

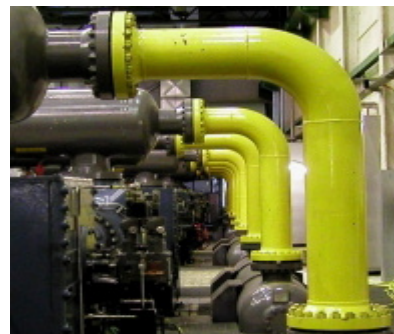


PROVINCIAAL UITVOERINGSPROGRAMMA EXTERNE VEILIGHEID 2015-2020

Jaarrapportage 2020

Provinciaal Uitvoeringsprogramma

Externe Veiligheid



Provincie Utrecht

2015-2020

Inhoudsopgave

	<u>bladzijde</u>
Samenvatting	3
Hoofdstuk 1. Lokaal externe veiligheidsbeleid	8
Hoofdstuk 2. Ondersteunen professionele taakuitvoering bevoegde gezagen	10
Hoofdstuk 3. Financiën	16
Hoofdstuk 4. Verantwoording en Programmamanagement	17
Hoofdstuk 5. De landelijke deelprogramma's	19
Bijlage 1. Oriëntatiewaarde Groepsrisico	21

Samenvatting Jaarrapportage Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2020

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken van risico's op calamiteiten met gevaarlijke stoffen waarbij dodelijke slachtoffers vallen. De risicobronnen zijn: Inrichtingen, transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen, vuurwerk bij evenementen, en het gebruik van luchthavens.

Door het Rijk, IPO, de VNG en de Veiligheidsregio's werden in het kader van de "Impuls Omgevingsveiligheid" (IOV), de volgende deelprogramma's ontwikkeld voor de periode 2015-2020 om de kwaliteit van de uitvoering van externe veiligheidsregelgeving te continueren dan wel te verbeteren:

- Het deelprogramma voor de uitvoering van lokaal externe veiligheidsbeleid. Dit werd uitgevoerd door de afzonderlijke provincies;
- Het deelprogramma voor inrichtingen die vallen onder het Besluit risico zware ongevallen. Dit werd uitgevoerd door de gezamenlijke provincies, het Rijk, de Brzo-RUD's (de provincie Utrecht is aangesloten bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) en de gezamenlijke veiligheidsregio's;
- Het deelprogramma voor te stellen eisen aan de vergunningverlening in de zogeheten Publicatiereeks gevaarlijke stoffen. Dit werd uitgevoerd door de gezamenlijke provincies, het Rijk, het bedrijfsleven en de Brzo-RUD's;
- Het deelprogramma gericht op de voor de professionals benodigde informatie en kennisinfrastructuur. Dit werd uitgevoerd door de gezamenlijke provincies;
- De modernisering van de omgevingsveiligheid ondermeer gericht op het vormgeven van het Register externe veiligheid en het overdragen van kennis over de Omgevingswet. Dit werd uitgevoerd door het Rijk;
- Het deelprogramma gericht op nieuwe prioriteiten en ontwikkelingen zoals de gevolgen van de energietransitie voor externe veiligheid en het omgaan met zeer zorgwekkende stoffen. Dit werd uitgevoerd door het Rijk.

De Impuls Omgevingsveiligheid en het PUEV werd eind 2019 met een jaar verlengd tot en met 2020.

Het deelprogramma voor de uitvoering van het lokaal extern veiligheidsbeleid werd door de afzonderlijke provincies gerealiseerd en geregistreerd. De middelen gingen naar de provincies. Dit deelprogramma stond centraal in het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (PUEV) 2015-2020 van de provincie Utrecht.

De overige deelprogramma's zijn landelijk aangestuurd door landelijke projectgroepen waarin provincies, Rijk, Brzo-RUD's, veiligheidsregio's en bedrijfsleven (PGS) samenwerken, of door het Rijk. De rijksmiddelen gingen naar de landelijke coördinatoren van deze programma's. Deze deelprogramma's krijgen een vervolg na 2020 en worden in de PUEV- jaarrapportage alleen op hoofdlijnen besproken.

In het programma 2015-2020 is vastgelegd dat Gedeputeerde Staten jaarlijks een jaarrapportage vaststellen en dat Provinciale Staten jaarlijks als bijlage bij de jaarrekening een samenvatting van de PUEV-jaarrapportage met een bestedingsoverzicht vaststellen.

Deelprogramma uitvoering lokaal externe veiligheidsbeleid

Het zwaartepunt voor de uitvoering van het PUEV 2015-2020 lag in de provincie Utrecht bij de Omgevingsdienst Regio Utrecht (OdrU), de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD Utrecht), de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) en de provincie Utrecht. Samen met de gemeenten Nieuwegein en Veenendaal (die overigens ook zijn aangesloten bij de RUD Utrecht of de OdrU), vormden zij de PUEV-projectgroep. Dit is een ambtelijke projectgroep. In deze projectgroep werd kennis gedeeld, werden problemen besproken en opgelost. Er werd nauw samengewerkt tussen de RUD Utrecht en de OdrU. De provincie voerde de regie en was voorzitter van de projectgroep. In de projectgroep werd de uitvoering van het programma gecoördineerd en vanuit de projectgroep vond afstemming plaats met de gemeenten in de provincie.

Doelen

De belangrijkste doelen in het PUEV voor 2020 zijn:

- Het beschikken over voldoende externe veiligheidsspecialisten, het provinciale en landelijk kennisnetwerk in stand houden, organisatorische borging van externe veiligheid;
- Het versterken van de borging van externe veiligheid in het gemeentelijk beleid;
- De borging van externe veiligheid in ruimtelijke plannen/omgevingsplannen en vergunningverlening;
- Goed voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet;
- Het actueel houden van het Risicoregister, waarbij wordt geanticipeerd op de Omgevingswet;
- Het voorkomen van saneringsgevallen en overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico;
- Belangen behartigen van de provincies in de Stuurgroep Basisnet om ervoor te zorgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor past binnen de risicoruimte die in het Basisnet is vastgesteld.

Resultaten

- **De uitvoering van externe veiligheid is geborgd.** Er zijn bij de uitvoeringsdiensten voldoende goed gekwalificeerde mensen beschikbaar om adequate adviezen te verstrekken aan gemeenten ten behoeve ruimtelijke plannen, de vergunningverlening en de ontwikkeling van beleid.
- **In 2020 werd in 94% van de ontwerp bestemmingsplannen die aan de provincie werden voorgelegd externe veiligheid goed verwerkt.** Doordat regelgeving op het gebied van externe veiligheid standaard wordt toegepast bij vergunningverlening aan bedrijven en in ruimtelijke plannen.
- **Risico's zijn door de uitvoeringsdiensten en gemeenten bijgehouden in het Risicoregister en vermeld op de Risicokaart.**
- **Er is een provincie dekkend gemeentelijk routenet voor gevaarlijke stoffen** (gemeentelijke en provinciale wegen).
- **Er is een landelijk expertisecentrum met een landelijke site (www.Relevant.nl)** dat zorgdraagt voor kennisuitwisseling en introductie van nieuwe regelgeving.
- **In 2020 werd in de provincie Utrecht in het kader van het PUEV door de milieudiensten/gemeenten gewerkt aan 31 externe veiligheidsadviezen voor vergunningen en 394 externe veiligheidsadviezen voor ruimtelijke plannen. In 12 gemeenten is gewerkt aan een omgevingsvisie en is door de externe veiligheidsadviseurs input geleverd. Registraties in het Risicoregister zijn gecontroleerd en bedrijven-mutaties werden aangebracht in het register. In 2020 werden in twee gemeenten de gemeentelijke route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangepast.**
- **In de Omgevingswet wordt meer de nadruk gelegd op het bouwen van kwetsbare en zeer kwetsbare functies buiten het brand, explosie en toxische aandachtsgebied (effectgebied) van risicobronnen.** Er is ervaring opgedaan met nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid in het kader van de Omgevingswet. In 2020 zijn voor risicobedrijven de aandachtsgebieden berekend. Dit is grotendeels afgerond.
- **Mede op basis van de provinciale inbreng werd door het Rijk werden maatregelen genomen om 1450 lpg wagons treinen die via Amersfoort reden te herrouteren.** De provincie Utrecht heeft de belangen behartigd van provincies in de Stuurgroep van het Basisnet. Het Rijk nam ondermeer maatregelen om het gebruik van de Betuweroute te bevorderen zoals het invoeren van prijsprikkels. Maar dit lost niet alle knelpunten op. Zie blz. 5 Aandachtspunten basisnet spoor.
- **Het groepsrisico is vrijwel overal langs de provinciale wegen kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (richtwaarde) voor het groepsrisico.** Dit blijkt uit een monitoringsonderzoek uit 2020 naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen in de provincie Utrecht. De tellingen 2020 geven geen aanleiding om bepaalde provinciale wegen uit te sluiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Aandachtspunten

1. Basisnet spoor

Ruimtelijke ontwikkelingen en groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen leidden steeds meer tot onaanvaardbare risico's in Nederland. Om dit probleem op te lossen is een landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen uitgewerkt, waarbij enerzijds grenzen worden gesteld aan de vervoerskant en anderzijds aan de ruimtelijke ontwikkelingen nabij vervoersassen. Het basisnet is inwerking getreden in april 2015.

