



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

InfoMil Perspectief | 10

Jaargang 3 | december 2013

***Veilig omgaan met
risicovolle stoffen***

Vanuit InfoMil

Waardering

Met veel plezier maken we ieder kwartaal een nieuwe InfoMil Perspectief. Een 6-koppige redactie selecteert onderwerpen. Een tekstschrijver interviewt betrokkenen. We maken filmpjes, verzamelen links en illustraties. Kortom een goed geolied circus om u de achtergronden en belangrijke ontwikkelingen uit het vakgebied op een aantrekkelijke manier te brengen.

En gelukkig wordt dat door u gewaardeerd. In het klanttevredenheidsonderzoek scoort de 'Perspectief' een nette 7,2. U geeft aan ook geïnteresseerd te zijn in verbreding van de onderwerpen, met name op het gebied van bodem en ondergrond, afval en duurzaam produceren.

Die suggestie pakken wij graag op. Zeker nu we onderdeel zijn van de directie Leefomgeving binnen Rijkswaterstaat. Ons vakgebied wordt – met de Omgevingswet in zicht – steeds integraler. Ook merken we dat er, naast inhoudelijke informatie, binnen het leefomgevingsdomein veel mooie voorbeelden zijn die alle expertises kunnen gebruiken. Denk aan manieren om processen in te richten, samen te werken of draagvlak te creëren. Die liggen wellicht niet altijd op uw specifieke expertisegebied, maar kunnen wel heel inspirerend zijn. Misschien kunt u ze wel naar uw eigen vak vertalen.

In deze Perspectief inspireren we u bijvoorbeeld graag met artikelen over de gezamenlijke ontwikkeling van de PGS 33-richtlijn en de leidraad Gemeente Vol Energie. Samenwerking tussen de verschillende expertises wordt steeds belangrijker. Wij bieden u daarom graag een ruimer perspectief.

Jacco Schotvanger,
hoofd Kenniscentrum InfoMil

Inhoudsopgave

- 4 | Liquefied Natural Gas (LNG)
- 8 | Leidraad energieneutraal wonen
- 10 | Burgers betrekken bij gebiedsontwikkeling
- 12 | Zeer zorgwekkende stoffen

Colofon

InfoMil Perspectief is een uitgave van Kenniscentrum InfoMil. InfoMil Perspectief verschijnt viermaal per jaar via een [gratis abonnement](#).

Kenniscentrum InfoMil maakt onderdeel uit van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat stimuleert de realisatie van duurzame ambities door het verbinden van partijen, de toetsing aan milieuwetgeving en met informatie en advies.

Vragen over deze uitgave kunt u uitsluitend stellen [per mail](mailto:Infomilperspectief@infomil.nl) [Infomilperspectief@infomil.nl].

Overnemen met bronvermelding is toegestaan.

Aan- en afmelden kunt u doen via de website van [Kenniscentrum InfoMil](#).

Redactieadres

InfoMil Perspectief

Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag

[E-mail redactie](mailto:Infomilperspectief@infomil.nl) [Infomilperspectief@infomil.nl]

[Website InfoMil](#)

ISSN 212-0580

Uitgelicht

4 Samen obstakels voor nieuwe brandstof uit de weg ruimen

Liquefied Natural Gas (LNG)

LNG is in opmars als schonere brandstof voor vrachtwagens en schepen. Verschillende private en publieke partijen werken samen om de infrastructuur hiervoor in te richten, onder meer door veiligheidsnormen op te stellen. *Lees verder >>*

8 Gemeenten delen tips over energieneutraal bouwen

Leidraad energieneutraal wonen

Energie neutraal bouwen heeft een centrale plek op elke lokale klimaatagenda. Gemeenten ontwikkelden hiervoor samen met Rijkswaterstaat en Platform 31 een praktische leidraad. *Lees verder >>*

10 Reguleren, regisseren, stimuleren, faciliteren en loslaten

Burgers betrekken bij gebiedsontwikkeling

Burgers komen steeds vaker zelf met een initiatief voor gebiedsontwikkeling of zijn er op een andere manier bij betrokken. Hoe kunnen overheden omgaan met deze burgerparticipatie in gebiedsontwikkeling? *Lees verder >>*

12 Van Nederlandse emissierichtlijn Lucht naar Activiteitenbesluit

Zeer zorgwekkende stoffen

Zogenoemde 'zeer zorgwekkende stoffen' vielen onder de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR). Nu worden ze opgenomen in het Activiteitenbesluit. Bedrijven moeten zich hierdoor nog bewuster worden van het werken met deze stoffen. *Lees verder >>*

