

Ministerie van VROM
Directie Externe Veiligheid

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Interne postcode 637

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Telefoon 070 339 37 93
Fax 070 339 10 84
www.vrom.nl/externeveiligheid

Zesde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid

Datum	Kenmerk	Afschrift aan
	EV\2006.308.461	Ministeries BZK, EZ, SZW en VenW

Geachte Voorzitter,

Mede namens de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat (VenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Economische Zaken (EZ) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) bied ik u de zesde voortgangsrapportage over externe veiligheid (EV) aan. Met de voortgangsrapportages informeer ik de Tweede Kamer jaarlijks over de inspanningen en vorderingen van het kabinet op het gebied van externe veiligheid rondom inrichtingen, transport en luchtvaart.

De zogenoemde septemberbrief externe veiligheid, d.d. 19 september 2001 (TK 26 604, nr. 13) geeft aan hoe het kabinet het externe veiligheidsbeleid wenst uit te voeren. In vijf voortgangsrapportages is de Tweede Kamer daarna over de voortgang daarvan geïnformeerd. De eerste heeft de Tweede Kamer ontvangen op 4 april 2002 (vrom020536), met een aanvulling op 22 juli 2002 (vrom020759), de tweede op 7 november 2002 (vrom021002), de derde op 1 september 2003 (EV3051671), de vierde op 7 september 2004 (vrom040756) en de vijfde op 6 januari 2006 (EV2005213218).

Hoofdpijnen EV 2000-2006

De afgelopen zes jaar is hard gewerkt aan beleidsvernieuwing op het gebied van externe veiligheid. Het resultaat is dat er wet- en regelgeving voor externe veiligheid is vastgesteld (Vuurwerkbesluit, Besluit externe veiligheid inrichtingen). Nieuw wettelijk instrumentarium is op dit moment nog in ontwikkeling voor buisleidingen, voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren en voor het project VITAAL (bescherming vitale infrastructuur).

Als deze activiteiten zijn afgerond, komen we langzamerhand in de fase dat wet- en regelgeving voor bestaande problemen op EV-gebied is afgerond en komt de nadruk vooral te liggen op de uitvoering en de handhaving van het externe veiligheidsbeleid. Voor de periode 2006 tot en met 2010 is hiervoor geld beschikbaar gesteld via de programmafinanciering. Het doel van deze financiering is dat de EV-taken in 2010 structureel zijn ingebed en kwalitatief op hoog niveau worden uitgevoerd.

Het is belangrijk dat voldoende professionaliteit en kwaliteit van uitvoering, toezicht en handhaving op het gebied van gevaarlijke stoffen en risicobeleid bij provincies en gemeenten aanwezig is. In het kader van het Project Andere Overheid (PAO) voert VROM een project uit waarbij het adequaat niveau van uitvoering en handhaving bij complexe wettelijke taken op EV-gebied wordt geformuleerd. Daarbij wordt tevens nagegaan welke omvang een organisatievorm minimaal nodig heeft om de gestelde EV-doelen te bereiken.



Belangrijke resultaten in 2006

Er zijn het afgelopen jaar belangrijke resultaten geboekt. Toelichtende tekst is elders in deze rapportage opgenomen:

- De uitvoering van het op 20 december 2002 gesloten convenant met Akzo Nobel heeft er inmiddels toe geleid dat het laatste structurele chloortransport van Akzo Nobel binnen Nederland op 10 augustus 2006 heeft plaatsgevonden. Hiermee is een definitief einde gekomen aan de structurele chloortransporten van Akzo Nobel.
- Op 31 mei 2006 heb ik namens het kabinet ruim 15 miljoen euro toegekend om de hulpverlening en rampenbestrijding van de spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht te verbeteren vanwege het bovenmatig risico op en langs het bestaande spoor.
- De sanering van de vuurwerkbedrijven is afgerond. Er zijn nog enkele juridische geschillen over de hoogte van schadevergoedingen in behandeling.
- VROM heeft ingestemd met de programma's die provincies hebben opgesteld om de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid voor de jaren 2006 tot en met 2010 verder te versterken.
- Het verbeterprogramma Besluit risico's zware ongevallen '99 (Brzo '99) is afgerond en zal onder leiding van de provincies worden uitgevoerd.
- De beleidsevaluatie Schiphol is afgerond. Op 25 april 2006 (kenmerk: 2005-2006, 29665, nr. 28) heeft u hierover het kabinetsstandpunt ontvangen.
- Het wetsvoorstel voor nieuwe regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) is in februari 2006 ingediend bij de Tweede Kamer (kenmerk: 2005-2006, 30452, nr. 2 – op 21-2-2006 toegevoegd).
- De beleidsbrief groepsrisico is afgerond en op 4 oktober 2006 aan de Tweede Kamer gezonden (kenmerk: EV/2006.263883).
- De provinciale risicokaarten waarmee burgers via internet toegang kunnen krijgen tot informatie over de risico's van onder meer gevaarlijke stoffen in hun woon- en leefomgeving zijn nagenoeg in alle provincies operationeel.
- De minister van BZK heeft de Wet rampen en zware ongevallen in het belang van de openbare veiligheid zodanig aangepast dat effectafstanden van risicovolle inrichtingen niet meer op de risicokaart getoond worden.
- De afstandseisen voor de opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik zijn vastgelegd in een circulaire. De circulaire is op 19 juli 2006 gepubliceerd.

