal verder toenemen.
- In het Land van Cuijk is een toename van het aantal (mest)vergistingsinstallaties te verwachten voor de productie van biogas. Hier kan externe veiligheidsregelgeving op van toepassing zijn.
- De komst van nieuwe risicovolle bedrijven is alleen voor het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker mogelijk en wenselijk. Externe veiligheid zal in de Wabo-vergunningprocedure worden beoordeeld.
- De vraag naar alternatieve motorbrandstoffen zal ook in het Land van Cuijk merkbaar worden. Vooral het grootschalig afleveren van aardgas en biogas kan EV-risico's opleveren.
- Tot op heden ontbreekt een wettelijk toetsingskader voor de externe veiligheidsgevolgen van vliegveld Volkel. In 2013 stelt het Rijk naar verwachting de EV-situatie met betrekking tot vliegveld Volkel vast. Intensivering van het gebruik van het vliegveld voor internationale missies, de keuze voor een nieuw type straaljager en de nieuw vast te stellen risicocontouren maken het moeilijk in te schatten welke toekomstige beperkingen gaan gelden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeenten die in de aanvliegroute van het vliegveld liggen.
- Het ministerie van I&M heeft ruimtereserveringen gedaan voor de toekomstige uitbreiding van het net van hoofdaardgasleidingen. Dit vraagt extra aandacht en onderbouwing in de ruimtelijke planvorming in de gemeenten Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis.

1.2 Weging risicobronnen Land van Cuijk

Bij de verantwoording van het groepsrisico wordt een brede afweging van belangen van diverse beleidsvelden verwacht. Het integrale karakter van deze groepsrisicoverantwoording maakt dat nadrukkelijk afstemming moet plaatsvinden tussen de beleidsvelden ruimtelijke ordening, milieubeheer en de rampenbestrijding.

In de visie van de gemeenten in het Land van Cuijk moeten groepsrisico-vraagstukken daarom integraal, dat wil zeggen in onderlinge afstemming tussen alle betrokken beleidsvelden, worden beoordeeld. Pas wanneer de verantwoording met de volwaardige inbreng van alle beleidsvelden heeft plaatsgevonden, kan sprake zijn van integrale besluitvorming. Voorwaarde om dit te bereiken is dat alle aspecten vroeg in het planvormingsproces worden meegenomen.

In deze beleidsvisie zijn de risicosituaties geprioriteerd aan de hand van criteria die voor de ruimtelijke ordening, milieubeheer en rampenbestrijding belangrijk zijn. Deze prioritering kan bij de beoordeling van lokale initiatieven en ontwikkelingen richting geven aan de interne advisering bij de gemeenten.

Risicobron	Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Grote propaantanks	Laag	Niet relevant	Slecht
Buisleidingen	Laag	Niet relevant	Slecht
LPG-tankstations	Laag (rijksweg) tot hoog (bebouwde kom)	Niet relevant-gemiddeld – hoog	goed maar lokale verschillen
Aardgastankstations (LNG en CNG) of biogas (LBG – CBG)	Laag (rijksweg) tot hoog (bebouwde kom)	Laag (CNG) – vergelijkbaar met LPG-tankstation	Goed
Productie biogas	Laag-gemiddeld	Niet relevant – gemiddeld	Aandachtspunt
Vliegveld Volkel	Hoog - laag	Onbekend	Slecht
Vervoer over wegen	Gemiddeld – Laag	Laag – niet relevant	Slecht
Vervoer over de Maas	Laag	Niet relevant	Slecht
Vervoer over het spoor	Laag - Hoog	Niet relevant	Niet aan de orde

1.3 Organisatie externe veiligheid Land van Cuijk

De gemeenten in het Land van Cuijk voeren vele taken uit zonder dat expliciete borging van deze taken in de organisaties heeft plaatsgevonden. Externe veiligheid is slechts één van de taken die op het bord van de gemeente ligt. Het is een taak met een beperkte werkomvang die bovendien om de inzet van verschillende personen binnen de organisatie vraagt. Borgen van externe veiligheid is belangrijk omdat:

- Externe veiligheid gaat over het voorkomen van gebeurtenissen die in Nederland praktisch nooit plaatsvinden. Daardoor verslapt de aandacht in de loop der tijd. Maar als er wat gebeurt, kunnen de gevolgen letterlijk rampzalig zijn.
- Het onderwerp wordt als technisch en abstract ervaren. Omdat het veel collega's niet aanspreekt bestaat het gevaar dat het onvoldoende ambtelijke en bestuurlijke aandacht krijgt.
- De komende jaren zullen vele personele verschuivingen plaatsvinden bij de gemeenten, ondermeer door de vergrijzing, persoonlijke ontwikkeling van medewerkers en de samenwerking van de gemeenten. Een kleine uitvoeringstaak zoals externe veiligheid raakt dan makkelijk in de vergetelheid.

Daarom hebben de individuele gemeenten de externe veiligheidstaken de afgelopen periode geborgd in hun organisatie. Dit is gebeurd overeenkomstig de kwaliteitscriteria externe veiligheid uit het uitvoeringsprogramma Brabant Veiliger. Uitgangspunt is dat de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle EV-actoren duidelijk zijn. In de komende jaren wordt de taakuitvoering gemonitord, geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. De belangrijkste actoren zijn:

- Ambtenaar openbare orde en veiligheid (AOV); zijn rol bestaat uit het zorgen voor een goede verbinding tussen de proactie- en preventiefasen en de laatste drie fasen van de veiligheidsketen. Dit gebeurt door externe veiligheid te benoemen in het integrale veiligheidsplan en uitvoeringsplan en te zorgen voor een goede onderlinge informatieverstrekking.
- Bij alle gemeenten treedt één adviseur op als interne EV-adviseur. Deze adviseur is veelal de schakel tussen vakafdelingen, de externe specialisten (RMB, Veiligheidsregio) en andere partijen (zoals de provincie). De rol van deze interne adviseur wordt in deze beleidsvisie versterkt.
- De medewerkers van de vakafdelingen zijn verantwoordelijk voor het signaleren van EV-relevantie en het bijeenbrengen en verwerken van de juiste adviseurs en adviezen. Door de aanwezigheid van een interne EV-adviseur kan het kennisniveau van de medewerkers van de vakafdelingen beperkt blijven.

De gemeenten in het Land van Cuijk werken al op verschillende gebieden samen. Ook na de fusie van de drie ambtelijke organisaties van de gemeenten Cuijk, Mill en Sint Hubert en Grave en intensivering van de samenwerking tussen Boxmeer en Sint Anthonis voldoen de gemeenten aan de kwaliteitscriteria EV.

Met externe adviseurs (Veiligheidsregio en Omgevingsdienst) maken de gemeenten afspraken over de adviestaken en de wijze van adviseren. De Omgevingsdienst en de Veiligheidsregio maken ook onderling werkafspraken over de advisering aan de gemeenten. Daarbij is het streven om een integraal advies op te stellen waarbij de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst beide vanuit hun eigen verantwoordelijkheid adviseren.

Risico-informatie (risicokaart en risicoberekeningen) wordt actief beheerd.

De regierol voor risicocommunicatie ligt momenteel bij de Veiligheidsregio. De veiligheidsregio stelt in 2012 een beleidsplan op waar de taak rondom risicocommunicatie in wordt opgenomen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de uitvoering van risicocommunicatie bij de gemeenten ligt. Dit zal consequenties hebben voor de inzet van personeel en middelen. De gemeenten zullen (bestuurlijke) keuzes maken over deze inzet. Naar aanleiding van het beleidsplan van de Veiligheidsregio worden de communicatieactiviteiten van de gemeenten gepland en geraamd.

2. INLEIDING

2.1 Aanleiding

2.1.1 Evaluatie Beleidsvisie Land van Cuijk 2008

In 2008 hebben de gemeenten van het Land van Cuijk samen met het RMB een beleidsvisie externe veiligheid (EV) opgesteld. Deze beleidsvisie heeft een looptijd van 4 jaar en vormde een eerste verkenning naar de omvang en impact van dit beleidsthema op de gemeentelijke taakuitvoering. De gemeenten hebben besloten om de visie in gezamenlijkheid op te stellen omdat externe veiligheid veelal grensoverschrijdend is.

De beleidsvisie uit 2008 bevat 4 doelstellingen:

1. *Verhelderen, volgen en optimaliseren*: externe veiligheid is een nieuw beleidsveld. De doelstelling is erop gericht de EV-situatie bij de gemeenten te verduidelijken en achterstanden weg te werken. Dit is gedaan door ondermeer de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen te onderzoeken en een saneringsprogramma op te stellen;
2. *Keuze ruimtelijke kwaliteit*: in de beleidsvisie is het grondgebied van het Land van Cuijk opgedeeld in verschillende veiligheidsniveaus met een daaraan verbonden toetsingskader. Het doel hiervan is richting te geven aan de ruimtelijke planvorming;
3. *Procedurele en inhoudelijke afstemming*: alle actoren en instrumenten die bij een integrale aanpak van de externe veiligheidsvraagstukken ingezet kunnen worden zijn benoemd om daarmee de organisatie van EV-vraagstukken te stroomlijnen;
4. *Communicatie naar burgers*: er zijn doelstellingen opgenomen om de communicatie door gemeenten en bedrijven over de externe veiligheidsrisico's uit te werken.