In 2016 werd geconstateerd dat er meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute en de Bentheimroute (via Amersfoort) naar Duitsland ging dan was toegestaan en minder over de Betuweroute dan was gepland. Een van de oorzaken waren werkzaamheden aan het spoor in Duitsland. Om de Betuweroute beter te benutten wordt in Duitsland de spoorinfrastructuur tussen Emmerich en Oberhausen vernieuwd en uitgebreid tot drie sporen. De werkzaamheden zijn gepland tot 2022, maar de verwachting is dat dit nog enkele jaren langer zal duren. Een andere oorzaak was dat de route via Bentheim en Brabant korter is en vervoerders hier liever gebruik van maken. Een derde oorzaak is dat er in het Ruhrgebied een beperkte capaciteit is door het nu al intensieve treinverkeer van reizigers en goederen. DB Netz heeft als taak de capaciteit in Duitsland optimaal te gebruiken en maakt voor bepaalde vervoersstromen nog steeds gebruik gemaakt van de Bentheimroute via Amersfoort, of de Brabantroute, terwijl ook de Betuweroute hiervoor geschikt is.

Er werden maatregelen genomen. Het gebruik van de Betuweroute werd bijvoorbeeld gestimuleerd door middel van prijsprikkels en door afspraken van het Rijk met vervoerders/Sabic werden 1450 lpg wagons die reden via Amersfoort naar Tsjechië geherrouteerd. Deze rijden niet meer via Amersfoort.

Het in het basisnet vastgestelde risicoplafond (vertaald in maximale aantallen transporten) voor het spoortraject Utrecht-Amersfoort-Barneveld is laag. In de praktijk wordt dit plafond niet nageleefd omdat het traject een belangrijk onderdeel is van de route naar Bentheim. Gemeenten moeten op grond van de regelgeving bij de vaststelling van ruimtelijke plannen uitgaan van de wettelijk vastgesteld aantallen. Dit leidt tot onderschatting van risico's op dit traject. Anderzijds leidt dit tot overschatting van de risico's op het traject Hilversum-Amersfoort-richting Zwolle waar veel minder transport plaatsvindt dan in het Basisnet is toegestaan. De provincie zet zich via de Stuurgroep Basisnet in om dit knelpunt op te lossen.

Het Rijk wil dit aanpassen en meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de omleidingsroutes toelaten. Dit kan nadelig zijn voor de provincie Utrecht. In 2019 en 2020 is gestart met het inventariseren van vervoersontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt afgerond in 2021. Daarnaast is gestart met een onderzoek naar mogelijkheden om het basisnet robuuster te maken. De resultaten worden in 2021 uitgewerkt in een Actieprogramma Robuust Basisnet.

2. Groepsrisico

Spoor en snelwegen

In het eindrapport basisnet (2009) is aangegeven dat bij snelwegen rond Utrecht (A1, A2, A12, A27) de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico licht overschreden zal blijven op basis van de wettelijk vastgestelde vervoerplafonds. Deze overschrijdingen waren het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en het rekening houden met groeiscenario's voor het vervoer van lpg/propana. Ook langs het spoor in Amersfoort is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Deze is iets hoger dan langs de snelwegen en was er al bij de vaststelling van het basisnet.

De verantwoordelijkheid voor het ontstaan van de overschrijding ligt voor het transport over snelwegen en spoorwegen vooral bij het Rijk in verband met de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen en bij de gemeente die ruimtelijke ontwikkelingen toelaten nabij het spoor en snelwegen.

De provincie kan wel invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, want de provincie kan regels opstellen met het oog op het provinciaal belang om ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden. In 2020 is de provincie in het kader van de omgevingsverordening gestart met een onderzoek naar het vaststellen van regels die hieraan een bijdrage kunnen leveren.

Inrichtingen

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt bij 5 lpg tankstations (Amersfoort, Utrecht, Leusden) en 1 Brzo inrichting (De Ronde Venen) overschreden. Het verhoogde groepsrisico bestond op deze locaties al bij de start van het programma.

De verantwoordelijkheid voor het groepsrisico bij lpg tankstations ligt vooral bij gemeenten. Zij zijn bevoegd gezag voor de lpg tankstations en voor het toestaan van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de tankstations en gemeenten moeten het groepsrisico verantwoorden. Sinds 2000 zien we overigens een daling van de verkoop van lpg met 75% en de verwachting is dat deze daling zich de komende jaren zal voortzetten. Dit kan leiden tot vermindering van het aantal locaties waar de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

De provincie is bevoegd gezag voor Brzo inrichtingen en de gemeente voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de inrichtingen. Bepalend voor het bepalen van de verantwoordelijkheid voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is de vraag welk besluit van provincie of gemeente heeft geleid tot de overschrijding van het groepsrisico.

Ten aanzien van risicovolle inrichtingen kan de provincie wel invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, want de provincie kan regels opstellen met het oog op het provinciaal belang om ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden.

Bouwopgave

Het huidige ruimtegebruik en de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen levert veiligheidsvraagstukken op in relatie tot de opslag, be- en verwerken en transport van gevaarlijke stoffen. Dit blijkt ondermeer doordat op locaties langs het spoor en snelwegen en bij risicovolle bedrijven de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico worden overschreden. Tot dusver geldt dit voor een beperkt aantal locaties dat vanaf de start van het programma in 2015 niet is gegroeid. Maar bij de realisatie van de bouwopgave waar de provincie nu voor staat verwacht de provincie een toename van het aantal locaties.

3. De omgevingswet

De inwerkingtreding van de Omgevingswet is een jaar uitgesteld. De voorbereiding op de inwerkingtreding loopt dus door tot en met 2021. Praktische zaken moeten nog worden geregeld. De Omgevingswet biedt bijvoorbeeld mogelijkheid om bouwkundige maatregelen voor te schrijven, maar de kosten en effecten hiervan zijn nog niet bekend en worden nog onderzocht.

Doorkijk provinciale inzet op het gebied van lokale externe veiligheid na 2020

De provincie verdeelde tot en met 2020 de rijksbijdrage voor externe veiligheid over de uitvoeringsdiensten. Het Rijk, provincies en gemeenten zien voor de periode vanaf 2021 geen rol meer in het programmeren van de uitvoering van lokale externe veiligheidstaken. De uitvoering wordt aan gemeenten overgelaten en daardoor meer ingebed in het gemeentelijk beleid. De gemeenten besteden deze taken uit aan de uitvoeringsdiensten en ontvangen de rijksbijdrage direct via het gemeentefonds. De Rijksmiddelen zullen lager zijn dan de afgelopen jaren. Dat impliceert dat gemeenten vanaf 2021 zelf een deel van de ontbrekende middelen voor de uitvoering van externe veiligheidstaken moeten financieren.

De coördinerende en programmerende rol die de provincie vervulde t.a.v. de lokale externe veiligheid zal na afronding van het PUEV veranderen omdat de provincie niet meer de middelen zal verdelen over de omgevingsdiensten. Dat betekent niet dat de provinciale inzet stopt. We denken hierbij aan de uitvoering van de volgende taken/activiteiten:

1. De provincie als wetgever:

In de Omgevingsvisie heeft de provincie aangegeven te streven naar het voorkomen van normoverschrijdingen voor externe veiligheid en waar mogelijk naar verlaging van bestaande risico's bij inrichtingen en transport. De provincie kiest voor het ruimtelijk scheiden van bedrijven die met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen werken (Brzo-bedrijven) en kwetsbare functies. De provincie onderzoekt welke provinciale regels een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de risico's.