Leeswijzer

Deze zesde voortgangsrapportage externe veiligheid beschrijft de vorderingen op het gebied van de wet- en regelgeving en de stand van zaken van de uitvoering en de handhaving.

Het deel over wet- en regelgeving gaat in op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Registratiebesluit externe veiligheid (Revi), Buisleidingen, Transport gevaarlijke stoffen en Luchtvaart.

Het deel over uitvoering en handhaving bevat informatie over het verbeterprogramma Brzo '99, het Project Andere Overheid, programmafinanciering, vervoer gevaarlijke stoffen, het nieuwe onderwerp uitvoeren verbeterprogramma VITAAL, groepsrisico, risicocommunicatie en Model-Risicokaart, de implementatie van het kabinetsstandpunt ketenstudies, de circulaire voor veiligheidsafstanden rond opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik, sanering vuurwerkbedrijven, sanering LPG-tankstations, Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, de coördinatie Vuurwerkbesluit, het munitieactieprogramma, het veiligheidsmanagement bij bedrijven en het verdrag van Helsinki.

WET- EN REGELGEVING

1. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Regeling externe veiligheid (Revi) en unificatie QRA

Het Bevi en de Revi

Het Bevi en de bijbehorende regeling, Revi, zijn eind 2004 in werking getreden. Via Bevi-Revi wordt de koppeling gelegd tussen externe veiligheid, ruimtelijke ordening en rampenbestrijding. In de kern gaat het



in dit besluit om de doorwerking van milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid en de voorbereiding op de rampenbestrijding bij ruimtelijke besluiten en bij milieuvergunningverlening voor risicovolle inrichtingen. Ook de sanering van bestaande knelpunten is in dit besluit geregeld. Met het huidige Bevi-Revi zijn een aantal belangrijke stappen gezet en heeft vooral ook een sanering van knelpunten plaatsgevonden. Omdat het uitgangspunt is om Bevi-Revi gefaseerd in te voeren, moet een aantal zaken nog geregeld worden. Het is daarom mijn voornemen om begin 2007 de Revi in drie tranches aan te vullen of te wijzigen.

Tijdens de eerste tranche zullen ook voor bestaande ammoniakkoelinstallaties saneringsafstanden gaan gelden en kan de sanering starten. Tevens zullen de saneringsafstanden voor LPG-tankstations worden verkleind op basis van afspraken over veiligheidsmaatregelen met de sector. Door het gebruik van verbeterde vulslangen, een ander losproces en het aanbrengen van een hittewerende coating op tankauto's worden de LPG-tankstations veiliger en kan de veiligheidsafstand tussen LPG-tankstations en kwetsbare objecten worden verminderd.

De relevante spoorwegemplacements gaan onder Bevi vallen. Daartoe zullen spoorwegemplacements worden aangewezen waarvan de milieuvergunning voorziet in rangeerhandelingen met gevaarlijke stoffen.

Met de tweede tranche zullen opslagen voor stikstofhoudende kunstmeststoffen in het Bevi worden opgenomen. Verder gaan voor bestaande opslagen van gevaarlijke stoffen saneringsafstanden gelden. Daarnaast wordt er één rekenmethode (kwantitatieve risicoanalyse, QRA) aangewezen die voortaan gebruikt moet gaan worden om de risico-afstanden te berekenen bij Bevi inrichtingen, waarvoor dergelijke berekeningen zijn voorgeschreven. In de hierna volgende paragraaf wordt dit verder toegelicht.

En tenslotte zal in de derde tranche nog een aantal nader te bepalen categorieën overige bedrijven onder de werking van het Bevi gebracht worden.