De doelstellingen zijn gekoppeld aan gemeentelijke uitvoeringsprogramma's. Uit de evaluatie van de beleidsvisie en de uitvoeringsprogramma's komt (samengevat) naar voren dat externe veiligheid inmiddels een plaats heeft gekregen in de belangrijkste gemeentelijke besluitvormingsprocessen. Veel doelstellingen en acties uit het uitvoeringsprogramma zijn behaald of hoeven niet verder te worden uitgevoerd. Uit de gesprekken die in het kader van deze beleidsvisie zijn gevoerd, blijkt dat actuele ontwikkelingen leiden tot nieuwe wensen:

- De wetgeving is nog steeds in ontwikkeling. Ook de risicovolle bedrijvigheid verandert waardoor opnieuw de behoefte bestaat aan 'gevoel' bij de aard en omvang van de externe veiligheidsrisico's van de gemeenten.
- De begripsbepaling in het hoofdstuk over de keuze van de ruimtelijke kwaliteit roept verwarring op. Ook blijkt dat de veiligheidsniveaus uit de visie niet worden overgenomen in ruimtelijke plannen. Bovendien heeft de praktijk uitgewezen dat een bindend toetsingskader voor de meeste gemeenten onnodig beperkend kan zijn voor de ruimtelijke ordening. Een heldere kijk op de EV-situaties met een integrale 'EV-bril' op, is in de dagelijkse (interne) adviespraktijk voldoende.
- De rolverdeling binnen de gemeenten en met externe partners zoals het RMB en de Veiligheidsregio is niet geformaliseerd. Er is bijvoorbeeld onduidelijkheid over de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de Ambtenaar openbare orde en veiligheid (AOV), de interne EV-adviseur en de medewerkers Ruimtelijke Ordening (RO).

Voor een blijvend goede uitvoering is verduidelijking en borging van de roluitvoering nodig.

- De gemeenten zoeken de samenwerking op. Dit geldt voor de samenwerking tussen gemeenten Cuijk, Mill en Grave maar ook met het RMB en de Regionale brandweer.
- Het beheer van risicoinformatie en het beheer en gebruik van signaleringskaarten kan worden verbeterd.
- Risicocommunicatie is uitgevoerd met een laag ambitieniveau. Ambtelijk bestaat de wens om een hoger ambitieniveau te realiseren. Het is alleen onduidelijk hoe dit gerealiseerd kan worden, wie hierin het voortouw moet nemen en welke financiële en personele consequenties dit heeft.

De conclusie is dat de looptijd van de beleidsvisie uit 2008 is verstreken en dat de inzichten uit deze visie zijn gewijzigd. Er is behoefte aan een inschatting van de toekomstige EV-vragen en aan een betere rolverdeling tussen interne en externe partners.

2.1.2 Kwaliteitscriteria externe veiligheid

De provincies hebben de regierol van het Rijk gekregen als het gaat om het op peil brengen van de gemeentelijke uitvoeringstaken op het gebied van externe veiligheid. Deze regierol liep aanvankelijk tot 2011 maar is verlengd tot 2015. In de periode 2006 - 2010 lag de nadruk op het stimuleren van de structurele en adequate uitvoering van EV-beleid en het daartoe bevorderen van de samenwerking tussen gemeenten, provincies en regionale samenwerkingsverbanden. Uit de landelijke en Brabantse evaluaties in 2010 is gebleken dat een adequate en structurele uitvoering van de EV-taken nog niet voldoende is geborgd in de (Brabantse) overheidsorganisaties. Daarom is de programmaperiode verlengd tot 2014 en heeft de provincie kwaliteitscriteria geformuleerd die gericht zijn op de borging van EV-taken. De kwaliteitscriteria zijn in de bijlage opgenomen.

De provincie Noord-Brabant heeft de gemeenten gevraagd deze borging voortvarend op te pakken en eind 2012 te voldoen aan de kwaliteitscriteria. De gemeenten hebben dit verklaard door een bestuurlijke verklaring te ondertekenen. De provinciale regierol wordt in de periode tussen 2012 en 2014 afgebouwd. Na 2012 hebben de gemeenten de uitdaging om het huidige uitvoeringsniveau vast te houden.

2.2 Doelen beleidsvisie

Doelen van deze beleidsvisie zijn:

- nieuwe ontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid beschrijven;
- gevoel van urgentie/prioriteit geven bij de verschillende EV-situaties door deze situaties te beschrijven;
- beschrijven hoe de gemeenten gaan voldoen aan de kwaliteitscriteria externe veiligheid.

2.3 Leeswijzer

Deze beleidsvisie is opgebouwd uit drie hoofdstukken die de verschillende doelstellingen van de beleidsvisie volgen. In hoofdstuk drie worden nieuwe ontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid beschreven. In hoofdstuk vier wordt beschreven in welke mate externe veiligheid bij verschillende risicovolle activiteiten in het Land van Cuijk een rol speelt. In het

vijfde hoofdstuk wordt ingegaan op de organisatie van externe veiligheid bij de gemeenten in het Land van Cuijk.

3. ONTWIKKELINGEN IN EXTERNE VEILIGHEID LAND VAN CUIJK

3.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's van de opslag, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeenten in het Land van Cuijk hebben veel agrarische bedrijvigheid binnen de gemeentegrenzen. Industriële bedrijvigheid is met name geconcentreerd op enkele bedrijfsterreinen. Deze bedrijvigheid en de daarbij behorende vervoersstromen zijn continu in verandering. De komende jaren worden daardoor ontwikkelingen voorzien in de externe veiligheidssituatie van de gemeenten. Hierna worden deze ontwikkelingen toegelicht.

3.2 Agrarische bedrijvigheid

3.2.1 Chemische luchtwassers

Het afgelopen decennium zijn veel chemische luchtwassers bij agrarische bedrijven geplaatst. Door nieuwe technologische ontwikkelingen worden veel van deze luchtwassers vervangen door biologische luchtwassers (met name gecombineerde luchtwassers). De werking van deze luchtwassers is gebaseerd op het gebruik van zwavelzuur, waarbij het zuur de ammoniak in de stallucht wegvangt. Het zuur wordt opgeslagen in (IBC-) tanks. Deze zijn gekoppeld aan de installatie of worden als voorraad opgeslagen. In het laatste geval moet de opslag voldoen aan de veiligheidsrichtlijn PGS 15. De gevaarsaspecten van deze opslag zijn beperkt en hebben met name betrekking op de brandbestrijding van de stallen. Omdat het zuur bij een brand niet tot grote (dodelijke) effecten in de omgeving leidt, hoeft geen rekening gehouden te worden met externe veiligheidsafstanden.



Afbeelding 1: plaatsing luchtwasser

3.2.2 Propaantanks

Grote delen van het buitengebied zijn niet aangesloten op het aardgasnet. Enkele typen agrarische bedrijven maken voor het verwarmen van stallen gebruik van propaan. Daarnaast wordt propaan ook voor huisverwarming toegepast (veelal opgeslagen in kleine propaantanks). Tanks met een grotere inhoud dan 13 m³ vallen onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi). Voor deze bedrijven geldt altijd een omgevingsvergunningplicht (voor het milieudeel). Propaantanks met een inhoud kleiner dan 13 m³ vallen onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

De verwachting is dat vooral in de LOG Graspeel (gemeente Mill en Sint Hubert) enkele nieuwe grote propaantanks geplaatst zullen worden.



Afbeelding 2: propaantank

3.2.3 Productie biogas

De laatste jaren is in de regio een aantal initiatieven ontwikkeld om mest te vergisten tot biogas. Dit zijn soms kleine installaties bij agrarische bedrijven, maar de installaties kunnen ook een zeer grote omvang hebben. Het doel van deze vergisting is mest en andere afvalstoffen om te zetten in brandstof. Daarbij kan het gas direct worden ingezet als brandstof voor elektriciteitsopwekking.

Afhankelijk van de omvang van de installaties zijn er externe veiligheidsafstanden aan de installatieonderdelen verbonden. Vanwege de hernieuwde aandacht en verbeterde technieken voor de productie van biogas wordt niet uitgesloten dat meerdere installaties worden geplaatst in het Land van Cuijk. De externe veiligheidsbeoordeling zal overwegend in de omgevingsvergunningprocedure plaatsvinden.

3.3 Bedrijvigheid

3.3.1 Bedrijfsterreinen

Risicovolle bedrijvigheid is vooral gevestigd op de bedrijventerreinen waar bedrijven in zwaardere milieucategorieën zich mogen vestigen. Dit zijn de bedrijventerreinen “De Haven”, “de Beijerd en ’t Riet” en het “Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL)” in Cuijk en “Saxe Gotha” en “Sterckwijck” in Boxmeer. Omdat deze bedrijventerreinen (met uitzondering voor het ‘RBL’) voor een groot deel bestemd en gevuld zijn, zijn de vestigingsmogelijkheden voor nieuwe risicovolle bedrijven op deze terreinen beperkt.

De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen biedt mogelijkheden voor de vestiging van risicovolle bedrijven. In het bestemmingsplan voor het RBL is rekening gehouden met de komst van risicovolle bedrijven. Ondanks dat niet de verwachting bestaat dat veel risicovolle bedrijven zich in de toekomst in het Land van Cuijk zullen vestigen, kan de komst van deze bedrijven ook niet geheel worden uitgesloten. Externe veiligheid zal in de Wabovergunningprocedure worden beoordeeld.

3.3.2 Levering brandstoffen voor het wegverkeer

De verwachting is dat het gebruik van brandstoffen voor het wegverkeer de komende jaren wijzigt. Naast de gebruikelijke brandstoffen (benzine en diesel) leveren enkele tankstations in het Land van Cuijk ook LPG als brandstof. LPG heeft als nadeel dat aan het transport, de opslag en met name het afleveren externe veiligheidsrisico’s verbonden zijn. De verkoop van LPG stagneert al een aantal jaren. Door de concurrentie van nieuwe brandstoffen is geen sterke toename van het aantal verkooppunten te verwachten. Ook is geen grote toename van de doorzet van deze verkooppunten te verwachten.