Liquefied Natural Gas (LNG)

Samen obstakels voor nieuwe brandstof uit de weg ruimen

Liquefied Natural Gas (LNG) is in opmars als schonere brandstof voor vrachtwagens en schepen. De infrastructuur in Nederland is hier echter nog niet op ingericht. De verplichte omgevingsvergunning voor tankstations en opslag was tot voor kort lastig te verlenen, omdat er geen normen beschikbaar waren met de technische eisen voor de installaties. In juni 2013 kwam de PGS 33-richtlijn beschikbaar. Een stap in de richting van acceptatie en groei van LNG. Het ministerie van IenM, RIVM, vergunningverleners, brandweer en bedrijfsleven vertellen over de risico's, knelpunten en de mogelijkheden om het gebruik van LNG op een veilige manier te laten plaatsvinden.

LNG is aardgas dat na afkoeling tot -162 graden Celsius vloeibaar wordt en dan 600 keer minder volume inneemt. Hierdoor kan het makkelijker worden vervoerd. LNG wordt sinds kort in Nederland gebruikt als brandstof voor schepen en vrachtwagens. Gerrit van Tongeren, voorzitter van het Nationaal LNG Platform: “LNG is duurzaam ten opzichte van andere brandstoffen. Het zorgt voor weinig uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden (NO_x). Bovendien zijn vrachtwagens op LNG veel stiller.” Dat laatste is vooral van belang voor vrachtwagens die in steden rijden, bijvoorbeeld om supermarkten te bevoorraden. Maar ook bunkervessels, schepen die vaak in de haven opereren en door veel bewegingen een grote uitstoot hebben, hebben profijt van een schonere brandstof.

Keten ontwikkelen

Peter Hendrickx, operations manager bij Rolande LNG: “Ons bedrijf zet LNG in de markt als vervanger voor diesel voor het zware transport. Maar daarvoor moesten we de hele keten om LNG te distribueren nog ontwikkelen. Er waren bijvoorbeeld nog geen tankstations voor LNG. We moesten dus een goed werkend tankstation ontwikkelen. Dat er nog geen wet- en regelgeving was, werkte daarbij vertragend. Als er duidelijke regels zijn, helpt dat ons om standaardtechnieken te ontwikkelen. In juni is de definitieve versie van PGS 33 gepubliceerd, als standaard voor vergunningverlening. Dat is een grote stap vooruit.”

Veiligheidsrisico's LNG

Meindert Timmer, Directie Veiligheid en Risico's van het ministerie van IenM: “Het ministerie van Economische Zaken heeft een sterke rol als aanjager van LNG en stelt daarvoor geld beschikbaar. Onze taak is om de risico's en vraagtekens zo snel mogelijk in kaart te brengen. Niet alleen voor LNG, maar direct voor alle nieuwe brandstoffen op basis van methaan.” LNG is als stof vergelijkbaar met LPG, maar de fysische chemie is anders. Edward Geus van het Centrum Veiligheid van het RIVM: “Het beeld van de industrie was dat LNG veiliger is dan LPG. Dit was gebaseerd op bestaande kennis van LNG in (grootschalige) gekoelde opslag bij atmosferische omstandigheden.

“Als er duidelijke regels zijn, helpt dat ons om standaardtechnieken te ontwikkelen”

Bij LNG-tankstations wordt LNG echter onder druk opgeslagen en zijn de risico's daardoor groter dan bij atmosferische opslag van LNG.”

Timmer: “LPG wordt onder druk gecomprimeerd, LNG is juist sterk gekoeld. Daarom zijn de verschillen voor de richtlijnen waaraan tankstations moeten voldoen ook direct heel groot.” Omdat de industrie LNG-tankstations wilde bouwen, werd het initiatief genomen voor het opstellen van een PGS-richtlijn. De PGS stelt standaarden in de techniek voor verschillende typen vrachtwagens, laadarmen en vulslangen, dubbel- of enkelwandige tanks. Geus: “We werkten samen aan deze richtlijn met alle betrokkenen rond LNG. Voor het bedrijfsleven was het belangrijk duidelijkheid te krijgen welke voorwaarden worden gesteld aan de installaties, toe te passen technieken en handelingswijze van medewerkers.”