Los van de genoemde wijzigingen is op basis van praktijksignalen tegelijkertijd een aantal kleinere reparaties in het Bevi in voorbereiding.

Aan het begeleiden van de implementatie van het Bevi is in 2005 veel aandacht besteed. Als vervolg op een groot aantal regionale bijeenkomsten is begin 2006 een rapportage 'Een half jaar Bevi-ervaringen' uitgebracht met alle gestelde vragen en de antwoorden daarop.

Unificatie QRA

De op dit moment toegepaste rekenmethoden voor kwantitatieve risicoanalyse (QRA) leveren in de praktijk een grote variatie in rekenresultaten op. Dit leidt tot onduidelijkheid en lange procedures. Zoals eerder aangekondigd wordt de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) begin 2007 daarom aangevuld met de verplichting om het softwarepakket Safeti.NL voor het berekenen van risico's te gebruiken.

In 2005 is Safeti.NL uit de Europese aanbestedingsprocedure als eerste keuze naar voren gekomen. Sinds februari 2006 is deze software als eindconcept verkrijgbaar bij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM verzorgt tevens de ondersteuning van de gebruikers in de vorm van cursussen, helpdesk en gebruikersbijeenkomsten. Nagenoeg alle partijen die risicoberekeningen verrichten, zijn inmiddels in het bezit van het pakket.

Met het verplicht stellen van het gebruik van Safeti.NL wordt gewacht totdat de verschillen met de bestaande praktijk voldoende in kaart zijn gebracht. Het RIVM voert daartoe op dit moment een consequentieonderzoek uit. In dit consequentieonderzoek wordt met name gekeken naar die gevallen waarbij de invoering zou kunnen leiden tot een overschrijding van de risiconormen. Het vooraf beschikbaar zijn van het instrumentarium stelt de betrokkenen in de gelegenheid om ook zelf de consequenties van de invoering in beeld te krijgen en mogelijke complicaties aan het RIVM te melden.

Begin 2007 moet dit leiden tot de al genoemde aanvulling van de Regeling externe veiligheid inrichtingen. De Europese aanbestedingsprocedure en het consequentieonderzoek hebben meer tijd gekost dan aanvankelijk is verwacht. Dit heeft tot gevolg dat de aanpassing van de regelgeving later kan plaatsvinden dan oorspronkelijk gepland.

2. Registratiebesluit

Het Registratiebesluit heeft als doel uitvoering te geven aan het bepaalde in titel 12.2 van de Wet milieubeheer, waarin de registratieplicht voor risicovolle situaties wordt geregeld. Het besluit bevat



voorschriften voor het aanwijzen van risicovolle situaties bij inrichtingen, transportroutes en buisleidingen, het inrichten van een register, de inhoud van de te verstrekken gegevens over de externe veiligheid en de termijnen voor het melden van gegevens. Het is een uitvloeisel van het besluit van het kabinet om een wettelijke regeling tot stand te brengen met betrekking tot een centraal register dat voor burgers en overheden een volledig en transparant overzicht biedt van risicovolle situaties. In lijn met het Kabinetsstandpunt Vuurwerkramp is tijdens het ontwikkelen van het register aansluiting gezocht met de onder verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ontwikkelde model-risicokaart, die als basis dient voor de provinciale risicokaarten (zie ook Uitvoering en handhaving onder 7).

Op 24 mei 2006 is het advies van de Raad van State over het Registratiebesluit externe veiligheid ontvangen. Het Registratiebesluit wordt op basis van het advies aangepast en het voornemen is het besluit en de wijzigingen van de Wet milieubeheer nog dit jaar in werking te laten treden. Op dat moment kan ook de wettelijke regeling voor de risicokaart van kracht worden.

3. Buisleidingen

Het Kabinet heeft in maart 2005 op basis van een advies van de heer Enthoven besloten de verantwoordelijkheid voor het buisleidingenbeleid voor gevaarlijke stoffen over te hevelen van de minister van EZ naar de minister van VROM. Tevens heeft het Kabinet besloten de aanbevelingen van de heer Enthoven om het buisleidingenbeleid up to date te brengen en van een behoorlijke juridische basis te voorzien over te nemen. Daartoe heeft het Kabinet een Task Force Buisleidingen in het leven geroepen en een Buisleidingprogramma binnen VROM. Hierbij zijn ook de ministeries van EZ, VenW en BZK betrokken. Inmiddels is de uitvoering ter hand genomen en een aanvang gemaakt met het voorbereiden van wetgeving op dit punt. Dit gebeurt in samenwerking met de sector en de andere overheden.