Een betrekkelijk nieuwe brandstof voor het wegverkeer is aardgas (ook wel LNG of CNG genaamd). Deze brandstof wordt voor zowel voor kleine voertuigen als ook voor bussen en vrachtvervoer ingezet. Op dit moment zijn er in de gemeenten van het Land van Cuijk geen openbare afleverstations voor deze brandstoffen voorhanden. De verwachting is dat deze de komende jaren wel zullen verschijnen omdat aardgas, net als LPG, een relatief schone brandstof is en fiscaal aantrekkelijk wordt gemaakt. Het grootschalig afleveren van aardgas kan externe veiligheidsrisico’s veroorzaken. Bedrijven en burgers kunnen zelf ook een aardgasvulinstallatie plaatsen. Omdat in dat geval het aardgas met een lage druk via het aardgasnetwerk wordt aangevoerd zijn hieraan geen externe veiligheidsrisico’s verbonden.

Ook biogas (ook wel LBG genaamd) is een nieuwe brandstof. Het wordt uit biomassa gevormd en gemengd met aardgas. Biogas wordt nog niet geleverd in het Land van Cuijk maar vanwege de wens hernieuwbare bronnen (lage CO₂-uitstoot) te gebruiken, is niet uitgesloten dat er in het Land van Cuijk afleverpunten voor biogas worden gerealiseerd. Ook dit brengt externe veiligheidsrisico’s met zich mee.

Waterstofgas is een energiebron die nog in een experimenteel stadium bevindt. Vooral aan de productie van waterstof zijn externe veiligheidsrisico’s verbonden. Vanwege het experimentele karakter van deze brandstof en de hoge kosten voor een nieuwe infrastructuur, is het niet waarschijnlijk dat deze brandstof de komende jaren in de Land van Cuijk-gemeenten wordt verkocht of geproduceerd.

Een energiebron waarvan verwacht wordt dat het gebruik voor het wegverkeer sterk zal toenemen is elektriciteit. Elektriciteit veroorzaakt geen externe veiligheidsrisico's en wordt dan ook verder niet toegelicht.

3.4 Vervoer

3.4.1 Vliegverkeer

Externe veiligheid bij vliegverkeer gaat over de risico's van het neerstorten van vliegtuigen. De risico's zijn het hoogst in het gebied waar de landing wordt ingezet of het opstijgen plaatsvindt.



Afbeelding 3: Straaljager gecrasht Vliegveld Volkel 2006

De afgelopen jaren is het gebruik van het vliegveld in Volkel toegenomen door de sluiting van drie militaire vliegvelden en de groeiende frequentie van de inzet van het Nederlandse leger voor internationale missies. Ook een toekomstige keuze voor een nieuw type straaljager heeft gevolgen voor de veiligheidssituatie rondom het vliegveld. Het Rijk is degene die naar verwachting in 2013 de externe veiligheidssituatie moet vaststellen met behulp van een luchthavenbesluit (op basis van de Wet Luchtvaart en de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthaven, RBML).

Het Ministerie van Defensie is altijd zeer terughoudend geweest in het verstrekken van informatie over de ontwikkelingen rondom het vliegveld Volkel. Het is daarom moeilijk in te schatten welke toekomstige beperkingen gaan gelden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeenten die in de aanvliegeroute van het vliegveld liggen.

3.4.2 Buisleidingen

In de ondergrond van de gemeenten liggen vele kilometers aardgastransportleidingen. De grootste leidingen behoren tot de landelijke 'gasronde'. Dit is een transportnetwerk dat aangesloten is op een internationaal leidingnetwerk. Doel van dit netwerk is de continuïteit van de aardgasleverantie en de mogelijkheid om een rol te blijven spelen in het internationale gashandel (doorvoerland) veilig te stellen zodra de aardgasexport afneemt.

De trajecten Beuningen – Odiliapeel en Odiliapeel-Schinnen lopen beide over het grondgebied van de gemeenten Grave, Mill en Sint Hubert en Sint en maken onderdeel uit van de gasrotonde.

Aardgasleidingen in Nederland

In de loop van de jaren zestig heeft Gasunie het aardgasnetwerk landelijk dekkend gemaakt. Het voldoet nog steeds en kan daarom gemakkelijk worden ingepast in de ambities van Gasunie om te gaan fungeren als aardgasrotonde van Noordwest-Europa.



Afbeelding 4: hoofdaardgasleidingnetwerk

Op de lange termijn (circa 30 jaar) wordt niet uitgesloten dat nog meer leidingen moeten worden aangelegd. Om deze ruimte alvast te reserveren heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) de hoofdstructuur vastgelegd in de Structuurvisie Buisleidingen. Deze structuurvisie bevat een leidingenstrook die circa 70 meter breed is.



Afbeelding 5: Leidingstrook nabij Landhorst (concept Structuurvisie 2011)

De Structuurvisie Buisleidingen is op 29 oktober 2012 vastgesteld. Hierin zijn de zienswijzen van gemeenten Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis verwerkt. De leidingstroken worden opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling. De gemeenten moeten hier vervolgens rekening mee houden in de planvorming.

Behalve de aardgastransportleidingen ligt er een leidingen in de bodem die beheerd wordt door de Dienst Pijpleidingen Organisatie (ook wel DPO- of NATO-leiding). Deze leiding loopt over het grondgebied van de gemeenten Boxmeer en Sint Anthonis. De leiding is technisch gezien geschikt voor het transporteren van alle (brandbare) vloeistoffen. In de praktijk wordt de leiding uitsluitend gebruikt voor het transporteren van kerosine¹.

3.4.3 Vervoer over de wegen

De Rijksoverheid, provincies en het bedrijfsleven hebben samen een basisnet ontwikkeld. Hierin zijn de hoofdtransportroutes benoemd en zijn de maximale risicoplafonds vastgelegd die de toename van het transport van gevaarlijke stoffen enerzijds en de ruimtelijke ontwikkelingen langs deze transportroutes anderzijds kunnen beperken. Het basisnet is uitgewerkt voor het vervoer over de weg, het water en het spoor.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in de gemeenten van het Land van Cuijk, vindt plaats over de rijkswegen A73 en A77, provinciale wegen maar ook de gemeentelijke wegen. Dit vervoer veroorzaakt veiligheidsrisico's. In het lokale vervoer van gevaarlijke stoffen (onderliggend wegennet) worden de komende jaren geen grote veranderingen verwacht. Het vervoer over de A73 kan mogelijk nog groeien vanwege lokale ontwikkelingen (o.a. ontwikkeling lokale en regionaal bedrijventerreinen). De Rijksoverheid heeft de taak de wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen en de risico's hiervan te monitoren. Het monitoren van de groei van het vervoer over gemeentelijke wegen is een taak van de gemeente.

3.4.4 Vervoer over de Maas

In het basisnet voor het water wordt rekening gehouden met de te verwachten toekomstige groei voor de komende 10 jaar van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het basisnet water² is opgenomen dat de Maas een zogenaamde 'zwarte vaarweg' is. Dit betekent dat de Maas door de binnenvaart frequent gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de beperkte aansluiting van de Maas op chemische (industriële) clusters zijn de groeiverwachtingen beperkt. Bovendien is de omvang van de schepen die op de Maas mogen varen beperkt³. Een significante groei van de risico's is dan ook niet waarschijnlijk.

¹ Risicokaart professionele gebruiker, d.d. 11 september 2012; RIVM-rapport 620120001/2006

² Ontwerp basisnet water, versie 15 januari 2008.

³ In de Handleiding Risicoanalyse Transport wordt weergegeven dat de Maas langs de gemeenten van het Land van Cuijk valt in de bevaarbaarheidsklasse 5 (a). Deze vaartuigen hebben een maximale lengte van 110 meter en breedte van 11,4 meter.

4. WEGING EV-RISICO'S

4.1 Inleiding

Op basis van de toekomstige ontwikkelingen is een inschatting gemaakt van de externe veiligheidsvraagstukken waar de gemeenten de komende jaren mee te maken kunnen krijgen. Vervolgens is het interessant om te weten in welke mate deze ontwikkelingen knelpunten kunnen opleveren of ruimtelijke beperkingen tot gevolg hebben. Om hier gevoel bij te krijgen, wordt per risicosituatie beschreven welke aspecten in de beoordeling van EV-situatie een rol spelen.

Dit hoofdstuk beschrijft de EV-situaties en de relevante aspecten voor de beoordeling van deze situaties. Hiermee wordt geen generiek toetsingskader of ambitieniveau weergegeven, maar worden handvatten aangereikt die bij de beoordeling van lokale initiatieven en ontwikkelingen richting kunnen geven. Via de interne advisering bij gemeenten kunnen de inzichten in dit hoofdstuk worden vertaald naar de ruimtelijke plannen.