Verschillende scenario's

De PGS 33-1 beschrijft de eisen voor de interne veiligheid: de veiligheid voor medewerkers. Om te bepalen welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden om ook de veiligheid van omwonenden te waarborgen (externe veiligheid), stelde het RIVM een rekenmethodiek op. ▶

Kenniscentrum InfoMil en de werkgroep EV werkstandaard Vergunningverlening zijn bezig een informatieblad over LNG-tankstations samen te stellen. Het informatieblad wordt begin 2014 toegevoegd aan de werkstandaard Vergunningverlening. De EV werkstandaard Vergunningverlening staat op de [websites van Kenniscentrum InfoMil](#) en [Relevant](#).

Luc Vijgen, senior beleidsmedewerker externe veiligheid bij DCMR Milieudienst Rijnmond, was hierbij betrokken. “Voor de berekening van risico’s moet je kijken naar het tankproces: hoe wordt het LNG verladen vanuit de LNG-tankwagons en wat gebeurt er als in het opslagvat de LNG wordt opgewarmd. Er is nu nog geen sprake van een standaardtankstation en er zijn verschillende scenario’s, doordat er meerdere initiatiefnemers zijn. Het verladen kan via een (composiet)slang of losarm. De verlading kan met een pomp naar het opslagvat, maar je kunt het ook aftappen door de LNG op te warmen. Dan is het risico anders. Het rekenmodel moet dus de vrijheid bieden om die variabelen in te voeren.”

In juni 2013 is de richtlijn PGS 33-1 vastgesteld. Deze beschrijft de veiligheidsmaatregelen voor LNG-tankstations voor vrachtwagens. Hierbij gaat het om de veiligheid van de werknemer, de bezoeker, de omgeving en de brandveiligheidsaspecten. Er is gestart met deel 2: de veiligheidsaspecten voor het tanken en gebruik van LNG in de scheepvaart (bunkerstations). Dit deel komt naar verwachting rond de zomer van 2014 beschikbaar. Deze en andere PGS-publicaties vind u op de [website publicatierreeks gevaarlijke stoffen](#).

Kleine kansen, groot effect

“Bij het rekenvoorbeeld kijken we naar het effect op risico’s in combinatie met toegepaste veiligheidsmaatregelen. 10 verschillende typen tankstations leiden tot 10 verschillende veiligheidsafstanden. Het rekenvoorbeeld neemt alle uitvoeringsopties mee omdat deze niet worden verboden in de regelgeving. De maatregelen kunnen zo ver gaan dat de minimale afstand tussen het tankstation en woningbouw nihil wordt”, zegt Geus. “Als je door veiligheidsmaatregelen de kans op een incident kleiner maakt, kun je de veiligheidsafstanden van tankstations tot woningbouw ook steeds kleiner maken. Maar als de effecten onveranderd blijven, dan heb je bij een ongeval een veel grotere ramp. Er zijn relatief kleine kansen op een ongeval, maar het effect is groot.”

Hulpdiensten

Een handelingsperspectief voor hulpverleners is daarom ook hard nodig, benadrukken zowel Timmer als Geus. Hendrickx: “We houden nauw contact met de veiligheidsregio’s en informeren in een vroeg stadium de brandweer. In Tilburg staat het eerste LNG-tankstation van Nederland. Daar hebben we met de brandweer een calamiteitenoefening gedaan en de scenario’s doorgenomen. Hoe moet er bijvoorbeeld worden geblust? De brandweer heeft ons gevraagd informatie aan te leveren, zodat alle korpsen weten hoe ze bij een calamiteit rond een LNG-tankstation of –wagons moeten handelen. Zo zorgen we voor veiligheid en acceptatie van LNG.”

Veilige afstanden

In het [Besluit externe veiligheid inrichtingen](#) (Bevi) en het [Besluit Risico’s Zware Ongevallen](#) (BRZO) zijn LNG-tank- en bunkerstations (tankstations voor scheepvaart) nog niet specifiek genoemd. Het voornemen van het ministerie van IenM is om de ontwerpregelgeving in mei 2014 in werking te laten treden. Op basis van de maatschappelijke discussie over externe veiligheid heeft IenM het idee om met minimale veiligheidsafstanden te werken voor verschillende typen gevaarlijke inrichtingen, waaronder LNG-tankstations. Timmer: “De politiek wil dat de veiligheid zo optimaal mogelijk is, daarom willen we ‘het opvullen van de norm’ voorkomen. Ongevallen gebeuren, daar moeten we dus rekening mee houden. Het worst case scenario is een explosie bij een tankstation met een inferno van honderden meters. We moeten daarom samen met gemeenten naar een betere uitvoeringsvorm zoeken. Samenwerking tussen alle partijen die bij de ontwikkeling van LNG betrokken zijn, is hierbij heel belangrijk.” Geus adviseert daarbij de vergunningverlener: “Het beleid is nog in beweging. Maak daarom een zorgvuldige afweging bij de keuze voor een locatie van een tankstation: kijk waar je dat tankstation nog veiliger kunt plaatsen, om te voorkomen dat je straks terug-