In de vijfde voortgangsrapportage bent u over deze ontwikkelingen geïnformeerd. Daarbij is toegezegd medio dit jaar een voorstel aan de Tweede Kamer te sturen voor de aanpak van het buisleidingendossier en de daarvoor benodigde instrumentatie. Over een belangrijk onderdeel van de brief, de risicozonering rond aardgastransportleidingen, is momenteel overleg gaande met Gasunie, gemeenten en provincies. Mijn inzet is dat dit overleg dit najaar kan worden afgerond en dat de resultaten ervan worden meegenomen in de brief met voorstellen over de wijze waarop het Kabinet met het buisleidingendossier wil omgaan.

Inmiddels ligt ter behandeling in de Kamer het wetsvoorstel Informatie-uitwisseling ondergrondse netten (Tweede Kamer, 2005-2006, 30745, nrs. 1 en 2). Doel van de wet is het voorkomen van schade aan kabels en (buis)leidingen als gevolg van graafwerkzaamheden ('grondroerdersregeling'). In het kader van deze wet gaat de informatie-uitwisseling over kabels en leidingen over van het Kabels en Leidingen Informatiecentrum naar het Kadaster, een zelfstandig bestuursorgaan van VROM. Op 13 juni jl. hebben onder andere de ministers van EZ en van VROM hierover een convenant ondertekend.

In het kader van het buisleidingenprogramma ontwikkelt het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid in opdracht van het ministerie van BZK een handreiking buisleidingincidenten. Deze handreiking voor de hulpverlenende diensten, met name voor de brandweer, komt eind 2006 beschikbaar. Op basis van deze handreiking, waar VROM ook bij is betrokken, wordt de verbetering van de voorbereiding op buisleidingincidenten, mede vanuit het buisleidingenprogramma, verder vormgegeven.

4. Transport gevaarlijke stoffen

Algemeen Overleg Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Tijdens een Algemeen Overleg (AO) op 31 januari 2006 is de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS) met de Tweede Kamer besproken. Doel van de Nota is de spanning tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer en veiligheid beheersbaar te maken. Daartoe wordt een twee sporenaanpak gevolgd. Spoor één is het ontwikkelen en aanwijzen van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Spoor twee richt zich op permanente verbetering van de veiligheid van dit vervoer.

Tijdens dit overleg is geconcludeerd dat provincies, gemeenten en bedrijfsleven zich onvoldoende betrokken voelden bij de totstandkoming van de Nota. Daarnaast was er een ongelukkige samenloop met de concept-Regeling voor de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (RVGS-spoor). De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de concept-Regeling RVGS-spoor van tafel gehaald en



aangegeven de Nota het komende jaar concreet en in samenwerking met alle partijen uit te gaan werken. Dit is inmiddels in gang gezet.

Basisnetten: herinrichting proces en projectorganisatie

Om de betrokkenheid van provincies, gemeenten en bedrijfsleven te vergroten heeft het ministerie van VenW de projectorganisatie aangepast. Mede om gaandeweg de concrete vormgeving van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen draagvlak te creëren voor de te maken keuzes. Er is een projectstructuur ingericht waarin alle betrokken partijen op alle niveaus (bestuurlijk overleg, stuurgroep, projectgroep, werken themagroepen) vertegenwoordigd zijn. De minister van VenW heeft de Tweede Kamer hierover geïnformeerd in haar brief van 15 mei 2006 (TK 30373, nr. 5).

Vervolgens is de Tweede Kamer in de brief van 4 september 2006 (TK 30373, nr. 7) nader geïnformeerd over de fasering van het project Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en de vorderingen die de afgelopen maanden zijn geboekt in de uitwerking van de NVGS. Naar verwachting kunnen in het voorjaar van 2007 uitgewerkte kaarten aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Dan zullen tevens de vorderingen die zijn geboekt bij de vormgeving van het juridisch instrumentarium, waaronder de basisnettoets en de ruimtelijke doorwerking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, worden gemeld.

Permanent verbeteren

De uitvoering van de maatregelen onder spoor 2 'Permanent verbeteren' van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen is gaande. In de brief van 4 september 2006 is een aantal belangrijke vorderingen hiervan geschetst.