4.2 Integrale beoordeling EV-situaties

4.2.1 Elementen van een integrale beoordeling

Externe veiligheid is een beleidsthema waarin verschillende disciplines en beleidsvelden samenkomen. Met name de beleidsvelden ruimtelijke ordening, milieu en rampenbestrijding zijn bepalend. Ook economie, verkeer en vervoer en communicatie spelen een rol. De economische factor wordt veelal in de ruimtelijke planvorming betrokken. Bij de verschillende beleidsvelden gaat het hoofdzakelijk om de volgende aspecten:

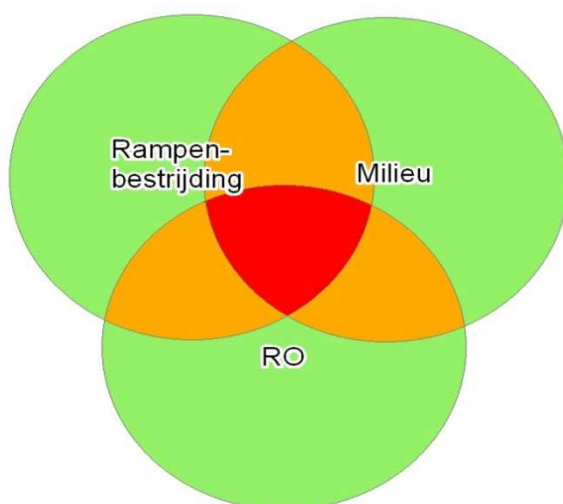
Beleidsveld	Aspecten
Ruimtelijke ordening	Ruimtelijke dynamiek Maatschappelijke kosten-baten
Milieu	Hoogte plaatsgebonden risico Hoogte groepsrisico
Rampenbestrijding	Beheersbaarheid ⁴

De verschillende beleidsvelden beïnvloeden elkaar. Zo kan een wijziging van een bestemmingsplan de hoogte van het groepsrisico of de beheersbaarheid beïnvloeden. Omgekeerd kan een verslechterde beheersbaarheid (bijvoorbeeld door langere aanrijdtijd van hulpverleningsdiensten) de kwaliteit van een ruimtelijk plan beïnvloeden.

Alle aspecten keren terug in de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Het integrale karakter van deze groepsrisicoverantwoording maakt dat nadrukkelijk afstemming moet plaatsvinden tussen (in ieder geval) de beleidsvelden ruimtelijke ordening, milieubeheer en de rampenbestrijding (in de onderstaande figuur als groene cirkels weergegeven).

⁴ Onder beheersbaarheid wordt verstaan de mate waarin een ramp kan worden voorkomen. Dit heeft ondermeer te maken met de bestrijdbaarheid (capaciteit van de hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden om deze diensten effectief te kunnen inzetten) maar ook met de ontwikkeltijd van een rampscenario.

In de visie van de gemeenten van het Land van Cuijk moeten groepsrisico-vraagstukken daarom integraal, dat wil zeggen in onderlinge afstemming tussen alle betrokken beleidsvelden, worden beoordeeld. Pas wanneer de verantwoording met de volwaardige inbreng van alle beleidsvelden heeft plaatsgevonden, kan sprake zijn van integrale besluitvorming (in de onderstaande figuur met een rode kleur weergegeven). Voorwaarde om dit te bereiken is dat alle aspecten vroeg in het planvormingsproces worden meegenomen.



Figuur 1: samenwerking beleidsvelden bij integrale EV-afweging

4.2.2 Prioritering EV-situaties

Hierna worden de belangrijkste criteria die bij de EV-beoordeling worden meegenomen per risicosituatie benoemd. Hierbij worden drie criteria gehanteerd:

- *Ruimtelijke dynamiek*: zijn er grotere plannen in ontwikkeling en wordt vermenging van risico's en kwetsbare groepen uitgesloten?
- *Hoogte risico's*: is het groepsrisico relevant? Het groepsrisico wordt als 'niet-relevant' gedefinieerd als het groepsrisico minder is dan een tiende van de oriëntatiewaarde⁵. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt het groepsrisico als 'hoog' omschreven.
- *Beheersbaarheid* van grote incidenten: een situatie is goed beheersbaar wanneer de ontwikkeltijd van een scenario voldoende groot is om een adequate bronbestrijding te laten plaatsvinden. De beheersbaarheid wordt als slecht omschreven wanneer het incident een korte ontwikkeltijd heeft, de bestrijdbaarheid onvoldoende is (bijv. een lange opkomsttijd) of uitsluitend effectbestrijding kan plaatsvinden.

De verschillende type risicobronnen in het Land van Cuijk zijn aan de hand van de bovenvermelde criteria beoordeeld. Door locatiespecifieke omstandigheden kunnen per risicobron verschillen ontstaan⁶. Bij planvorming moet daarom maatwerk plaatsvinden.

⁵ Oriëntatiewaarde van het groepsrisico: dit is een ijkpunt voor het beoordelen van de omgang van het groepsrisico en is geen (milieu-)norm. De grootte 0,1 x oriëntatiewaarde is overgenomen uit de drempelwaarde voor beoordeling van het groepsrisico uit het basisnet.

⁶ De Veiligheidsregio heeft eveneens een prioritering opgesteld in het Regionaal risicoprofiel (eindrapport versie 3.1, 15 september 2010). De scope is breder (andere crisistypen) en de gebruikte criteria wijken af van de criteria in deze beleidsvisie.

Dit kan door bij twijfel advies te vragen over de beheersbaarheid of de risico's van het specifieke plan te berekenen.

4.3 Weging risicobronnen Land van Cuijk

4.3.1 Grote propaantanks

Externe veiligheid speelt alleen bij de propaantanks die onder de werkingssfeer van het Bevi⁷ vallen. In het Revi zijn geen vaste afstanden opgenomen voor het plaatsgebonden risico of het invloedsgebied. De wetgever ging er bij het opstellen van het Bevi vanuit dat er landelijk een zeer beperkt aantal van deze grote propaantanks geplaatst zijn. Dit uitgangspunt is onjuist. Vanwege deze aanname moet bij (ver)plaatsing van een grote propaantank een risicoberekening (QRA) worden uitgevoerd.

Uit de QRA's volgt dat het invloedsgebied vergelijkbaar is met dat van een LPG-tankstation (circa 235 meter). In de praktijk blijken grote propaantanks nauwelijks hoge risico's te veroorzaken. Dit komt omdat de afstand tussen de bedrijven en naburige woningen en/of bedrijven onderling, over het algemeen groot is. Het groepsrisico is niet aanwezig bij minder dan 10 personen binnen het invloedsgebied of zeer laag vanwege de lage bevolkingsdichtheid in het buitengebied. Bovendien worden verspreid liggende woningen in het buitengebied al snel aangemerkt als beperkt kwetsbare objecten (hiervoor geldt geen grenswaarde maar een richtwaarde).

De beheersbaarheid is slecht omdat de ontwikkeltijd kort is en de bereikbaarheid van deze tanks vaak slecht is. Vanwege de lage ruimtelijke dynamiek en lage risico's vormt dit geen bezwaar.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag	Niet relevant	Slecht

Het uitvoeren van een risicoberekening is in veel gevallen wettelijk verplicht. Deze verplichting geldt niet wanneer er geen woningen of bedrijfsgebouwen in het invloedsgebied (235 meter) liggen. Bij wijziging van de omgevingsvergunning waarbij de tank niet wordt gewijzigd, kan de risicoberekening eveneens achterwege blijven. Wanneer de inrichtinghouder meerdere kleinere tanks installeert waarbij het volume van 13 m³ per tank niet wordt overschreden, is er ook geen verplichting tot het maken van een risicoberekening.

4.3.2 Buisleidingen

Alleen grotere (diameter) buisleidingen die gebruikt worden voor het vervoer onder hoge druk van brandbare vloeistoffen of gassen zijn voor externe veiligheid relevant. Hiervoor zijn op grond van het Bevb⁸ risicoafstanden vastgesteld. Voor de kleinere buisleidingen gelden geen risicoafstanden maar kunnen wel vrijwaringsafstanden gelden; deze zijn bedoeld voor het uitvoeren van onderhoud aan de leidingen. Ook voor gasreducerstations gelden geen risicoafstanden, maar afstanden op grond van het Activiteitenbesluit.

⁷ Bevi: Besluit externe veiligheid voor inrichtingen en Revi: Regeling externe veiligheid voor inrichtingen

⁸ Besluit externe veiligheid voor buisleidingen d.d. 24 juni 2010, in werking getreden op 1 januari 2011. Het besluit geldt voor buisleidingen met een diameter groter dan 50 mm en een werkdruk van 16 bar.

Met uitzondering van een leidingtracé nabij Landhorst, liggen alle hogedrukaardgas-transportleidingen op redelijke afstand van de bebouwde kommen van de gemeenten. De ruimtelijke dynamiek is veelal laag doordat de bestemmingsplannen in het buitengebied zeer beperkte ontwikkelingsmogelijkheden bieden. Het groepsrisico is daardoor veelal niet relevant. De bestrijdbaarheid van een calamiteit is slecht, omdat een calamiteit zeer kort na de aanleiding (bijvoorbeeld een graafincident) kan optreden. Bronbestrijding is hierdoor niet effectief mogelijk.

Hetzelfde geldt voor de DPO-leidingen⁹. Deze leidingen liggen uitsluitend in het buitengebied van de gemeenten Boxmeer, Sint Anthonis en Mill en Sint Hubert. De veiligheidsafstanden voor deze leidingen zijn klein omdat de hittestraling bij een brand als gevolg van deze leiding beperkt is (zeker in vergelijking met de hittestraling van een aardgastransportleiding)¹⁰.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag	Niet relevant	Slecht

Het komt regelmatig voor dat agrarische bedrijfsgebouwen of een tweede bedrijfswoning worden gebouwd in het invloedsgebied van de aardgastransportleiding. Een dergelijk bouwplan is vaak zeer beperkt van invloed op de hoogte van het groepsrisico. Het Bevb stelt dat in die gevallen een 'lichte groepsrisicoverantwoording' volstaat. Deze bestaat uit het berekenen van het groepsrisico.