gefloten wordt.” Vijgen vult aan: “Bij een eerste vergunningverlening voor een LNG-tankstation is het goed om collegiale toetsing te vragen. Of een second opinion van het RIVM.”

Grenzen aan transport

Timmer: “Met het vaststellen van de Wet basisnet zijn afspraken tussen bedrijfsleven en overheid gemaakt over de belangrijkste transportroutes in Nederland voor gevaarlijke stoffen tot 2040. Als we voor LNG straks te maken krijgen met grootschalig transport, zijn dat behoorlijke aantallen tankwagens. We onderzoeken nu welke consequenties dit heeft voor het basisnet.” Hendrickx: “Daar moet je zeker naar kijken. Maar LNG-transport gaat gedeeltelijk ten koste van diesel-transport. En de risico’s en gevolgen bij een ongeluk zijn ook aanwezig bij benzine of LPG. Verder moeten we natuurlijk goed naar de aanvoerroutes kijken.”

Samenwerking

Alle partijen zijn het erover eens dat de samenwerking tussen de betrokkenen rond LNG noodzakelijk is om oplossingsrichtingen in beeld te krijgen en waar mogelijk te verzilveren. Het Nationaal LNG Platform borgt deze samenwerking in het kader van een Green Deal, waarin het ministerie van Economische Zaken afspraken maakte met het bedrijfsleven over klimaat en milieu. Van Tongeren: “Onze founding fathers zijn de ministeries van EZ en IenM, Deltalinqs en Havenbedrijf Rotterdam, Energy Valley, onderzoeksinstelling LNG Tr&D en 15 bedrijven, zoals Shell, GasUnie, Eneco en Rolande LNG.

Vergunningverlening LNG-tankstation Tilburg

In Tilburg staat het eerste LNG-tankstation van Nederland. In de vergunningsprocedure merkte Jan Kieboom, vergunningverlener milieu bij de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, een behoefte aan standaarden, rekenmethodes en regelgeving. “In 2011 begon een eerste vergunningprocedure voor een tijdelijk LNG-tankstation. Toen was er nog onvoldoende duidelijkheid over de landelijke wet- en regelgeving. Er waren nog geen PGS-richtlijnen of rekenmethodieken voor de externe veiligheid. En de risico’s waren nog niet gevalideerd door het RIVM.”

Bij de eerste vergunningaanvraag was het risico te overzien, omdat het om een tijdelijke vergunning ging. “We lieten een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitvoeren en vroegen daarbij een second opinion van een extern ingenieurbureau. Onze kennis baseerden we op kennis rond LPG- en waterstoftankstations, NEN-normen en ervaringen van andere gemeenten. In de risicoberekening keken we steeds naar bepaalde onderdelen van de installaties die wel bekend waren.”

“Voor het definitieve tankstation ging de accountmanager van de gemeente Tilburg op zoek naar een locatie met een laag groepsrisico en goed bereikbaar voor de brandweer. We gebruiken daarbij de eerdere vergunning als contour voor het definitieve tankstation en publiceerden niet voordat de conceptrichtlijn van de PGS verscheen. Op basis van de PGS hebben we de vergunning daarna nog flink aangepast. Inmiddels is het tankstation in werking. Er is veel interesse voor de aanpak rond de planologische, welstands- en veiligheidstechnische inpassing van LNG-tankstations, we hebben al veel presentaties gegeven.”