2. De provincie als belangenbehartiger van burgers en gemeenten in de provincie:

Risico's langs het spoor en snelwegen worden veroorzaakt door het vervoer en door ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie is lid van de Stuurgroep basisnet en kan bij het Rijk lobbyen voor een

veilig basisnet die het mogelijk maakt om op veilige wijze de bouwopgave te kunnen realiseren en bestaande risico's te verlagen.

3. De provincie als bevoegd gezag en Interbestuurlijk toezicht:

De provincie is bevoegd gezag voor risicovolle bedrijven en voert VTH taken uit. De provincie zal in het kader van de Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen de gemeentelijke routing blijven coördineren en periodiek tellingen uitvoeren op provinciale wegen.

Met de uitvoering van het PUEV zijn voorwaarden geschapen voor een goede naleving van regelgeving op het gebied van externe veiligheid. De provincie zal in het kader van het Interbestuurlijk toezicht een vinger aan de pols houden om erop toe te zien dat de externe veiligheidsregelgeving goed wordt uitgevoerd.

4. Samenwerking en verbinding

In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is aangegeven dat de provincie samenwerkt met de partners (gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio) om risico's in beeld te brengen en te zoeken naar maatregelen om die risico's te beperken. Het PUEV-overleg heeft goed gefunctioneerd en wordt voortgezet ten behoeve van het delen van kennis en het afstemmen van beleid. Ten aanzien van ontwikkelingen rondom de Brzo bedrijven onderhoudt de provincie contact met de OD NZKG. Daarnaast neemt de provincie deel in de IPO-werkgroep omgevingsveiligheid, die betrokken is bij de uitvoering van de landelijke deelprogramma's voor omgevingsveiligheid.

De provinciale activiteiten voor de komende jaren zullen in 2021 worden beschreven in het Programma Gezond en Veilig provincie Utrecht.

Bestedingen in 2020

Voor de uitvoering van het programma waren minder middelen nodig dan gepland.

De subsidies van 2020 aan de RUDU Utrecht en de OdrU zijn toegekend (zie bestedingen).

Medio 2021 wordt de subsidie aan de Omgevingsdienst Regio Utrecht (OdrU) en de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD Utrecht) voor het jaar 2020 definitief vastgesteld. Naar verwachting zal een deel van toegekende subsidie wegens onderbesteding worden gerestitueerd. De onderbesteding hangt vooral samen met verminderde werkzaamheden in verband met corona.

PUEV 2020	Begroting	Budget 2020	Bestedingen
	Uitgaven		
	RUD Utrecht	184.100	184.100
	OdrU	161.250	161.250
	Middelen PUEV	20.062	3.800
	Afwikkeling voorg jaren		-/- 43.137
	Mobiliteitsprogramma*	100.000	97.995
	Totaal	465.412	404.007
	Inkomsten		
	Rijksbijdrage	204.142	204.142
	Reserve PUEV	161.270	101.870
	Mobiliteitsprogramma * t.b.v.tellingen	100.000	97.995
	Totaal	465.412	404.007

*Dit budget is geen onderdeel van het PUEV maar wordt wel gemeld omdat de middelen voor externe veiligheid worden aangewend.

De stand van de reserve per 1 januari 2020 was € 161.270. In 2020 is hieraan onttrokken € 101.870. De stand per 31 december 2020 is € 59.400. Bij de jaarrekening 2020 stellen wij voor om het resterende saldo van deze reserve te laten vrijvallen, vooruitlopend op de financiële afronding van het programma in 2021, en in lijn met de Nota reserves en voorzieningen (2018).

Hoofdstuk 1 Lokaal externe veiligheidsbeleid

Inleiding

De belangrijkste doelen in het PUEV voor 2015-2020 zijn:

- Het beschikbaar houden van voldoende externe veiligheidsspecialisten, het provinciale en landelijk kennisnetwerk in stand houden, organisatorische borging van externe veiligheid;
- Het versterken van de borging van externe veiligheid in het gemeentelijk beleid;
- De borging van externe veiligheid in ruimtelijke plannen vergunningverlening en handhaving;
- Het actueel houden van het Risicoregister;
- Het goed voorbereid zijn op de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021;
- Het voorkomen van saneringsgevallen en overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

1.1. Organisatorische borging externe veiligheid

Voor de organisatorische borging van externe veiligheid is belangrijk: de kritische massa, de werkwijze, de kwaliteit van de producten.

Kritische massa

De meeste doelstellingen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd. Er is ervaring opgedaan met nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Er is geïnvesteerd in scholing. De uitvoering van externe veiligheid is geborgd. Regelgeving op het gebied van externe veiligheid wordt standaard toegepast bij vergunningverlening, de verlening van vergunningen en in ruimtelijke plannen. Risico's zijn bijgehouden in het Risicoregister en vermeld op de Risicokaart. Er is een landelijk expertisecentrum met een landelijke site (www.Relevant.nl) dat zorgdraagt voor kennisuitwisseling en introductie van nieuwe regelgeving.

De kritische massa voor de uitvoering van lokale externe veiligheidstaken zit nu bij de RUD Utrecht, de OdrU en de Veiligheidsregio. In de PUEV-projectgroep, dit is een ambtelijke projectgroep, werd de uitvoering van het programma gecoördineerd en vond afstemming plaats met alle gemeenten. Kennis werd gedeeld. Problemen waar deelnemers in de praktijk tegen aan liepen werden besproken en opgelost. Er werd nauw samengewerkt tussen de uitvoeringsdiensten. De provincie voerde de regie en was voorzitter van de projectgroep. De PUEV-projectgroep bestond uit de OdrU, de RUD Utrecht, de Veiligheidsregio, de gemeenten Veenendaal en Nieuwegein. Er werd gebruik gemaakt van het landelijk kennisnetwerk voor externe veiligheid.

De Veiligheidsregio adviseert het bevoegd gezag bij besluiten (vergunningverlening, vaststellen ruimtelijke plannen) om te komen tot een goede verantwoording van het groepsrisico. In de PUEV-projectgroep is afgesproken dat de omgevingsdiensten en gemeenten de Veiligheidsregio tijdig betrekken bij de voorbereiding van besluitvorming in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en van ruimtelijke plannen. Anderzijds is afgesproken dat de Veiligheidsregio tijdig externe veiligheidsadviezen verstrekt die voldoen aan landelijk ontwikkelde kwaliteitscriteria.

Kwaliteit van producten

Een belangrijke voorwaarde voor de toekenning van subsidie was het voldoen aan de maatlatcriteria voor externe veiligheid. De uitvoering van werkzaamheden op het gebied van externe veiligheid werd getoetst aan de landelijk ontwikkelde werkstandaarden voor omgevingsdiensten.

In 2020 werd deelgenomen aan opleidingen ter voorbereiding van de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

1.2 Borging externe veiligheid in beleid

Provincie

Externe veiligheid is in het provinciale beleid geborgd in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021, het Strategische Mobiliteitsplan en in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en inmiddels ook in de provinciale omgevingsvisie.

Op 1 oktober 2012 is het wetsvoorstel Revitalisering Generiek Toezicht (schorsing, vernietiging, sanctie op taakverwaarlozing) in werking getreden en daarmee een vernieuwd systeem van Interbestuurlijk Toezicht (IBT): generiek, sober, proportioneel, achteraf en gebaseerd op vertrouwen. Het toezicht op de gemeenten en waterschappen is primair bij de provincie komen te liggen en het toezicht op de provincies bij het Rijk. Met de uitvoering van het PUEV zijn voorwaarden geschapen voor een goede naleving van regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

Gemeenten

De volgende gemeenten hebben voor externe veiligheid specifiek een beleidsvisie uitgewerkt: Utrecht, Veenendaal en Nieuwegein. Door de Milieudienst Noord-West Utrecht (thans OdrU) is een regionale visie vastgesteld voor Stichtse Vecht en Woerden.