Wanneer op basis van een eerder uitgevoerde berekening in of nabij het plangebied kan worden vastgesteld dat een groepsrisico ontbreekt of zeer beperkt zal zijn, dan kan een berekening (bij een kleine ruimtelijke ontwikkeling) achterwege blijven.

⁹ DPO staat voor Dienst Pijpleidingen Organisatie (zie ook paragraaf 3.4.2).

¹⁰ Het invloedsgebied voor de DPO-leidingen bedraagt 35 meter vanaf het midden van de leiding (bron: risicokaart)



Figuur 2: Aardgasleiding (blauw) en invloedsgebied (binnen de groene lijnen) in een landelijke omgeving met een zeer laag groepsrisico.

4.3.3 LPG-tankstations

De wet- en regelgeving rondom LPG-tankstations heeft lange tijd verwarring opgeleverd en belemmerend gewerkt voor de ruimtelijke planvorming. Dit komt doordat maatregelen die zijn afgesproken in het convenant LPG-autogas niet werden geëffectueerd en dus ook niet in gewijzigde wetgeving konden worden vertaald.

In juni 2012 is een ontwerp van het Besluit LPG-tankstations 2013 aangekondigd. Dit besluit wordt medio 2013 vastgesteld waarbij gelijktijdig de oude versie van het Besluit wordt ingetrokken en het Revi wordt gewijzigd. In dit Revi worden kleinere risico-afstanden voor LPG-tankstations opgenomen; deze risico-afstanden gelden momenteel alleen voor 'bestaande situaties'. Hiermee komt een einde aan de bovengenoemde verwarring.

De voornaamste inhoudelijke wijziging van het Besluit betreft het waarborgen van voldoende tijd (75 minuten) tussen het ontstaan van een calamiteit en het optreden van een warme BLEVE¹¹. In deze tijd kan het ontstaan van een BLEVE worden voorkomen en de omgeving worden ontruimd¹². Dit wordt in de praktijk gerealiseerd doordat tankwagens zijn voorzien van een verbeterde vulslang en een hittewerende coating. Ook kan ervoor gekozen

¹¹ BLEVE: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion, is een explosie waarbij een houder met vloeistof onder druk bezwijkt, als gevolg van het opwarmen van de vloeistof waardoor een grote overdruk ontstaat die de houder volledig "opblaast". Een warme BLEVE kan ontstaan wanneer een drukvat wordt opgewarmd. Door de verhoogde temperatuur kan de sterkte van het drukvat afnemen. Van een koude BLEVE is sprake wanneer het drukvat bezwijkt door een andere oorzaak dan verhoogde temperatuur (bijvoorbeeld mechanische impact).

¹² Het voornaamste EV-scenario is het ontstaan van een plasbrand waardoor een LPG-tankwagen wordt aangestraft en een warme BLEVE optreedt. Door deze verplichtingen uit het Besluit LPG tankstations 2013 kan een (warme) BLEVE niet meer optreden binnen 75 minuten na het ontstaan van een plasbrand. De brandweer heeft daardoor voldoende tijd gekregen om de tank te koelen en een warme BLEVE te voorkomen en de omgeving te ontruimen in het geval er onverhoopt toch een BLEVE op zou treden.

worden de tankwagens op te stellen onder een sprinklerinstallatie of gebruik te maken van een 'gelijkwaardig alternatief'.

De organisatie van de Veiligheidsregio is van een hoge kwaliteit. In het Land van Cuijk is over het algemeen voldoende uitgerust met materieel en gekwalificeerde mensen om binnen 75 minuten na het ontstaan van een calamiteit bij een LPG-tankstation het ontwikkelen van een BLEVE tegen te gaan. Een grotere investering in materieel of menskracht staat niet zonder meer in verhouding tot de zeer kleine kans dat een calamiteit bij een LPG-tankstation optreedt. Ook de kosten van het saneren van de LPG-tankstations, zijn in het licht van de door de branche genomen maatregelen, onevenredig hoog. Dit alles maakt dat de aanwezigheid van LPG-tankstations (ook in een stedelijke omgeving) onder voorwaarden acceptabel gevonden kan worden.

Deze voorwaarden zijn de maatregelen die de beheersbaarheid waarborgen zoals de aanwezigheid van voldoende bluswater en een goede bereikbaarheid van de LPG-tankwagens. Hiermee is de beheersbaarheid leidend voor de verdere planontwikkeling nabij een LPG-tankstation.

Bij ruimtelijke besluitvorming moet vervolgens ook gekeken worden naar de inrichting van de omgeving en mogelijke veiligheidverhogende maatregelen.

Zowel bij conserverende plannen als bij ontwikkelingsplannen moet een afweging worden gemaakt van de inrichtingsalternatieven en mogelijk ruimtelijk relevante maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid rondom een LPG-tankstation. Deze aspecten zijn echter niet voorwaardelijk maar maken onderdeel uit van de (maatschappelijke) kosten-batenafweging die bij de verantwoording van het groepsrisico van een ruimtelijk besluit moet plaatsvinden.

Voor de verantwoording van het groepsrisico wordt aangesloten bij het Bevi. Hierin staat dat het invloedsgebied van het groepsrisico voor LPG-tankstations beperkt is tot 150 meter vanaf het vulpunt. Bovendien wordt aangesloten bij het uitgangspunt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico geen toetsingswaarde is, maar één van de afwegingsgronden van het groepsrisico. Het overschrijden van het groepsrisico is bij een goede beheersbaarheid en afweging van maatregelen te accepteren.

Wanneer de beheersbaarheid optimaal is en de ruimtelijke en milieuaspecten op een correcte manier worden meegewogen in de externe veiligheidsafweging, ontstaat een situatie die we als 'maatschappelijk aanvaardbaar' kunnen beschouwen.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag (langs de rijksweg) tot hoog (nabij bebouwde kom)	Niet relevant-gemiddeld – hoog	Over het algemeen goed maar lokale verschillen

4.3.4 Tankstations voor LNG en CNG

Installaties voor het afleveren van LNG en CNG¹³ worden veelal geplaatst bij LPG-tankstations of grotere transportbedrijven. Deze zijn gelegen in overwegend stedelijk gebied waar de ruimtelijke dynamiek hoog is.

LNG en aardgas zijn fysisch en chemisch dezelfde stof, namelijk methaan. CNG is door samenpersen verdicht aardgas. LNG wordt door koeling nog verder verdicht tot een vloeistof. Er zijn verschillen tussen de installaties voor LNG en CNG. Een belangrijk verschil is dat LNG en CNG lichter zijn dan lucht is en moeilijker ontsteken terwijl LPG zwaarder is dan lucht en dus langer een explosieve concentratie op leefniveau veroorzaakt.

	LNG	CNG
Aard van de stof	Gekoeld tot vloeistoffase	Gecomprimeerd gas
Gebruikelijke uitvoering van het opslagvat	Grote (verticale) bovengrondse tank	Pakketten met gasflessen
Bevoorrading	Overslag vanuit een bulktankwagen	Levering gasflessen of via het leidingnet
Risico's	Koeling valt uit of aanstraling tijdens het laden en lossen	Beschadiging gasflessen
Hoogte risico's	Vergelijkbaar met LPG-tankstation (zie hierna)	Laag

Ondanks dit verschil zijn de berekende risico's van LNG vergelijkbaar met die van een LPG-tankstation¹⁴. CNG wordt in gasflessen aangevoerd. Bij het falen van een gasfles zijn de gevolgen aanmerkelijk kleiner dan bij het falen van een bulktank(wagen) met LNG of LPG. In de praktijk zal bij LPG-tankstations nabij de bebouwde kom weinig (milieu-)ruimte zijn voor een LNG-installatie.



¹³ LNG: Liquefied Natural Gas en CNG: Compressed Natural Gas

¹⁴ Het rekenmodel Safetti.nl dat gebruikt moet worden om de risico's van deze installatie te berekenen is niet aangepast voor LNG-installaties. Hoewel de stoffeigenschappen van LPG en LNG verschillen, worden de risico's van de LNG-installatie berekend aan de hand van de eigenschappen van LPG.

Afbeelding 6: LNG-opslaginstallatie

LNG en CNG worden soms gemengd met biogas. Na menging wordt dit LBG en CBG genoemd.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Hoog	Niet relevant – gemiddeld - hoog	Goed

4.3.5 Productie van biogas

Biogasinstallaties zijn veelal in het buitengebied gelegen en verschillen in omvang. Deze installaties kunnen zelfstandige bedrijven zijn of onderdeel uitmaken van een agrarisch bedrijf of waterzuiveringsinstallatie. De installaties zijn soms terug te vinden op bedrijventerreinen (oa. Cleanergy – Sint Anthonis). De dynamiek in deze bebouwde omgeving is hoger. De komst van kwetsbare objecten, zoals kantoren, is niet altijd in bestemmingsplannen uitgezonderd. De ruimtelijke dynamiek van de omgeving van deze installaties varieert hierdoor van laag tot gemiddeld.

De veiligheidsrisico's van deze installaties worden veroorzaakt door de aanwezigheid van het brandbare methaangas en het giftige zwavelwaterstofgas.

De concentratie van zwavelwaterstofgas is te beïnvloeden door het toevoegen of weglaten van co-substraten (organische toevoegingen) aan de te vergisten mest. De gasconcentratie in de vergistingsinstallatie kan daardoor variëren van toxisch tot zeer toxisch. Bij een aanzienlijke opvang van zeer toxisch gas kan zelfs de drempelwaarde van het Besluit risico zware ongevallen worden overschreden¹⁵.