We ruimen samen obstakels voor LNG uit de weg. In de keten, op het gebied van veiligheid, wet- en regelgeving, maatschappelijke acceptatie en bio-LNG. Daarbij maken we de voor- en nadelen op het gebied van milieu en veiligheid bespreekbaar. We werken hierbij samen met RIVM, TNO, Royal Haskoning-DHV en TU Delft. De bedrijven en instituten leveren de deskundigheid over de laatste stand van de techniek. Ons doel is om in 2015 minstens 50 binnenvaartschepen en 50 zeeschepen te laten varen en 500 trucks te laten rijden op LNG. Dat lukt ook, omdat we vanuit een gezamenlijke optiek voorwaarden scheppen.” ◀

Leren van elkaar

Werken aan energie-neutraliteit op 3 niveaus

Gemeenten kunnen op 3 niveaus energieneutraliteit realiseren. Deze variëren van makkelijk en voordelig uit te voeren maatregelen tot acties die duurder en tijdrovender zijn.

1. In de **basis** kunnen gemeenten dingen regelen in hun eigen organisatie. Denk aan regels versoepelen en energieneutraliteit een plek geven in al het relevante beleid. Daarbij is het belangrijk dat de interne afstemming goed is en de informatie voor burgers helder, zodat ze niet verdwalen wanneer ze hun huis energieneutraal willen maken.

Gemeenten delen tips over

Ergieneutraal bouwen heeft een centrale plek op iedere lokale klimaatagenda. Vrijwel iedere gemeente is er mee aan de slag en kiest daarbij zijn eigen aanpak. Om die kennis en ervaringen te delen, ontwikkelden Rijkswaterstaat, 9 gemeenten en Platform 31 de praktische leidraad Gemeente Vol Energie.

“Rijkswaterstaat zag dat de landelijke klimaatdoelstellingen verwoord in de Lokale Klimaatagenda (LKA) op een aantal punten overlappen met Lokaal alle lichten op groen, vertelt Saskia Schripsema, adviseur bij de gemeente Breda en trekker van de Leergroep energieneutraal bouwen. “Het leek dus logisch die speerpunten gezamenlijk op te pakken. Uit een eerste inventarisatie bleek dat voor de meeste gemeenten vooral energieneutraal bouwen een belangrijk punt is. Daarom besloten we hier eerst aandacht aan te schenken.” Schripsema en haar collega uit 's-Hertogenbosch, Rijkswaterstaat en Platform 31 gingen samen om tafel. Ze kwamen al snel tot de conclusie dat een leidraad met tips de handigste manier is om alle kennis te delen.

Benchmark

Dat gemeenten behoefte hadden aan de leidraad bevestigte Margreet van der Woude, beleidsmedewerker bij de Groene Mug, het klimaatbureau van de gemeente

Haarlem dat werkt aan een klimaatneutrale stad in 2030. “We hebben een aanpak en boeken daarmee succes, maar misschien kan het wel beter. Zo'n leidraad biedt ons nieuwe inzichten en is tegelijkertijd een benchmark: hoe doen we het ten opzichte van andere gemeenten? Het is belangrijk om te weten waar we staan. Daarom besloten we mee te doen.”

Vaak eenvoudige oplossingen

Om de leidraad tot stand te brengen, gingen Breda, 's-Hertogenbosch, Haarlem en 6 andere gemeenten om tafel. Schripsema: “We kwamen 2 dagen samen en in die tijd hebben we voornamelijk heel veel ideeën met elkaar gedeeld om energieneutraliteit waar te maken. Denk bijvoorbeeld aan mogelijke aanpassingen in wet- en regelgeving, hoe je de ambitie een plek geeft in beleid en hoe je collega's en bewoners meekrijgt. Heel bijzonder om op die manier samen te werken. Daardoor is het echt een document geworden van gemeenten voor gemeenten.” Dat de oplossingen soms heel eenvoudig zijn, illustreert Schripsema met een voorbeeld. “In een bestemmingsplan staan de afmetingen van een gebouw heel strak geformuleerd. Daardoor kan het best zijn dat er geen ruimte is voor een extra gevel of een installatie op het dak. Wij hebben het woordje ‘wenselijk’ toegevoegd aan een bestemmingsplanregel.”

Flitsvergunning

Haarlem bracht ook punten in voor de leidraad, vertelt Van der Woude. “In Haarlem hebben we veel monumenten, maar bewoners weten niet zo goed wat kan en mag. Daarom hebben we de toolkit Energieduurzaamheid en Historische Bebouwing gemaakt die hen wegwijs maakt.” En om ervoor te zorgen dat bewoners die met

2. Verder kunnen gemeenten ondernemers, bewoners en collega's in **beweging** brengen. Bijvoorbeeld door actief campagne te voeren of koplopers in te zetten als ambassadeurs voor een klimaatneutrale gemeente. En de gemeente kan vragers en aanbieders met elkaar in contact brengen.