Gemeenten bereiden zich voor op de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet. Deze wet biedt goede mogelijkheden om externe veiligheid integraal mee te nemen in het gemeentelijke beleid en de gemeentelijke planvorming. In 2020 werden externe veiligheidsadviezen verstrekt ten behoeve van de ontwikkeling van omgevingsvisies in de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Nieuwegein, Woudenberg, Veenendaal, Montfoort, Stichtse Vecht, Woerden, Oudewater, Wijk bij Duurstede en De Bilt. De Omgevingswet treedt in werking in 2022. De voorbereiding hierop door gemeenten loopt nog door in 2021. De gemeentelijke omgevingsvisies zijn nog volop in ontwikkeling.

Veiligheidsregio

De veiligheidsregio's staan voor de taak om een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige organisatie van de brandweezorg, geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen, rampenbestrijding en crisisbeheersing onder één regionale bestuurlijke regie te realiseren. Daar zijn hoge kosten mee gemoeid. De Veiligheidsregio's willen daarom meer investeren in het voorkómen van calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Dit beleid is ook vastgelegd in het Regionaal Beleidsplan van de Veiligheidsregio Utrecht. Het beleid van de Veiligheidsregio Utrecht is in lijn met het PUEV, want het externe veiligheidsbeleid richt zich eveneens op het voorkómen van rampen.

De veiligheidsregio's werkten nauw samen om kosten te besparen en te komen tot een beter onderling afgestemde taakuitvoering en werden rechtstreeks door het Rijk gefinancierd. De externe veiligheidstaken van de Veiligheidsregio worden na 2020 gefinancierd via de gemeenten.

Hoofdstuk 2 Ondersteunen professionele taakuitvoering bevoegde gezagen

2.1 Vergunningverlening, toezicht, handhaving

Doelen voor de vergunningverlening zijn:

- Het continueren van de beheersfase;
- Het voldoen aan de wettelijke vereisten ten aanzien van externe veiligheid;
- Het voldoen aan landelijke kwaliteitscriteria;
- Het voorkomen van saneringsgevallen en overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico;
- Het voorbereid zijn op de komst van de Omgevingswet.

In 2020 werd de beheersfase in de provincie Utrecht gecontinueerd door het uitvoeren van risicoberekeningen, risicoanalyses en verantwoording van het groepsrisico. In 2020 werden door de OdrU en de RUD Utrecht 31 externe veiligheidsadviezen opgesteld t.b.v. de vergunningverlening.

De afstemming en samenwerking t.a.v. het toezicht en de handhaving van de vergunningen geschiedde in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst handhaving en niet via het PUEV.

Overschrijding van het groepsrisico

Er zijn geen saneringsgevallen in de provincie Utrecht en er is een beperkt aantal overschrijdingen van het groepsrisico.

Het terugdringen van overschrijdingen van het groepsrisico is niet wettelijk verplicht, maar is wel een provinciale doelstelling. Bij 5 lpg tankstations wordt de 'oriëntatiewaarde' van het groepsrisico nog overschreden. In twee gevallen gaat het om een hele lichte overschrijding. Bij één Brzo-bedrijf was het groepsrisico door ruimtelijke ontwikkelingen rondom de inrichting net onder de oriëntatiewaarde, maar door een aanpassing van de rekenmethodiek is deze nu net boven de oriëntatiewaarde uitgekomen. Het verhoogde groepsrisico bestond op deze locaties al bij de start van het programma.

De verantwoordelijkheid voor het groepsrisico bij lpg tankstations ligt vooral bij gemeenten. Zij zijn bevoegd gezag voor de lpg tankstations en voor het toestaan van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de tankstations en moeten het groepsrisico verantwoorden. Sinds 2000 zien we echter een daling van de verkoop van lpg met 75%. De verwachting is dat deze daling zich de komende jaren zal voortzetten.

De provincie is bevoegd gezag voor de Brzo inrichting en gemeenten voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de inrichting. Bepalend voor het bepalen van de verantwoordelijkheid voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is de vraag welk besluit van provincie of gemeente heeft geleid tot de overschrijding van het groepsrisico.

De provincie kan ten aanzien van risicovolle bedrijven wel invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, want de provincie kan regels opstellen met het oog op het provinciaal belang om ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden.

2.2 Ruimtelijke ordening en externe veiligheid/structuurvisies externe veiligheid

Om externe veiligheid risico's te kunnen beperken is het belangrijk dat in een vroegtijdig stadium van de planvorming rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van risicobronnen.

Doelen voor ruimtelijke ordening en externe veiligheid zijn:

- Externe veiligheid in een vroegtijdig stadium van de planvorming mee te nemen door externe veiligheid te integreren in het gemeentelijk beleid zoals structuurvisies, omgevingsvisies.
- In 100% van de ontwerp ruimtelijke plannen die aan de provincie worden voorgelegd is externe veiligheid goed verwerkt;
- Het voorkomen van saneringsgevallen en overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico;
- Voorbereid te zijn op de komst van de Omgevingswet (zie ook paragraaf 2.3).

In 2020 werd in 94% van de ontwerp ruimtelijke plannen die aan de provincie Utrecht werden voorgelegd externe veiligheid goed verwerkt. De provincie heeft bij een ruimtelijk plan geadviseerd om de verantwoording van het groepsrisico aan te vullen.

Gemeenten werden in 2020 begeleid door de omgevingsdiensten en de VRU bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen. De OdrU en de RUD Utrecht stelden 394 adviezen op. De Provincie, Veiligheidsregio en de ODru/RUDU hebben in 2020 adviezen uitgewisseld. Deze samenwerking wordt positief beoordeeld door de leden van de PUEV-projectgroep.

2.3 Omgevingswet en de verantwoording van het groepsrisico

Voor het groepsrisico (zie bijlage 1) geldt geen harde wettelijke norm. Het bevoegd gezag moet een afweging maken welke externe veiligheidsrisico's voor groepen mensen acceptabel zijn gelet op maatschappelijk baten van de te ondernemen activiteit ten opzichte van de lasten (slachtoffers, gewonden, kosten van de rampenbestrijding). De verantwoording van het groepsrisico vormt onderdeel van de vergunningverlening aan risicovolle inrichtingen en de vaststelling van ruimtelijke plannen. In de Omgevingswet is gekozen voor een meer effectgerichte aanpak van diverse ongevalsscenario's. Gemeenten moeten zogeheten aandachtsgebieden vaststellen rondom risicobronnen, waarbinnen beperkingen voor de vestiging van bepaalde objecten gelden. Voor kwetsbare en (nieuwe) zeer kwetsbare functies gelden grenswaarden. Aandachtsgebieden zijn gebieden waar mensen binnenshuis, zónder aanvullende maatregelen onvoldoende beschermd zijn tegen de dodelijke gevaren van het omgaan met gevaarlijke stoffen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten gevaren (en derhalve aandachtsgebieden) voor de omgeving: warmtestraling (brandaandachtsgebied), overdruk (explosieaandachtsgebied) en concentratie giftige stoffen in de lucht (gifwolkaandachtsgebied). Gemeenten moeten t.a.v. de aandachtsgebieden in de voorbereiding van besluitvorming nadenken over de risico's en mogelijke effecten bij een incident en de te nemen maatregelen. Dat kunnen maatregelen zijn met betrekking tot gebouwen (bouwvoorschriften) of omgevingsmaatregelen zoals het vastleggen van dichtheden t.a.v. het groepsrisico.

Deze effectgerichte aanpak impliceert een minder rekenkundige benadering van het groepsrisico, maar betekent niet dat de hoogte van het groepsrisico geen rol meer speelt. Het zal in veel gevallen namelijk niet mogelijk zijn om kwetsbare functies geheel buiten de aandachtsgebieden te vestigen of voldoende maatregelen te nemen om de gevolgen van een ramp te voorkomen. Vooral op locaties waar het groepsrisico al verhoogd is zal bij toename van het groepsrisico, de vraag om een berekening een rol blijven spelen.

2.4 Risico-inventarisatie/Risicoregister Gevaarlijke stoffen (RRGS)

De risicovolle inrichtingen en buisleidingen in de provincie Utrecht zijn ingevoerd in het risicoregister en werden bijgehouden. Na de vaststelling van het landelijk basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in april 2015 zijn ook de risico-gegevens van rijkswegen, vaarwegen en spoorwegen permanent op de Risicokaart gezet.