Momenteel zijn er nog geen externe veiligheidsnormen of afstanden vastgesteld. Naar verwachting worden op termijn wel normen vastgesteld. Het RIVM heeft onlangs bepaald dat een risico-afstand van 35 tot 50 meter (gemeten vanuit het midden van de opslag) als redelijk gezien kan worden¹⁶. Over het algemeen komen deze risico's niet buiten de inrichtingsgrens. Op dit moment zijn vergistingsinstallaties dan ook niet opgenomen in het Bevi, maar het is niet uitgesloten dat dit op termijn gaat plaatsvinden.

Over de beheersbaarheid kan de Regionale brandweer in algemene zin geen uitspraak doen. Zwavelwaterstof kan bij hoge concentraties en langdurige blootstelling tot uitschakeling van het reukvermogen en bewusteloosheid leiden. Omdat de stof zwaarder is dan lucht kan een hoge concentratie op leefniveau ontstaan. Dit beïnvloedt de beheersbaarheid nadelig.

In het buitengebied leveren de biogasinstallaties geen beperking op voor de ruimtelijke ontwikkeling vanwege de grote afstand tot omliggende objecten. In een bebouwde

¹⁵ Wanneer het biogasmengsel een zwavelwaterstofconcentratie vanaf 0,2 tot 1 vol% heeft, wordt het gas aangemerkt als toxisch. Bij een hogere concentratie wordt het mengsel aangemerkt als zeer toxisch. Opslag van biogas vanaf 5 ton (zeer giftig) of 50 ton (giftig) valt onder de werkingssfeer van het Besluit risico zware ongevallen.

¹⁶ Rapport: Veiligheid grootschalige productie van biogas, RIVM 2010, paragraaf 2.4.2.

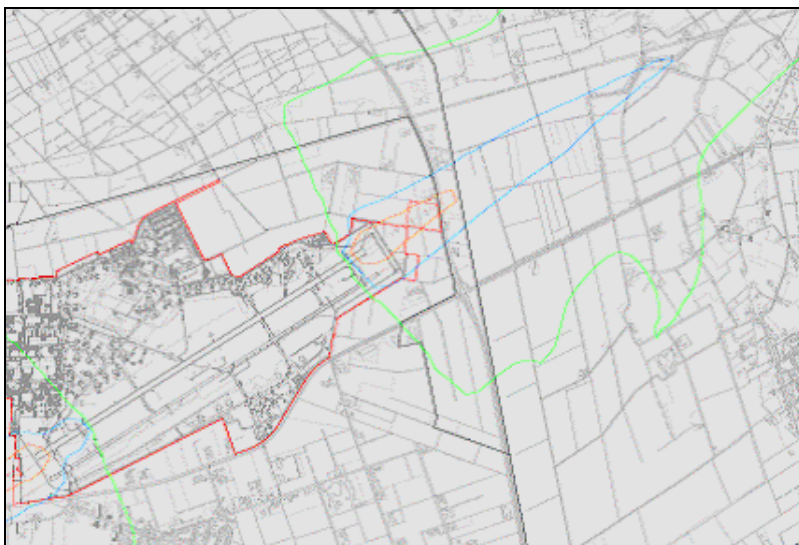
omgeving (bedrijventerreinen) is een goede inschatting of berekening van de risico's en voldoende ruimte veiligheidsafstanden noodzakelijk.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag-gemiddeld	Niet relevant – gemiddeld	Aandachtspunt

4.3.6 Vliegveld Volkel

De risico's van het vliegveld Volkel hangen samen met het falen tijdens het opstijgen en landen. Hierbij zijn vele factoren bepalend maar vooral het type vliegtuig (één of tweemotorig) is van grote invloed op de hoogte van het risico. Het vliegveld heeft één start- en landingsbaan die in de richting van de kernen Mill en (aan de andere zijde) Uden en Veghel is gekeerd. De ruimtelijke dynamiek in deze kernen is zeer hoog. De dynamiek in de landelijke gebieden tussen het Vliegveld en de kernen is laag.

De risicoinformatie achter de PR-contour¹⁷ en de hoogte van het groepsrisico zijn niet bekend, aangezien het ministerie van Defensie deze informatie niet verstrekt. Uit concept-berekeningen blijkt dat de PR-contour over een zeer groot gebied uitstrekt. Dit kan de ontwikkelingsmogelijkheden in een groot gebied sterk rondom het vliegveld beperken.



Figuur 3: Uitsnede concept risicocontouren Volkel

De beheersbaarheid van een calamiteit met een neergestort vliegtuig is per definitie slecht.

In mindere mate worden de risico's van vliegveld Volkel bepaald door de opslag en het overslaan van munitie. De risicocontouren die berekend zijn, leggen minimale beperkingen op aan de omgeving van het vliegveld. De beperkingen op grond van geluidsnormen zijn momenteel groter dan de eerder genoemde risicocontouren.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
----------------------	-----------------	-----------------

¹⁷ PR = plaatsgebonden risico.

Hoog - laag

Onbekend

Slecht

De gemeente Mill en Sint Hubert volgt nauwgezet de besluitvorming rondom het luchtvaartbesluit.

Er is bestuurlijk overleg met de buurgemeenten en zodra de ontwikkeling van de wet- en regelgeving een vervolg krijgt, zal dit opnieuw op de bestuurlijke agenda worden geplaatst.

Vooralsnog kan in ruimtelijk planvorming geen rekening worden gehouden met de concept-risicocontouren vanwege het vliegen. In de onderbouwing van ruimtelijke plannen wordt dit verwoord. Wel kan rekening worden gehouden met de risicocontouren vanwege de op- en overslag van munitie.

4.3.7 Vervoer gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen

Uit onderzoek uit 2008 en 2012 blijkt dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen bijna uitsluitend worden veroorzaakt door het vervoer van LPG en propaan. In de praktijk blijkt op geen enkele weg in het Land van Cuijk een plaatsgebonden risico op te treden. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde en is in veel situaties niet relevant. Vanwege de beperkte risico's en de te verwachten logische rijroutes is er bij geen van de gemeenten aanleiding gevonden om een route vervoer gevaarlijke stoffen in te stellen.

De beheersbaarheid van vervoersincidenten is sterk afhankelijk van locatiespecifieke omstandigheden. Het scenario met een LPG- of propaan-tankwagen is het optreden van een koude BLEVE of ontwikkeling van een warme BLEVE. De koude BLEVE kent een zeer korte ontwikkeltijd waardoor de bestrijdbaarheid slecht is. Een warme BLEVE kent enige ontwikkeltijd. In dit geval zal de bestrijdbaarheid sterk beïnvloed worden door de opkomsttijd, de bereikbaarheid en bijv. de lokale beschikbaarheid van bluswater. Gezien de beperkte risico's en lage ruimtelijke dynamiek zal het vervoer over gemeentelijke wegen over het algemeen weinig aanleiding geven tot veiligheid verhogende maatregelen.

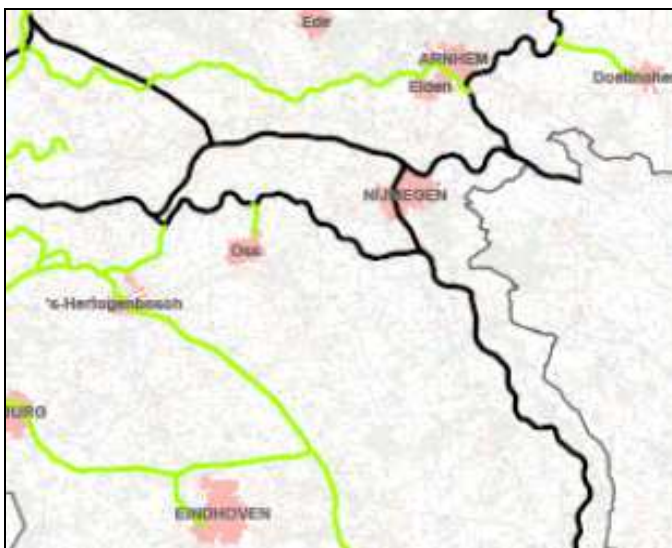
Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Gemiddeld – Laag	Laag – niet relevant	Slecht

Op grond van de huidige regelgeving (Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen) moet toetsing aan externe veiligheidsnormen plaatsvinden bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen. Uit lokale inventarisaties blijkt dat de risico's van het vervoer over de lokale wegen beperkt zijn. Door gebruik te maken van deze inventarisaties kan bij kleine plannen (bijvoorbeeld bij individuele bouwplannen) toetsing met behulp van vuistregels volstaan om te motiveren dat voldaan wordt aan de EV-normen. De ervaring leert dat bij deze situaties geen veiligheidsverhogende maatregelen haalbaar zijn. Alleen bij grotere bouw- of ruimtelijke plannen en bijzondere objecten (bijvoorbeeld verminderd kwetsbare groepen mensen) is er een aanleiding om berekeningen uit te voeren en maatregelen te overwegen. In het Besluit externe veiligheid transport (verwacht in 2013) wordt een drempel voor de verantwoordingsplicht ingebouwd.

4.3.8 Vervoer gevaarlijke stoffen over de Maas

Bij de beoordeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas moet met twee externe veiligheidsaspecten rekening worden gehouden. Ten eerste is dit de toetsing aan

externe veiligheidsnormen. Aangezien de Maas in het basisnet als een zwarte vaarroute is aangewezen, is er geen plaatsgebonden risico op de oever te verwachten. Dit komt omdat de contour klein is en gerekend wordt vanaf de vaarroute op de Maas. Verantwoording van het groepsrisico is nodig maar een berekening van het groepsrisico kan meestal achterwege worden gelaten¹⁸.