5. Luchtvaart

Schiphol

In vervolg op de aankondiging in de vijfde voortgangsrapportage heeft de Tweede Kamer in februari 2006 de resultaten ontvangen van de evaluatie van het Schipholbeleid en de (ex ante) evaluatie naar alternatieven voor een nieuw groepsrisicobeleid voor Schiphol. De rapporten vormden input voor het kabinetsstandpunt Schiphol van 25 april 2006 (Kamerstuk 2005/06, 29665, nr. 28) dat thans nog ter afhandeling voor ligt aan uw Kamer.

In het voorstel voor een alternatief groepsrisicobeleid voor Schiphol wordt aangesloten bij het beleid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen waarin onder andere sprake is van een groepsrisico verantwoordingsplicht door het lokale bevoegde gezag bij nieuwe ruimtelijke functies. De nadere uitwerking en implementatie van onder meer toekomstvaste externe veiligheidszones, een alternatief voor het Totale Risico Gewicht en de groepsrisicobenadering, worden thans ter hand genomen.

In de vorige voortgangsrapportage is aangegeven dat een consortium onder leiding van de TU-Delft de opdracht heeft gekregen voor de verdere ontwikkeling van een causaal model (looptijd drie jaar), primair gericht op verbetering van de interne vliegveiligheid. Het eerste jaar hiervan loopt inmiddels af. De voorlopige resultaten worden op dit moment beoordeeld door deskundigen vanuit sector, wetenschap en overheid uit binnen- en buitenland. Op grond hiervan zal VenW nog voor het eind van het jaar beslissen over voortzetting van het onderzoek.

Regionale luchthavens

Zoals in de vijfde voortgangsrapportage staat aangegeven kunnen de provincies Groningen, Drenthe, Flevoland, Zuid-Holland en Limburg interim externe veiligheidsbeleid voeren binnen de PR 10^{-6} contouren rond de regionale luchthavens Eelde, Lelystad, Rotterdam en Maastricht-Aachen. Dit interim-beleid blijft van kracht totdat rond deze luchthavens beperkingengebieden zijn vastgesteld op basis van de PR 10^{-6} en 10^{-5} . De beperkingen binnen deze contouren voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden wettelijk vastgelegd in de AMvB Burgerluchthavens op basis van de nieuwe Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). Het wetsvoorstel RBML is in februari 2006 bij de Tweede Kamer ingediend (kenmerk: 2005-2006, 30 452, nr. 2 - op 21-2-2006 toegevoegd). Het nieuwe wettelijke stelsel (inclusief de AMvB Burgerluchthavens) kan naar verwachting in 2007 in werking treden.



UITVOERING EN HANDHAVING

1. Verbeterprogramma Brzo '99

Het verbeterprogramma Brzo '99 is in 2005 gestart n.a.v. de evaluaties van de uitvoering in 2004 en in overleg met de ministeries van BZK, SZW en VenW, IPO, VNG en het bedrijfsleven. De evaluaties zijn in november 2004 naar de Tweede Kamer gezonden (vrom 04100) en in de vijfde voortgangsrapportage is de Tweede Kamer geïnformeerd over de opzet en voortgang van het verbeterprogramma Brzo '99. Het verbeterprogramma is deze zomer afgerond. Op 14 juli 2006 is aan bestuurders van gemeenten en provincies het verzoek gedaan de implementatie voortvarend op te pakken (kenmerk brief: EV/2006.280174). Gemeenten, provincies en brandweren zijn nu intensief bezig om samenwerkingsverbanden te zoeken om voor 31 maart 2007 een goedlopende uitvoeringsorganisatie in werking te hebben. Implementatie van de eindproducten moet leiden tot een fors verbeterde uitvoering van het Brzo '99. Zodanig dat de overheidsprestatie ook echt tijdig, uniform en eenduidig wordt geleverd en het bedrijfsleven beter kan voldoen aan de eisen die het Brzo 1999 aan haar stelt. Deze ambitie is door alle partijen bij de start van het programma uitgesproken. Toen is ook de afgewogen keuze gemaakt om vooralsnog verbeteringen te realiseren binnen de bestaande bestuurlijke verantwoordelijkheidsstructuur. Een over twee jaar te houden nieuwe evaluatie - aan de hand van het vooraf bepaalde eindbeeld overheidsprestatie - moet uitwijzen of de prestaties van de overheden voldoende zijn geweest, of dat een ingreep in verantwoordelijkheden nodig is. Op dit moment is dat niet aan de orde. Het gaat nu om de gezamenlijke ambitie van verbetering van de uitvoering.