In het programma streefden we naar een betrouwbaar inzicht in risicovolle activiteiten. In 2020 zijn risicobronnen in het RRGS geactualiseerd. Bij 8 bedrijven werden door de RUD Utrecht en de OdrU mutaties aangebracht.

In de Omgevingswet wordt meer uitgegaan van een effectbenadering zie paragraaf 2.3. In 2020 werd ter voorbereiding op het inwerkingtreden van de Omgevingswet het brand, explosie en toxisch aandachtsgebied vastgesteld voor de risicovolle bedrijven in de provincie Utrecht. Dit is grotendeels afgerond. Er zijn nog wat inhoudelijke discussies over de berekening van sommige aandachtsgebieden. De aandachtsgebieden worden opgenomen in de landelijke signaleringskaart externe veiligheid en na inwerkingtreding van de omgevingswet in het Register Externe Veiligheid. Er wordt in 2021 gewerkt aan een directe koppeling tussen zaakdossiers en het Register.

2.5 Transport

Doelen

In het PUEV streefde de provincie naar de volgende doelstellingen:

- We streven ernaar het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de risicoruimte te krijgen die is vastgesteld in het basisnet.
- We streven ernaar om de provincie dekkende gemeentelijke routing in stand te houden en waar nodig te actualiseren.
- We streven er naar dat geen saneringsgevallen (grenswaarde) en aandachtspunten (overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico) ontstaan door het situeren van kwetsbare functies nabij transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Dit doen we door uitvoering te geven aan de nieuwe regelgeving die geldt voor het landelijk basisnet en door in het ruimtelijk beleid rekening te houden met externe veiligheid.

Landelijke ontwikkelingen: Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Ruimtelijke ontwikkelingen en groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen leidden steeds meer tot onaanvaardbare risico's in Nederland. Om dit probleem op te lossen is een landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen uitgewerkt, waarbij enerzijds grenzen worden gesteld aan de vervoerskant en anderzijds aan de ruimtelijke ontwikkelingen nabij vervoersassen. Het basisnet is inwerking getreden in april 2015.

In 2016 werd geconstateerd dat er meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute en de Benthimeroute gingen dan was toegestaan en minder over de Betuweroute dan was gepland. Er werden maatregelen genomen. Het gebruik van de Betuweroute werd bijvoorbeeld gestimuleerd door middel van prijsprikkels. Er werd een serviceloket ingesteld voor vervoerders en verladers, dat informatie verstrekt over het vervoeren van gevaarlijke stoffen binnen de vervoerplafonds, de mogelijkheden van routing en mogelijke technische belemmeringen voor het vervoer (bijvoorbeeld welke locomotief is geschikt voor welk spoor). Door afspraken van het Rijk met vervoerders/Sabic werden 1450 lpg wagons die reden via Amersfoort naar Tsjechië geherrouteerd. Deze rijden niet meer via Amersfoort.

Daarmee werd de problematiek niet opgelost. Duitsland kent geen Basisnet en DB Netz heeft als taak de capaciteit in Duitsland optimaal te gebruiken. In het Ruhrgebied is een beperkte capaciteit door het nu al intensieve treinverkeer (reizigers en goederen). Daardoor wordt voor bepaalde vervoersstromen nog steeds gebruik gemaakt van de Benthimer- of de Brabantroute, terwijl ook de Betuweroute hiervoor geschikt is.

Op een aantal spoortrajecten in Nederland is het vervoer van gevaarlijke stoffen verboden of zijn lage lagere vervoerplafonds vastgesteld om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute te sturen. Het Rijk wil dit aanpassen en meer vervoer van gevaarlijke stoffen over de omleidingsroutes toelaten. In 2019 en 2020 is gestart met het inventariseren van vervoersontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt afgerond in 2021. Daarnaast is gestart met een onderzoek naar mogelijkheden om het basisnet robuuster te maken. De resultaten worden in 2021 uitgewerkt in een Actieprogramma Robuust Basisnet. Kernthema's daarin zijn:

1. **Internationaal:** In internationaal verband versneld de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen verder verbeteren. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met Duitsland en België over treinpaden.
2. **Nationaal:** Verbeteren van de huidige Basisnetsystematiek die zodanig sturend is dat de veiligheid van mens en milieu gewaarborgd is ingeval van vervoer gevaarlijke stoffen. Met daarbij de randvoorwaarde dat deze systematiek ook voor de burger eenvoudig te begrijpen is maar die bovenal ook rechtvaardig is. Bijvoorbeeld door ambities t.a.v. vervoer van gevaarlijke stoffen, de bouwopgave, de energietransitie en andere duurzaamheidsaspecten op elkaar af te stemmen.
3. **Infrastructuur:** Investeren in infrastructurele oplossingen, rekening houdend met het toekomstige vervoersaanbod (van onder andere het vervoer van gevaarlijke stoffen) en de

ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van het spoor. Bijvoorbeeld door uitvoering van een haalbaarheidsstudie naar de mogelijkheden voor ontvlechting van goederen- en personenvervoer in gemeenten, de Goederenruit Zuid-Nederland (Betuweroute, Ro-Bel (route Rotterdam-België), Zuidtak Betuweroute, bypasses rond stedelijk gebied en de Noordtak van de Betuweroute.

4. **Lokaal & regionaal:** Oplossen van (huidige) lokale/regionale knelpunten en vraagstukken, waaronder mogelijke quick-wins die de leefbaarheid ten goede komen. Bijvoorbeeld door bypasses in stedelijk gebied, modal shift, toepassing veiligheidssystemen. Daarbij zal ook het aspect sturing van het vervoer van gevaarlijke stoffen een element zijn.

Stuurgroep basisnet

De realisatie van dit soort maatregelen wordt besproken in de Stuurgroep Basisnet. De provincie Utrecht vertegenwoordigt met Noord-Brabant de provincies in deze stuurgroep. De provincie coördineert de IPO en VNG inbreng in de stuurgroep en behartigt de belangen van de provincies.

Situatie in Utrecht in 2020

Het in het basisnet vastgestelde risicoplafond (vertaald in maximale aantallen transporten) voor het spoortraject Utrecht-Amerfoort- Barneveld is heel laag om het vervoer via de Betuweroute te bevorderen. In de praktijk wordt dit plafond niet nageleefd omdat dit traject een belangrijk onderdeel is van de route naar Bentheim. Gemeenten moeten echter op grond van regelgeving bij de vaststelling van ruimtelijke plannen uitgaan van de wettelijk vastgesteld aantallen. Dit leidt op dit traject tot onderschatting van risico's. Anderzijds leidt dit tot overschatting op het traject Hilversum-Amersfoort-richting Zwolle waar veel minder transport plaatsvindt dan in het Basisnet is toegestaan.

Langs het spoor in Amersfoort is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Deze is iets hoger dan langs de snelwegen. Deze overschrijding bestond al bij de start van het programma en was het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en het rekening houden met groeiscenario's in het basisnet. De verantwoordelijkheid voor het ontstaan van de overschrijding ligt voor het transport over spoorwegen vooral bij het Rijk in verband met de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen en bij de gemeente die ruimtelijke ontwikkelingen toelaten nabij het spoor.

De provincie kan wel invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, want de provincie kan regels opstellen met het oog op het provinciaal belang om ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden.

Beëindiging chloorvervoer over het spoor

Het chloorvervoer wordt door een safetydeal tussen het Rijk en het bedrijfsleven voortaan op één locatie gemaakt en gebruikt, waardoor het vervoer tussen Groningen en Rotterdam is beëindigd. Structurele transporten waren al vanaf 2006 beëindigd. Incidentele transporten stoppen in 2021.

Vaarwegen en wegen

Op vaarwegen is nog veel groei mogelijk zonder dat leidt tot een verhoogd groepsrisico. De binnenvaart ziet mogelijkheden om een deel van het vervoer over het spoor, te vervoeren over het water bijvoorbeeld door het combineren van meerdere stoffen in één tankschip.

De basisnet plafonds op de rijkswegen worden niet overschreden. Veiligheidsrisico's op wegen worden met name veroorzaakt door het vervoer van lpg/propana. Bronmaatregelen en zonering kunnen leiden tot een robuust basisnet voor de weg voor de komende decennia mits gemeenten niet te dicht bouwen op de rijkswegen. Bij de A2, A12 en A27 blijft op een aantal locaties de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico licht overschreden. Deze overschrijding bestond al bij de start van het programma en was het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en het rekening houden met groeiscenario's in het basisnet. De verantwoordelijkheid voor het ontstaan van de overschrijding ligt voor het transport over snelwegen en spoorwegen vooral bij het Rijk in verband met de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen en bij de gemeente die ruimtelijke ontwikkelingen toelaten nabij het spoor en snelwegen.