3. Tot slot is het zaak om geïnteresseerden te **verleiden** om echt aan de slag te gaan met energieneutraliteit. Mogelijkheden hiervoor zijn het instellen van subsidies, tegemoetkomingen in advieskosten of voordelige leningen om de maatregelen te financieren.

energieneutraal bouwen

duurzaamheid aan de slag willen niet ontmoedigd raken, bedacht Haarlem de flitsvergunning. "Bewoners die om duurzaamheidsredenen een omgevingsvergunning aanvragen, geven we binnen 2 weken uitsluitsel over hun aanvraag." Naast de tips van Haarlem staan er ook tal van tips uit andere gemeenten in de leidraad. Schripsema: "Je kunt precies zien hoe gemeenten woningen energieneutraal maken. Daarmee moet het voor andere gemeenten makkelijker worden om duurzaamheidsbeleid te verankeren. Overigens is het geen definitief rapport, maar een overzicht van interessante inzichten en voorbeelden. Sommige maatregelen vragen ook om nader onderzoek of een landelijke lobby."

Op uitwisseling

"De leidraad wordt hier in Haarlem actief gebruikt", vertelt Van der Woude. "Zo zijn er al Haarlemse ondernemers

"Een leidraad met tips biedt ons nieuwe inzichten en is tegelijkertijd een benchmark"

naar aanleiding van tips in het document op uitwisseling naar Amersfoort geweest om meer over de aanpak daar te leren." Volgens Schripsema is de leidraad een goede aanzet om met energieneutraal bouwen aan de slag te gaan, maar moeten gemeenten ook goed naar hun processen kijken. "Duurzaamheid moet daar als een rode draad doorheen lopen. En iedereen moet het belang zien van duurzaamheid en integraal samenwerken. De leidraad geeft daar praktische suggesties voor." ◀

Burgers betrekken bij gebiedsontwikkeling

Gezonde verstedelijking

Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Milieu omarmden in 2012 het thema 'gezonde verstedelijking'. Samenwerken en verbinden staat daarbij centraal. Tussen mensen en tussen bijvoorbeeld mobiliteit, gezondheid, groen en water. Werkexcursies, debatten, burgerpanels,

De participatietrap achterstevoren

Burgers komen steeds vaker zelf met een initiatief voor gebiedsontwikkeling of zijn er op een andere manier bij betrokken. Hoe kunnen overheden omgaan met deze burgerparticipatie in gebiedsontwikkeling? Paul Basset, adviseur dialoogmanagement en gangmaker voor het initiatief Kracht in Nederland, en Marte Kappert, strateeg op het gebied van participatie bij de gemeente Utrecht, delen hun visie.

Overheids- en burgerparticipatie

“Als burgers participeren bij gebiedsontwikkeling, is het essentieel dat je als overheid vooraf je eigen rol bepaalt”, zegt Paul Basset. Hij is betrokken bij Kracht in Nederland, een coöperatie die (burger)initiatieven zichtbaar maakt en wil verbinden tot de nieuwe topsector van innovatief Nederland. Bij burger- en overheidsparticipatie onderscheiden we voor het gemak drie varianten: burgers denken mee over het ontwikkelen van beleid, helpen mee het beleid uit te voeren of nemen initiatieven waarbij de overheid aansluit. Bij dit laatste spreken we van overheidsparticipatie. “Als je wilt dat bewoners zelf veel ontwikkelen dan zul je ruime kaders moeten geven die later ingevuld kunnen worden”, licht Basset toe. “Het mooiste is om te kijken welke initiatieven al bestaan in en rondom het te ontwikkelen gebied en hierbij aan te sluiten.”

“Overheden kunnen flexibeler inspelen op veranderende situaties”

Meer loslaten

Marte Kappert geeft een voorbeeld hoe de gemeente Utrecht anderen betreft bij gebiedsontwikkeling. “In Utrecht willen we een aantal plekken de komende jaren transformeren. Samen met bewoners en professionals hebben we paar jaar terug daarom nagedacht over het programma dat op die plekken gerealiseerd kan worden. Wij gaven duidelijke kaders aan de opdracht en we hielden de regie in eigen handen. We vroegen burgers dus om mee te helpen nadenken, maar we voerden het zelf verder uit. Persoonlijk denk ik dat we burgers nóg meer ruimte en verantwoordelijkheid kunnen geven. Dat is de stap die we nu als gemeente maken.”