Figuur 4: indeling ontwerp Basisnet Water

Het tweede aspect is de mogelijkheid dat brandbare vloeistoffen (vooral benzine) bij een lekkage van een tanker, een drijfslag op het water vormt. Dit kan een plasbrand tot gevolg hebben. Daar waar dicht op de oever gebouwd wordt, moet onderzocht en gemotiveerd worden hoe met een eventuele plasbrand rekening gehouden is. Daarbij worden bouwkundige maatregelen en overwegingen t.a.v. de bestrijdbaarheid meegenomen. Het is belangrijk dit aan het begin van de vorming van het plan mee te nemen. Naarmate het plan verder van de oever ligt wordt dit minder belangrijk.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag	Niet relevant	Slecht

Een plasbrandaandachtsgebied krijgt op grond van het definitief ontwerp basisnet water een breedte van 25 meter. In het Land van Cuijk kan deze afstand gerekend worden vanaf de Winterdijk of de kade (bijv. gemeente Grave). Voor plannen die op meer dan 25 meter van dit punt liggen, kan de overweging van een plasbrand achterwege blijven.

4.3.9 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

De spoorlijn Nijmegen – Venlo wordt niet gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook in het basisnet spoor is niet met deze spoorlijn rekening gehouden. Externe veiligheid is niet relevant voor deze spoorlijn.

¹⁸ berekening van de hoogte van het GR is alleen nodig indien bevolkingsdichtheid > 1500 pers/ha (dubbelzijdig) of 2250 pers/ha (enkelzijdig) is. De bevolkingsdichtheid langs de oever van de Maas in het Land van Cuijk is aanmerkelijk lager dan de hiervoor genoemde dichtheden.

Ruimtelijke dynamiek	Hoogte risico's	Beheersbaarheid
Laag – Hoog	Niet relevant	Niet aan de orde

5. ORGANISATIE EXTERNE VEILIGHEID

5.1 Inleiding

In het uitvoeringsprogramma Brabant Veiliger 2011 – 2014 ligt de nadruk op het vasthouden van het kwaliteitsniveau van het uitvoeren van EV-taken. Deze kwaliteit is uitgewerkt in kwaliteitscriteria's. Om blijvend te voldoen aan deze kwaliteitscriteria is het nodig de taakuitvoering in de gemeentelijke organisaties te borgen en de samenwerking te zoeken op onderdelen waarin niet zelfstandig kan worden voldaan aan de kwaliteitscriteria. Hierna worden de belangrijkste keuzes die de gemeenten maken om te voldoen aan de kwaliteitscriteria, nader toegelicht.

5.2 Borging EV-taken

5.2.1 Waarom borging belangrijk is

De gemeenten van het Land van Cuijk voeren vele taken uit zonder dat expliciete borging van deze taken in de organisaties heeft plaatsgevonden. Externe veiligheid is ook slechts één van de taken die op het bord van de gemeente ligt. Het is een taak met een beperkte werkomvang die bovendien om de inzet van verschillende personen binnen de organisatie vraagt. Borgen is in dit geval belangrijk omdat:

- Externe veiligheid gaat over het voorkomen van gebeurtenissen die in Nederland praktisch nooit voorkomen. Daardoor verslapt de aandacht in de loop der tijd. Maar als er wat gebeurt, kunnen de gevolgen letterlijk rampzalig zijn;
- Het onderwerp wordt als technisch en abstract ervaren. Omdat het veel collega's niet aanspreekt bestaat het gevaar dat het onvoldoende ambtelijke en bestuurlijke aandacht krijgt;
- De komende jaren zullen vele personele verschuivingen plaatsvinden bij de gemeenten, ondermeer door de vergrijzing, persoonlijke ontwikkeling van medewerkers en de samenwerking van de gemeenten. Een kleine uitvoeringstaak zoals externe veiligheid raakt dan makkelijk in de vergetelheid.

5.2.2 Uitgangspunten borging EV

Voor de borging van de uitvoering van taken wordt zoveel mogelijk aangesloten bij cyclische processen die binnen de gemeenten worden toegepast. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het milieuprogramma of milieujaarverslag: hiermee kan een koppeling worden gemaakt met de beleidsvisie, het uitvoeringsprogramma externe veiligheid en de ev-taken die als milieutaken worden gezien. Voor externe veiligheid wordt tot 2015 een afzonderlijk uitvoeringsprogramma opgesteld.
- Handhavingsbeleidsplan en -programma: hierin wordt externe veiligheid als onderwerp in de probleemanalyse en prioritering van handhavingsactiviteiten meegenomen.
- Personeelsbeleid: bij een actieve toepassing van de POPP-cyclus kan de taakverdeling op het gebied van externe veiligheid worden verankerd.

- Integraal veiligheidsbeleid: externe veiligheid wordt meegenomen als onderwerp of in de vorm van project(en) in het gemeentelijke integrale veiligheidsplan en uitvoeringsplan.

Omdat elke gemeente deze cycli op een andere wijze heeft georganiseerd, is het borgen van EV-taken maatwerk. Het is daarbij belangrijk dat de rollen, taken en bevoegdheden van alle actoren duidelijk zijn. De gemeenten hebben eind 2012 in een bestuurlijke verklaring toegelicht hoe zij de taakuitvoering blijvend adequaat hebben georganiseerd. In de komende jaren wordt de taakuitvoering gemonitord, geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

5.2.3 Verduidelijking rol Ambtenaar openbare orde en veiligheid (AOV)

Het veiligheidsterrein waarop de gemeente opereert omvat een scala aan veiligheidsthema's. Deze kunnen worden onderverdeeld in vijf veiligheidsvelden¹⁹, te weten:

- veilige woon en leefomgeving;
- bedrijvigheid en veiligheid;
- jeugd en veiligheid;
- fysieke veiligheid;
- integriteit en veiligheid.

Het totaal van deze veiligheidsvelden wordt ook wel 'integrale veiligheid' genoemd. De gemeente heeft een regierol op dit complexe terrein. Externe veiligheid valt onder het veiligheidsveld 'fysieke veiligheid' en maakt als zodanig onderdeel uit van het gemeentelijke integrale veiligheidsplan en uitvoeringsplan.

Het integrale veiligheidsbeleid is in Nederland beleidsmatig en operationeel georganiseerd aan de hand van de zogenaamde veiligheidsketen.



In de fasen "proactie" en "preventie" ligt de nadruk op het voorkomen of wegnemen van de oorzaken van onveiligheid en het beperken van de risico's op ongevallen. Externe veiligheid speelt met name in deze fasen. De formele besluitvorming over externe veiligheid vindt immers plaats in de ruimtelijke planvormingsprocessen en bij omgevingsvergunningen (met name voor het milieudeel). De eindverantwoordelijkheid voor externe veiligheid ligt in deze fasen bij de vakinhoudelijke afdelingen.

De laatste drie fasen hebben betrekking op de voorbereiding, bestrijding en nazorg bij rampen. Hierin heeft de gemeenten een beperktere rol. De daadwerkelijke uitvoering ligt immers grotendeels bij de Veiligheidsregio en andere veiligheidspartners (zoals bedrijven). De gemeentelijke taak beperkt zich in deze fasen tot regievoering. In het geval van externe veiligheid wordt dit vooral bereikt door het faciliteren van de samenwerkingen van veiligheidspartners, elkaar informeren en betrekken bij belangrijke ontwikkelingen, het bewaken van afspraken en procesvoering.

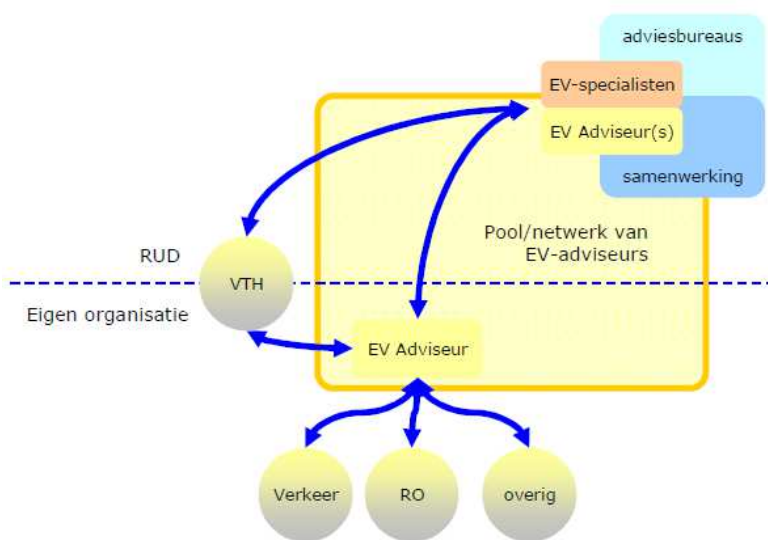
¹⁹ Deze indeling is overgenomen uit de Handreiking "Kernbeleid Veiligheid", VNG september 2010, pagina 49.

Omdat de schakels in de veiligheidsketens elkaar beïnvloeden zorgen de gemeenten voor een goede verbinding tussen de proactie- en preventiefasen en de laatste drie fasen van de keten.

In het integrale veiligheidsplan en uitvoeringsplan wordt benoemd welke plaats externe veiligheid inneemt in de gemeentelijke organisatie. Indien er bijzondere aandachtspunten zijn kunnen projecten worden geformuleerd. Daarnaast zorgen alle verantwoordelijke vakafdelingen voor een goede onderlinge informatieverstrekking.