De provincie kan wel invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico, want de provincie kan regels opstellen met het oog op het provinciaal belang om ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden.

Onderliggend wegennet

De provincie coördineert de routing van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Er is een provincie dekkende gemeentelijke routing.

In 2020 is een monitoringsonderzoek gedaan naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen in de provincie Utrecht. Op de meeste locaties is sprake van een daling van het vervoer van brandbare gassen. Op enkele locaties is er sprake van een lichte stijging. De externe veiligheidsadviseurs van de Rud Utrecht en de OdrU geven aan dat de getelde transporten geen invloed hebben op de berekende risico's in ruimtelijke plannen die zijn vastgesteld. Het groepsrisico is vrijwel overal langs de provinciale wegen kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (richtwaarde) voor het groepsrisico. De tellingen 2020 geven geen aanleiding om bepaalde provinciale wegen uit te sluiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Luchtvaart

a. Luchthaven Schiphol

Externe Veiligheidsrisico's doen zich met name voor nabij de luchthaven Schiphol. In Utrecht treft men slechts een 10-8 contour voor het plaatsgebonden risico aan (dit is een kans zone waarin de kans op een dodelijke slachtoffer door het gebruik van de luchthaven één op 100 mln. is). De grenswaarde ligt in de zone direct rondom de luchthaven Schiphol waar de kans op een dodelijk slachtoffer één op een miljoen is. Het groepsrisico is verwaarloosbaar in de provincie Utrecht.

b. Luchtvaartterrein Hilversum

Externe veiligheidsrisico's doen zich voor direct nabij het luchtvaartterrein in Noord-Holland in Hilversum en Loosdrecht. De vereiste veiligheidszones zijn in acht genomen.

c. Helihavens

Bij een standaard helihaven, vallend onder een Luchthavenregeling, komt de grenswaarde (het plaatsgebonden risico van een kans van één op een miljoen) niet buiten de helihaven. Het groepsrisico is verwaarloosbaar in de provincie Utrecht. Onderzoek vindt plaats zodra een aanvraag bij de provincie voor het realiseren van een helihaven wordt ingediend en bij een omzetting van een bestaande vergunning in een luchthavenregeling.

2.6. Doorkijk provinciale inzet op het gebied van lokale externe veiligheid na 2020

De provincie verdeelde tot en met 2020 de rijksbijdrage voor externe veiligheid over de uitvoeringsdiensten. Het Rijk, provincies en gemeenten zien voor de periode vanaf 2021 geen rol meer in het programmeren van de uitvoering van lokale externe veiligheidstaken. De uitvoering wordt aan gemeenten overgelaten en daardoor meer ingebed in het gemeentelijk beleid. De gemeenten besteden deze taken uit aan de uitvoeringsdiensten en ontvangen de rijksbijdrage direct via het gemeentefonds. De Rijksmiddelen zullen lager zijn dan de afgelopen jaren. Dat impliceert dat gemeenten vanaf 2021 zelf een deel van de ontbrekende middelen voor de uitvoering van externe veiligheidstaken moeten financieren.

De coördinerende en programmerende rol die de provincie vervulde t.a.v. de lokale externe veiligheid zal na afronding van het PUEV veranderen omdat de provincie niet meer de middelen zal verdelen over de omgevingsdiensten. Dat betekent niet dat de provinciale inzet stopt. We denken hierbij aan de uitvoering van de volgende taken/activiteiten:

1. De provincie als wetgever:

In de Omgevingsvisie heeft de provincie aangegeven te streven naar het voorkomen van normoverschrijdingen voor externe veiligheid en waar mogelijk naar verlaging van bestaande risico's bij inrichtingen en transport. De provincie kiest voor het ruimtelijk scheiden van bedrijven die met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen werken (Brzo-bedrijven) en kwetsbare functies. De provincie onderzoekt welke provinciale regels een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de risico's.

2. De provincie als belangenbehartiger van burgers en gemeenten in de provincie:

Risico's langs het spoor en snelwegen worden veroorzaakt door het vervoer en door ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie is lid van de Stuurgroep basisnet en kan bij het Rijk lobbyen voor een

veilig basisnet die het mogelijk maakt om op veilige wijze de bouwopgave te kunnen realiseren en bestaande risico's te verlagen.

3. De provincie als bevoegd gezag en Interbestuurlijk toezicht:

De provincie is bevoegd gezag voor risicovolle bedrijven en voert VTH taken uit. De provincie zal in het kader van de Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen de gemeentelijke routing blijven coördineren en periodiek tellingen uitvoeren op provinciale wegen.

De provincie zal in het kader van het Interbestuurlijk toezicht een vinger aan de pols houden om erop toe te zien dat de externe veiligheidsregelgeving goed wordt uitgevoerd.

4. Samenwerking en verbinding

In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is aangegeven dat de provincie samenwerkt met de partners (gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio) om risico's in beeld te brengen en te zoeken naar maatregelen om die risico's te beperken. Het PUEV-overleg heeft goed gefunctioneerd en wordt voortgezet ten behoeve van het delen van kennis en het afstemmen van beleid. Ten aanzien van ontwikkelingen rondom de Brzo bedrijven onderhoudt de provincie contact met de OD NZKG. Daarnaast neemt de provincie deel in de IPO werkgroep omgevingsveiligheid, die betrokken is bij de uitvoering van de landelijke deelprogramma's voor omgevingsveiligheid.

De provinciale activiteiten voor de komende jaren zullen in 2021 worden beschreven in het Programma Gezond en Veilig provincie Utrecht.

Hoofdstuk 3 Financiën PUEV 2015-2020

Voor de uitvoering van het programma waren minder middelen nodig dan gepland. De subsidies van 2020 aan de RUDU Utrecht en de OdrU zijn toegekend (zie bestedingen). Medio 2021 wordt de subsidie aan de Omgevingsdienst Regio Utrecht (OdrU) en de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD Utrecht) voor het jaar 2020 definitief vastgesteld. Naar verwachting zal een deel van toegekende subsidie wegens onderbesteding worden gerestitueerd. De onderbesteding hangt vooral samen met verminderde werkzaamheden in verband met corona.

PUEV 2020	Begroting	Budget 2020	Bestedingen
	Uitgaven		
	RUD Utrecht	184.100	184.100
	OdrU	161.250	161.250
	Middelen PUEV	20.062	3.800
	Afwikkeling voorg jaren		-/- 43.137
	Mobiliteitsprogramma*	100.000	97.995
	Totaal	465.412	404.007
	Inkomsten		
	Rijksbijdrage	204.142	204.142
	Reserve PUEV	161.270	101.870
	Mobiliteitsprogramma * t.b.v.tellingen	100.000	97.995
	Totaal	465.412	404.007

*Dit budget is geen onderdeel van het PUEV maar wordt wel gemeld omdat de middelen voor externe veiligheid worden aangewend.

De stand van de reserve per 1 januari 2020 was € 161.270. In 2020 is hieraan onttrokken € 101.870. De stand per 31 december 2020 is € 59.400. In de loop van 2021 wordt het programma financieel afgerond. Daarna – bij de Jaarrekening 2021 - kan een eventueel saldo vrijvallen naar de algemene middelen.

Hoofdstuk 4 Verantwoording en Programmamanagement

Programmamanagement

De provincie was samen met de gemeenten, Omgevingsdienst Regio Utrecht OdrU) en de Regionale uitvoeringsdienst Utrecht (Rud Utrecht) verantwoordelijk voor het realiseren van de doelen van het PUEV 2015-2020. De provincie werkte daarbij nauw samen met de Veiligheidsregio Utrecht. De provinciale regisserende rol bestond uit:

- Het stimuleren en faciliteren van gemeenten: het in stand houden van een kennisnetwerk, voorwaarden stellen aan het beschikbaar stellen van middelen;
- Sturen op realisatie van doelstellingen;
- Monitoring;
- Belangenbehartiging naar rijksoverheid ten behoeve van de realisatie van doelstellingen van het programma en de uitvoerbaarheid van externe veiligheidsregelgeving.