Flexibel beleid

Overheden zijn nu gewend om iets uniform te regelen. “We maken regels die gelden voor alle wijken”, zegt Basset. “Als bewoners van een wijk nu een mooi plantsoen onderhouden, moet je accepteren dat dat in een andere wijk misschien niet zo is. En dat over 2 jaar beide wijken er weer heel anders uit kunnen zien, doordat actieve bewoners bijvoorbeeld verhuizen. Overheden kunnen flexibeler inspelen op veranderende situaties.” Het is een andere manier van denken. “Het is minder ‘dit regelen wij voor de bewoners’ en meer ‘dit regelen wij samen met bewoners en ondernemers’.” Kappert sluit hierbij aan: “We kunnen bijvoorbeeld beter nadenken over hoe we bestemmingsplannen inrichten. Welke mogelijkheden

workshops et cetera brachten nieuwe contacten en ideeën. Maar hoe kun je die kennis toepassen bij concrete gebiedsontwikkelingsprojecten? Dat gaan betrokkenen de komende tijd vormgeven. Bijvoorbeeld bij het Stationsgebied in Utrecht.

[Raymond Linssen](mailto:raymond.linssen@rws.nl) [raymond.linssen@rws.nl] of [Gemma van Eijsden](mailto:Gemma.van.eijsden@rws.nl) [Gemma.van.eijsden@rws.nl] van Rijkswaterstaat Leefomgeving kunnen meer informatie geven over gezonde verstedelijking. Doe zelf inspiratie op met een [video](#) en een [magazine](#) over gezonde verstedelijking.

bewandelen

zijn er om bestemmingen te koppelen aan initiatieven en personen, in plaats van aan panden? En als de persoon weggaat van die plek, kan de bestemming gewoon vervallen. Dan kijken we dus niet naar de plek, maar naar de functie die de plek kan vervullen.”

Vroeg betrekken

De Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) ontwikkelde een participatietrap met 5 treden: reguleren, regisseren, stimuleren, faciliteren en loslaten. “Overheden zijn nu vooral gewend de participatietrap van boven naar beneden bewandelen”, zegt Basset. “Maar probeer eens bij ‘loslaten’ te beginnen in plaats van te ‘reguleren’. Stel dat er een bepaald gebied ontwikkeld wordt. Dan kun je beter eerst praten met mensen en horen welke initiatieven er al zijn en daarbij aansluiten, in plaats het ontwikkelplan eerst helemaal uit te werken.” Kappert: “Hoe eerder we bewoners en professionals uit de stad in ontwikkeltrajecten betrekken, hoe beter de plannen te realiseren zijn. Samen denk je veel beter door over wat de gevolgen zijn voor de omgeving, en hoe je eventuele problemen kunt aanpakken.”

Vorbij de regels kijken

Basset en Kappert zien beleidsuitvoerders en handhavers als spil in de gebiedsontwikkeling. Basset: “Als een vergunningaanvrager bijvoorbeeld aangeeft dat bepaalde regels in de weg zitten, dan kunnen zij het gesprek aangaan: welke oplossingen ziet de vergunningaanvrager zelf? Vaak kunnen mensen zelf namelijk heel goed oplossingen aandragen. Soms voldoen die oplossingen zelfs beter. Het gaat om het doel achter de regels.” Kappert vult aan: “De kennis en ervaringen van de beleidsuitvoerders en handhavers helpen beleidsmakers hierbij om beter beleid te maken: zij zijn de oren en ogen van de organisatie.” ◀

Meer weten over burgerparticipatie?

Er zijn talloze manieren voor verdere verdieping en inspiratie door praktijkvoorbeelden, rapporten en opleidingsprogramma's. Hieronder een aantal tips van Marte Kappert en Paul Basset.

- Lees meer over de participatietrap in het advies ‘[Loslaten in vertrouwen](#)’ van de ROB (Raad voor het openbaar bestuur).
- Het samenwerkingsverband [NederLandBovenWater](#) (NLBW) is een opleidingsprogramma voor gebiedsontwikkeling.
- Het boek ‘Proceskunst’ over gebiedsontwikkeling ‘nieuwe stijl’. Geschreven door Geert Teisman, één van de uitvoerders van NLBW.
- Meer initiatieven rondom groen & openbare ruimte zijn te zien bij [Kracht in Nederland](#).
- Inwoners van Leiden hebben het initiatief genomen om van de stadsingels één groot aaneengesloten park te maken: [het Singelpark](#).
- In Veghel hebben bewoners [het groen in eigen beheer](#).
- Pakhuis de Zwijger, ontmoetingsplek in Amsterdam, besteedt op verschillende manieren aandacht aan gebiedsontwikkeling: lees meer over [coöperatieve gebiedsontwikkeling](#) en het ‘[zelfbouwcafé](#)’, waarbij bewoners ook ontwikkelaar zijn.
- De VNG heeft een [databank met praktijkvoorbeelden van burgerparticipatieprojecten](#): van en voor gemeenten.