5.2.4 Versterking rol interne EV-adviseur

De taakuitvoering is bij de gemeenten van het Land van Cuijk op min of meer vergelijkbare manier georganiseerd. Bij alle gemeenten treedt één adviseur op als interne EV-adviseur. Deze adviseur is veelal de schakel tussen vakafdelingen, de externe specialisten (RMB, Veiligheidsregio) en andere partijen (zoals de provincie). De medewerkers van de vakafdelingen zijn verantwoordelijk voor het signaleren van EV-relevantie en het bijeenbrengen en verwerken van de juiste adviseurs en adviezen. Voor specialistische adviezen worden externe specialisten ingeschakeld. Deze werkwijze komt grotendeels overeen met de voorkeursvariant die in 2009 door Arena Consulting is beschreven²⁰.



De kwaliteitscriteria leggen hoge eisen op aan het kennisniveau en de capaciteit van EV-adviseur. Deze adviseur heeft door het beperkte werkaanbod geen volwaardige adviesfunctie en kan niet aan de kwaliteitscriteria van de KPMG voldoen. De gemeenten kunnen aan de kwaliteitscriteria voldoen door samen te werken. In 2012 is een kennisnetwerk opgestart bij het RMB. Dit netwerk wordt eveneens door de Omgevingsdienst Brabant Noord georganiseerd en versterkt de signalerings- en adviesrol van de interne EV-adviseur van de gemeenten van het Land van Cuijk.

²⁰ Rapport "Georganiseerde veiligheid", Arena Consulting 8 februari 2010. Dit rapport is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Brabant met als doel te beschrijven op welke manier de EV-taakuitvoering bij Brabantse gemeenten geborgd kan worden.

Doordat er een interne vraagbaak is kan het EV-kennisniveau van de medewerkers van de vakafdelingen beperkt blijven. Voorwaarde is dat er voldoende ondersteuning op korte afstand beschikbaar is en er voldoende hulpmiddelen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld een signaleringskaart en formats voor producten waarin externe veiligheid is opgenomen). Daarnaast is er bij enkele gemeenten behoefte om de rol- en taakverdeling te formaliseren. Deze gemeenten leggen de rollen, taken en bevoegdheden van de verschillende actoren vast en evalueren dit jaarlijks.

5.3 Samenwerking externe veiligheid

5.3.1 Gemeenten Land van Cuijk

De gemeenten van het Land van Cuijk werken al op verschillende gebieden samen. Op dit moment wordt gewerkt aan een fusie van de drie ambtelijke organisaties van de gemeenten Cuijk, Mill en Sint Hubert en Grave. Op 1 januari 2014 moet de fusie zijn afgerond. In de fusie worden de EV-taken meegenomen. Ook de gemeenten Boxmeer en Sint Anthonis hebben zich uitgesproken voor een intensieve ambtelijke en bestuurlijke samenwerking. Ook na de fusie/uitbouwen van de samenwerking voldoen de gemeenten aan de kwaliteitscriteria EV.

5.3.2 Veiligheidsregio en Omgevingsdienst Brabant Noord

Door de versterking van de EV-adviesrol ontstaan er duidelijke lijnen tussen de interne EV-adviseur en de externe adviseurs. Dit zijn het RMB en de Veiligheidsregio (Regionale brandweer Brabant Noord).

De gemeenten maken afspraken met de Veiligheidsregio's over de adviestaken en de wijze van adviseren. Dit wordt vastgelegd in dienstverleningsovereenkomsten of werkafspraken. De Omgevingsdienst Brabant Noord gaat de gemeenten adviseren over de Wabovergunning (milieudeel) van de Bevi-bedrijven. Daarbij wordt waar mogelijk en nodig advies gevraagd aan de Veiligheidsregio. De Omgevingsdienst en de Veiligheidsregio maken onderling werkafspraken over de advisering aan de gemeenten. Daarbij is het streven om een integraal advies op te stellen waarbij de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst beide vanuit hun eigen verantwoordelijkheid adviseren.

5.3.3 Beheer risico-informatie

De gemeente heeft de taak om de risicokaart actueel te houden. Ook voor de eigen planvorming is het hebben van actuele en toegankelijke informatie over externe veiligheidsrisico's belangrijk. De Omgevingsdienst Brabant Noord krijgt hier een herkenbare rol in. De voornaamste risico's worden gevormd door Bevi-bedrijven. De Omgevingsdienst stelt de omgevingsvergunning (milieudeel) van deze bedrijven op. Onderdeel van deze procedure is het aanpassen van het RRGs/risicokaart.

Ook wordt de overige risico-informatie (zoals risicoberekeningen die bij ruimtelijke plannen worden opgesteld) actief beheerd.

5.3.4 Risicocommunicatie

De regierol voor risicocommunicatie ligt momenteel bij de Veiligheidsregio. De veiligheidsregio stelt in 2012 een beleidsplan op waar de taak rondom risicocommunicatie in wordt opgenomen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de uitvoering van risicocommunicatie bij de gemeenten ligt. Dit zal consequenties hebben voor de inzet van personeel en middelen. De gemeenten zullen (bestuurlijke) keuzes maken over deze inzet. Naar aanleiding van het beleidsplan van de Veiligheidsregio worden de communicatieactiviteiten van de gemeenten gepland en geraamd.

BIJLAGE: KWALITEITSCRITERIA EXTERNE VEILIGHEID

1. Strategisch beleid

- De gemeente heeft een strategisch beleidskader vastgesteld waarin de visie, ambities en acties op het gebied van externe veiligheid (EV) zijn opgenomen. Dit beleidskader is vertaald naar de structuurvisie ruimtelijke ordening van de gemeente.

2. Operationeel beleid

- De gemeente heeft operationeel beleidskader voor de uitvoering van de EV-taken en EV verankerd in ander operationeel beleid.

3. Planning en control

- De gemeente heeft alle noodzakelijk capaciteit en financiële middelen geborgd om de EV-taken te kunnen uitvoeren en de gestelde ambities te kunnen bereiken door het uitvoeren van de opgenomen acties.
- De expertise op het vlak van EV bij de gemeente voldoet aan de kwaliteitscriteria EV zoals opgenomen in de maatlat externe veiligheid en de eindrapportage ontwikkeling kwaliteitscriteria transitieprogramma (KPMG).
- Bij de gemeente is een EV- of milieuadviseur aanwezig die als verbindende schakel fungeert tussen de taakvelden en EV-specialisten.
- Bij de gemeente is de (basis)kennis aanwezig om de relevantie van EV in een dossier te kunnen bepalen en de implicaties van een EV-advies volwaardig mee te kunnen nemen in de afweging.
- De aanwezige EV-deskundigen die bestuurlijk of ambtelijk adviseren bij de gemeente, beschikken over de juiste competenties, waaronder inlevingsvermogen, integraal denken en werken, en oplossingsgerichtheid.

4. Voorbereiden

- De gemeente heeft het aspect EV geborgd in de werkprocessen. Dit betekent dat de borging van de uitvoering van de EV-taken en de samenwerking tussen alle benodigde interne vakdisciplines betrokken bij het aspect EV.
- Binnen de gemeente is een heldere rolverdeling in verantwoordelijkheden en taken van proceseigenaren en EV-deskundigen.
- De gemeente heeft geborgd dat er voldoende expertise beschikbaar is in de diverse werkprocessen.
- De EV-specialisten kunnen onafhankelijk toetsen, ofwel een “zuiver” risicobeeld schetsen. Dat wil zeggen niet bij voorbaat al ingeperkt of ingekleurd door politieke preferenties of financiële afwegingen.
- Bij de gemeente is EV-deskundigheid op de locatie beschikbaar om basiskennis en ervaringsopbouw te ontwikkelen.

5. Uitvoering

- De gemeente geeft uitvoering aan de EV-taken:
 - De gemeente beheert de risico-informatie van stationaire risicobronnen, transportroutes en vliegbewegingen, waarvoor conform wet- en regelgeving een registratieverplichting geldt, zodanig dat deze actueel, juist en volledig is vastgelegd in het RRGs.
 - De gemeente heeft een verwijzing vanaf de gemeentelijke website naar de risicokaart voor haar eigen grondgebied.
 - In omgevingsvergunningen is het aspect externe veiligheid meegenomen. De omgevingsvergunningen worden gehandhaafd op het aspect externe veiligheid.
 - In verkeersbesluiten is het aspect externe veiligheid meegenomen.
 - De gemeente zorgt voor een actueel inzicht in de risico's over gemeentelijke wegen.
 - In ruimtelijke plannen is het aspect externe veiligheid meegenomen.
 - De gemeente heeft alle saneringssituaties bij de Bevi-inrichtingen opgelost en actualiseert de bestemmingsplannen binnen de gestelde termijnen zodanig dat de latente saneringssituaties worden opgelost.
 - De gemeente geeft uitvoering aan het communicatiebeleid van de veiligheidregio inzake risico's rondom externe veiligheid.

6. Monitoring

- De gemeente monitort jaarlijks de kwaliteitscriteria zoals genoemd in het Programma Brabant Veiliger 2011-2014.

7. Rapportage, evaluatie en bijsturing

- De gemeente evalueert jaarlijks aan de hand van de monitoring in hoeverre binnen de eigen organisatie voldaan wordt aan de kwaliteitscriteria en in hoeverre bijsturen binnen de organisatie noodzakelijk is.
- De gemeente rapporteert jaarlijks de voortgang op de kwaliteitscriteria zoals genoemd in het Programma Brabant Veiliger 2011-2014.
- De gemeente implementeert nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving op EV en borgt deze in eigen beleid en uitvoering.
- De gemeente stelt haar strategisch beleid bij indien uit de monitoring blijkt dat dit noodzakelijk is of wanneer actualisatie wettelijk gezien noodzakelijk is.