Het programmamanagement regelt de uitvoering van het uitvoeringsprogramma. Belangrijke aspecten daarin waren:

- Organisatie;
- Voortgangsbewaking, informatie en communicatie;
- Financiën.

Organisatie

De provincie Utrecht was verantwoordelijk voor het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2015-2020:

- Provinciale Staten hebben het PUEV 2015-2020 vastgesteld;
- Het college van Gedeputeerde Staten droeg jaarlijks zorg voor een actualisatie van het uitvoeringsprogramma.
- Het college van Gedeputeerde Staten was bevoegd om:
 - Af te wijken van de inhoudelijke lijn van het uitvoeringsprogramma dan wel van specifieke onderdelen;
 - In te grijpen op de leiding van het programma, dan wel de leiding van de projecten en activiteiten, of ondersteunende activiteiten;
 - Bij het leveren van wanprestatie geen middelen beschikbaar te stellen, dan wel terug te vorderen.

Maar dat bleek in de praktijk niet nodig.

De **programmалеider** gaf leiding aan de uitvoering van het uitvoeringsprogramma en droeg in die hoedanigheid zorg voor:

- Het doen starten van de in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten en activiteiten;
- Het monitoren van de inhoudelijke (doelen en projecten en activiteiten), organisatorische en financiële voortgang van het uitvoeringsprogramma;
- Het signaleren van knelpunten en het ondernemen van acties om knelpunten op te lossen.

Voortgangsbewaking, Informatie en Communicatie

De programmалеider hield een aantal malen per jaar voortgangsgesprekken met de PUEV-deelnemers en stelt daarvan een verslag op. De voortgang van de uitvoering van het PUEV werd besproken in de PUEV-projectgroep.

Het college van Gedeputeerde Staten stelde jaarlijks een jaarrapportage vast. Provinciale Staten stelde jaarlijks als bijlage bij de jaarrekening een samenvatting van de Jaarrapportage vast.

Communicatie over het uitvoeringsprogramma en de daarin opgenomen projecten en activiteiten vond plaats langs een drietal lijnen:

- Het beschikbaar stellen van het jaarlijks aangepaste PUEV en de jaarrapportage aan alle in het uitvoeringsprogramma participerende organisaties;
- Plaatsen van jaarrapportages op de provinciesite en perspublicaties;
- Het daar waar relevant beleggen van informatiebijeenkomsten over projecten of activiteiten.

Financiële verantwoording

De rijksmiddelen voor het deelprogramma Uitvoering lokale externe veiligheidstaken gingen gedurende de programmaperiode in 2015-2020 via de provincie naar de RUD Utrecht en de OdrU.

De Omgevingsdienst Regio Utrecht en de Regionale Uitvoeringsdienst moesten aannemelijk maken:

1. Dat een tijdige inbreng van externe veiligheid in ruimtelijke planprocedures en in de vergunningverlenings- en handavingsprocedures is geborgd;
2. Dat de adviezen die werden opgesteld ten behoeve de vergunningverlening, de handhaving en ten aanzien van ruimtelijke plannen/projecten voldeden aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan externe veiligheid;
3. Dat de in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) ingevoerde gegevens voldoen aan de wettelijke eisen en eventueel in het programma aangegeven doelen en activiteiten;
4. Dat afspraken die gemaakt zijn in de PUEV-projectgroep werden nageleefd;
5. Dat de kosten voor de adviezen werden gemaakt voor uren van de deelnemers aan het programma en niet door adviesbureaus, tenzij de beschikbare capaciteit tijdelijk onvoldoende is en aantoonbaar niet kan worden opgevuld;
6. Dat zij t.a.v. de werkzaamheden die werden gesubsidieerd voldeden aan de landelijk vastgestelde kwaliteitseisen en in het kader van de Impuls Omgevingsveiligheid ontwikkelde werkstandaarden voor externe veiligheid.

De Omgevingsdienst Regio Utrecht en de Regionale Uitvoeringsdienst moesten verder inzicht geven in:

1. De producten die zijn geleverd met de verstrekte middelen;
2. De op basis van de verstrekte subsidie gerealiseerde uren, onderbouwd met tijdschrijfgegevens die corresponderen met de onderwerpen die in het PUEV zijn vermeld, met onderbouwing van het bestuurlijk vastgestelde uurtarief. De Omgevingsdienst Regio Utrecht en de RUD Utrecht mochten slechts het laagste uurtarief voor werkzaamheden in rekening brengen dat zij hanteren voor de bij de dienst aangesloten gemeenten en de provincie Utrecht.

Als niet werd voldaan aan hetgeen hierboven is vermeld dan kon de provincie besluiten de middelen niet uit te keren. Hier heeft de provincie geen gebruik van hoeven maken.

Hoofdstuk 5 De landelijke deelprogramma's

Deelprogramma Brzo

In de kabinetsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid "Veiligheid bij Odfjell Terminals Rotterdam" en het advies "Veiligheid bij Brzo-bedrijven, verantwoordelijkheid en daadkracht" van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur van september 2013 werd kenbaar gemaakt dat er een impuls nodig was om de veiligheidssituatie met betrekking tot Brzo-bedrijven te verbeteren.

Dit heeft geleid tot de vorming van regionale Brzo-RUD's en tot het Deelprogramma 1 Brzo. In dit programma werken de 6 regionale Brzo-RUD's nauw samen met de rijksoverheid en de veiligheidsregio's aan het realiseren van een adequate vergunningverlening, toezicht en handhaving en een landelijke coördinatie van de uitvoering van VTH-taken op het gebied van de arbeidsinspectie, brandveiligheid en milieu.

De provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland hebben hun taken t.a.v. de Brzo-bedrijven ondergebracht bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Voor het deelprogramma Brzo ligt het accent op het verbeteren van de kwaliteit van en de uniformiteit in aanpak en uitvoering van de Brzo-taken waarbij gebruik wordt gemaakt van dezelfde uitgangspunten voor vergunningverlening, dezelfde toezicht instrumenten en één landelijke handhavingsstrategie.

De rijksmiddelen voor dit programma worden rechtstreeks overgemaakt naar het landelijk projectbureau, dat de middelen verdeelt over de projecten. De DCMR verzorgt de coördinatie tussen de zes Brzo-OD's en functioneert als aanspreekpunt voor de departementen, het OM/politie en het bedrijfsleven. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond vervult een coördinerende rol voor de zes Brzo-veiligheidsregio's.

De DCRM stelt jaarlijks een monitoringsrapportage vast over de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken en de veiligheidssituatie bij bedrijven. In 2017 hebben de Brzo directeuren de opdracht gegeven om een nieuw informatiesysteem te ontwikkelen omdat het huidige systeem verouderd is. De ontwikkeling van dit systeem zal de komende jaren plaatsvinden. Ook de Landelijke Benadering Risicobedrijven (LBR) die het gezamenlijke toezichtproces beschrijft wordt de komende jaren verder ontwikkeld.

In het deelprogramma is ook aandacht besteed aan nieuwe ontwikkelingen/onderwerpen zoals de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, aging (veroudering van de installatie), risico's die verbonden kunnen zijn aan de energietransitie, de mogelijkheid om financiële zekerheid te stellen bij de vergunning. Het deelprogramma loopt door na 2020.

Deelprogramma Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen is een handreiking voor bedrijven die gevaarlijke stoffen produceren, transporteren, opslaan en gebruiken en voor de overheden die zijn belast met het toezicht op deze bedrijven en met de vergunningverlening. Op basis van de actuele stand van de techniek wordt een overzicht gegeven van de voorschriften, eisen, criteria en voorwaarden, die kunnen worden toegepast bij de vergunningverlening, het opstellen van algemene regels en het toezicht op bedrijven. In de publicatiereeks wordt aandacht besteed aan de arbeidsveiligheid, de milieuveiligheid, de transportveiligheid en de brandveiligheid.

Met de komst van de nieuwe Omgevingswet krijgen bedrijven en overheden te maken met een nieuwe stijl omgevingsvergunning en bijbehorend besluit (Besluit Activiteiten Leefomgeving), waarin scenario's, doelen en maatregelen helder zijn beschreven en waarbij te stellen eisen ook gelden voor bestaande situaties.