Van Nederlandse emissierichtlijn Lucht naar Activiteitenbesluit

Bewustwording zeer zorgwekkende stoffen door duidelijke regelgeving

Toxische stoffen die vrijkomen in de lucht bij de industrie, vielen onder de Nederlandse emissierichtlijn Lucht (NeR). De regelgeving voor zogenoemde 'zeer zorgwekkende stoffen' wordt in 2015 opgenomen in één duidelijk systeem, via het Activiteitenbesluit. Bedrijven moeten zich hierdoor nog bewuster worden van het werken met zorgwekkende stoffen.

Eline van der Hoek, beleidsmedewerker veiligheid chemische stoffen bij het ministerie van IenM: "Bedrijven moeten bij een vergunningaanvraag altijd aangeven welke stoffen in hun processen vrijkomen. Zolang ze zorgen dat ze onder de emissierichtlijn blijven, is er niets aan de hand. Toen we besloten de NeR op te nemen in de 4e tranche van het Activiteitenbesluit, namen we daar logischerwijs ook de zeer zorgwekkende stoffen in mee. Hierbij gaan we uit van de Europese verordening REACH. Door REACH weten we goed welke stoffen zeer zorgwekkend zijn. We willen dat bedrijven er alles aan doen om mensen te beschermen, als de stoffen ongewenst vrijkomen."

Risico's al bekend

Het ministerie van IenM stelde een niet-limitatieve lijst op van zeer zorgwekkende stoffen, toegespitst op de Nederlandse situatie. Het gaat hierbij om kankerverwekkende, dioxine-achtige en hormoonverstorende stoffen. "Dit deden we op verzoek van een begeleidingsgroep van vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, RUD's en andere overheden. Zij vonden in eerste instantie dat die lijst wel heel veel stoffen als zeer zorgwekkend bestempelt. Onze opvatting is dat de verschuiving kleiner is, dan hij lijkt: een bedrijf heeft niet met alle stoffen te maken. Bovendien zijn de risico's van deze stoffen al bekend, via REACH, of omdat ze in de NeR waren opgenomen", zegt Van der

"Onze opvatting is dat de verschuiving kleiner is, dan hij lijkt"

Hoek. In 2015 worden de zeer zorgwekkende stoffen opgenomen in het Activiteitenbesluit. "We stellen niet direct de emissiegrenswaarde bij. Wel geldt er dan een minimalisatieverplichting voor alle stoffen. Bedrijven die de stoffen in huis hebben moeten hiervoor elke 5 jaar onderzoek doen. Aandachtspunten daarbij zijn: hoe stoten ze zo min mogelijk uit, kunnen zorgwekkende stoffen vervangen worden en kunnen er betere technieken worden ingezet." Hierbij wordt naar de immissie gekeken: hoeveel van deze stof in de lucht aanwezig is op leefhoogte.

Omgaan met zeer zorgwekkende stoffen

"Vergunningverleners hebben altijd met de NeR gewerkt, die kennis blijft overeind", zegt Van der Hoek. "Aanvullend kunnen ze de site risicovolle stoffen van het RIVM gebruiken. Hier kunnen ze de normatieve lijst, hulpmiddelen over de normen, de maximaal toelaatbare risico's en een link naar de helpdesk vinden. Ook komt er een Informatiedocument Industriële Emissies (IdIE), met een onderdeel over omgaan met zeer zorgwekkende stoffen." Het voorstel voor de aanpassing van de regelgeving gaat nu naar de Tweede Kamer. Halverwege 2015 wordt de 4e tranche van het Activiteitenbesluit van kracht. ◀

Met het opstellen van het Informatiedocument Industriële Emissies (IdIE) wordt nu een start gemaakt. Kenniscentrum InfoMil trekt dit project. Dit document wordt uiteraard afgestemd op het Activiteitenbesluit.