De uitvoering van het deelprogramma PGS wordt door de provincies, Rijk, (Brzo)RUD's en bedrijfsleven gezamenlijk uitgevoerd in een landelijk deelprogramma, ondersteund door een landelijk projectbureau. De rijksmiddelen worden rechtstreeks overgemaakt naar het landelijk projectbureau, dat de middelen verdeelt over de projecten. Door het organiseren van periodiek overleg of kennisdagen met alle betrokken vertegenwoordigers in de PGS-teams wordt kennisoverdracht geborgd en worden gezamenlijke knelpunten besproken. Het actualiseren van PGS-en is een

structurele activiteit omdat de stand der techniek verandert en inzichten t.a.v. te stellen eisen veranderen.

17 PGS-en zijn in 2020 opgeleverd. Als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal een aantal van de PGS-en nog worden aangepast.

Deelprogramma Informatie en Kennisinfrastructuur

Het deelprogramma Informatie en kennisinfrastructuur ondersteunt de uitvoering van het gehele werkveld externe veiligheid, zowel Brzo, PGS, als Lokaal EV-beleid (Bevi, enz.). Dit deelprogramma heeft een relatie met diverse landelijke ontwikkelingen, zoals de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid i.h.k.v. de Omgevingswet.

In dit deelprogramma staan de volgende onderwerpen centraal:

- Het realiseren van een landelijk expertisecentrum en kennisnetwerk ondermeer door de Werkgroep Omgevingsveiligheid (Rijk, IPO, VNG, Omgevingsdiensten, Veiligheidsregio's) en de kennistafels externe veiligheid;
- Het organiseren van het jaarlijks congres van Relevant en kennisportaal;
- Het ontwikkelen van Data-infrastructuur.

Rijksmiddelen worden rechtstreeks overgemaakt naar het landelijk projectbureau, dat de middelen verdeelt over de projecten.

Het expertisenetwerk omgevingsveiligheid is tot op heden afhankelijk van programmatische middelen. Dit is niet wenselijk en ook niet conform andere milieuthema's. In 2019 is dan ook een onderzoek gestart, in samenwerking met VNG, provincies en het RIVM om een gezamenlijke visie op de borging van het expertisenetwerk omgevingsveiligheid uit te werken. In 2021 wordt een beleidsvisie ontwikkeld voor de Informatie- en kennisstructuur. De bestaande activiteiten worden voortgezet.

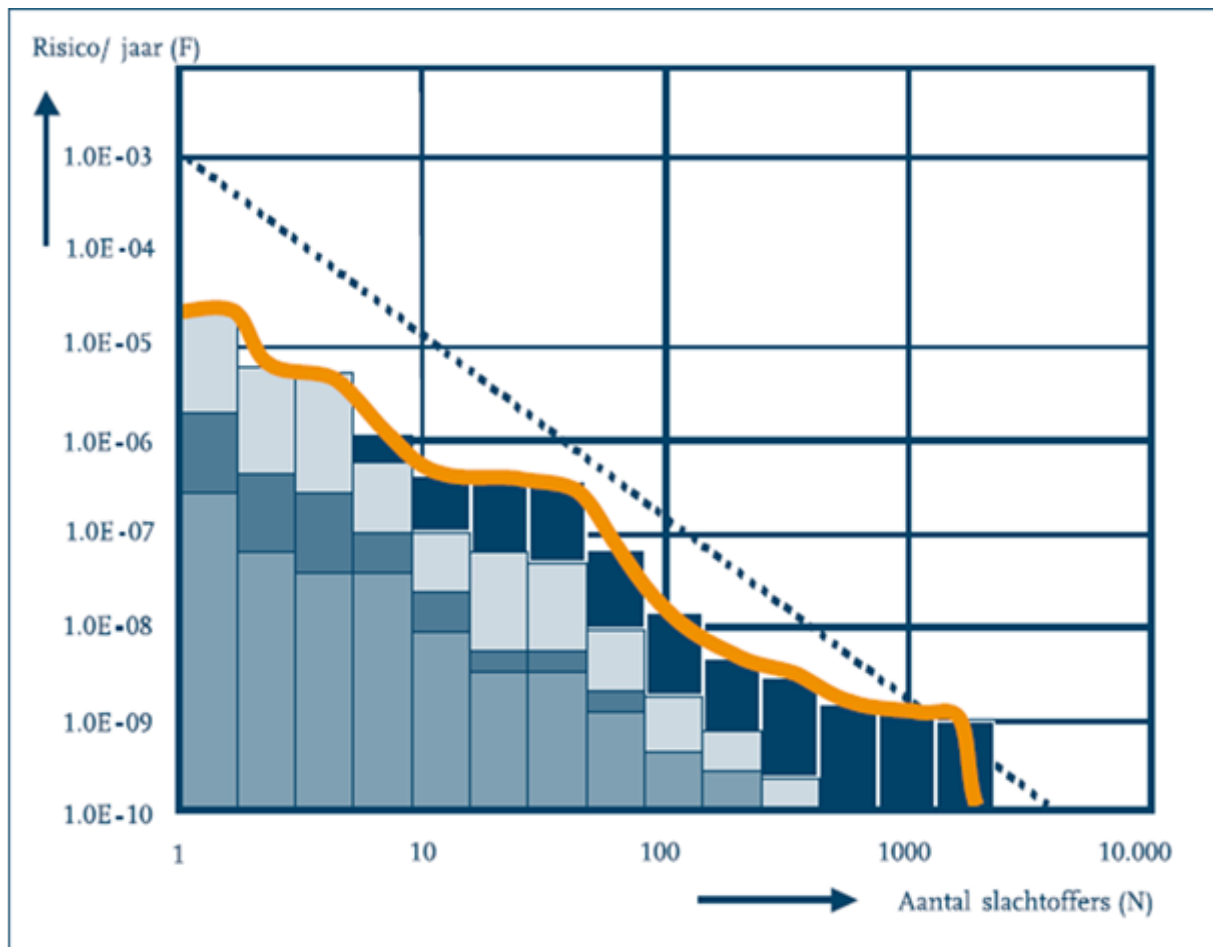
Deelprogramma modernisering Omgevingsveiligheid

Doel van dit deelprogramma is om een zachte landing van het in de Omgevingswet vernieuwde omgevingsveiligheidsbeleid voor te bereiden. Het deelprogramma wordt uitgevoerd door het Rijk i.s.m. koepels van provincies, gemeenten, veiligheidsregio's en omgevingsdiensten. In 2020 zijn aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxische vrijkomen van stoffen berekend. Het Register Externe Veiligheid wordt gebouwd en de infrastructuur wordt ontwikkeld om informatie over de effectgebieden ("aandachtsgebieden") op te slaan. Het deelprogramma loopt door na 2020.

Deelprogramma nieuwe prioriteiten en ontwikkelingen omgevingsveiligheid

Voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven wordt een budget gereserveerd. Organisaties kunnen in 2020 twee keer per jaar projectplannen indienen. Er werden onderwerpen ingediend zoals het vormgeven van de uitvoering van externe veiligheidstaken na 2021, onderzoek naar nieuwe externe veiligheidsaspecten die verbonden zijn aan de energietransitie (vb. buurtbatterijen, waterstoftankstations) en het gebruik van zeer zorgwekkende stoffen. Het deelprogramma loopt door na 2020. Het Rijk beslist over de besteding van de middelen.

Bijlage 1. Oriëntatiewaarde groepsrisico



Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting dan wel een transportas of buisleiding en een ongewoon voorval binnen die inrichting of de transportas/buisleiding.

Deze definitie impliceert een tweetal aspecten dat (rechtstreeks) invloed uitoefenen op de hoogte van het groepsrisico:

- 1) De jaarlijkse kans dat zich een ongeval voordoet met gevaarlijke stoffen;
- 2) Het aantal potentiële dodelijke slachtoffers in de omgeving van de activiteit.

Samen leveren deze factoren dus de kans per jaar op dat groepen personen met een bepaalde omvang slachtoffer worden van een ongeval.

De norm voor groepsrisico heeft niet de status van grenswaarde, maar is een oriënterende waarde. Dit betekent dat de overheid rekening moet houden met de hoogte van het groepsrisico en het groepsrisico moet verantwoorden. Van de oriëntatiewaarde mag gemotiveerd worden afgeweken.