Deze gezamenlijke ambitie is in het verbeterprogramma nader uitgewerkt in een aantal speerpunten en heeft de volgende producten opgeleverd:

- De 'Werkwijzer Brzo' inclusief Nieuwe Inspectiemethodiek. Deze producten verbeteren en versterken de samenwerking tussen de toezichthouders, realiseren één-loket richting bedrijven en uniformeren werkprocessen en inspecties.
- Het rapport 'Aanwijzingen voor de implementatie van het Brzo 1999'. Dit rapport verduidelijkt de rapportage- en implementatieverplichtingen van het Brzo 1999. Het wordt uitgebracht in de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS 6).
- Een Nederlandse Technische Afspraak over de invulling van het veiligheidsbeheerssysteem door de bedrijven (NTA 8620).
- De 'Maatlat kritische massa': het vaststellen van kwaliteitscriteria voor overheidsorganisaties.
- Toezichtmodel: afstemming van het toezicht (inspectiefrequentie, -duur en -inhoud) op de eigen verantwoordelijkheid en de kwaliteit van het veiligheidsbeheer van bedrijven.
- Landelijk regieTeam (LAT): het instellen van een landelijk gezaghebbend orgaan dat zorgdraagt voor uniformiteit en dat het probleemoplossend vermogen kan versterken.

Het komende jaar zal er nog hard gewerkt worden aan de implementatie, waarna ook een proces van continue verbetering op gang blijft. Het LAT zal daar in belangrijke mate een faciliterende rol in vervullen. Met de voorzitter van het LAT (IPO) zijn afspraken gemaakt over het jaarlijks monitoren en evalueren van de implementatie in de praktijk van de Brzo uitvoering. Daarover wordt gerapporteerd aan mij en mijn collega's van SZW en BZK. Het LAT blijft de voortgang van de implementatie van het verbeterprogramma bij uitvoerende overheden actief volgen, onder andere waar het gaat om het voldoen aan de Maatlat kritische massa.

2. Project Andere Overheid (PAO) – kwaliteit van uitvoering en kennisuitwisseling

De Toekomstagenda Milieu stelt vast dat, in aanvulling op de herijking en modernisering van de milieuregelgeving, de uitvoering en het toezicht een kwaliteitsimpuls krijgen. Daarnaast zijn expliciet voor het terrein van externe veiligheid in het Project Andere Overheid (PAO) verschillende adviezen uitgebracht: de gemengde commissie gevaarlijke stoffen/risicobeleid (Hendriks¹), de gemengde commissie bestuurlijke coördinatie (De Grave), de clusteraanpak gevaarlijke stoffen en het advies "ruimte voor expertise" van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen. De problematiek gaat over het onvoldoende op elkaar aansluiten van de vraag naar en aanbod van expertise en het niet of onvoldoende

¹ 'Ten oosten en ten westen van het prins Clausplein: gezond verstand in risicoland'



voorhanden zijn van noodzakelijke competenties bij kleinere organisaties. Dit kan te maken hebben met de schaalgrootte, met het feit dat men te weinig met de materie te maken heeft om zelf voldoende expertise op te bouwen en met onduidelijkheid over de kwaliteitseisen waaraan medewerkers en organisaties moeten voldoen.

Naar aanleiding van deze adviezen wordt momenteel in overleg met IPO en VNG gezien hoe voldoende professionaliteit en kwaliteit van uitvoering en toezicht op het gebied van een aantal complexe wettelijke taken voor externe veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen geborgd kan worden. De Tweede Kamer wordt hierover in 2007 geïnformeerd.

De uitvoering en handhaving van veel complexe wettelijke taken stellen hoge eisen aan de professionaliteit en kwaliteit van de organisaties bij provincies, gemeenten, veiligheidsregio's en rijksdiensten. In het project wordt, in navolging van het verbeterprogramma Brzo, eerst geformuleerd wat een adequaat niveau van uitvoering en handhaving is bij complexe wettelijke taken en welke omvang een organisatievorm hiervoor minimaal nodig heeft. De methodiek van de onlangs vastgestelde Maatlat kritische massa (Brzo '99) wordt hierbij benut en verbreed.

Het IPO heeft mij onlangs naar aanleiding van deze Maatlat geïnformeerd over haar conclusies dat niet iedere provincie zelfstandig aan de criteria kan voldoen. De betreffende provincies hebben eenvoudigweg te weinig Brzo-bedrijven in portefeuille. De provincies wensen hun verantwoordelijkheid op dit terrein nadrukkelijk te nemen. De gedachten gaan daarbij - naast de bestaande ondersteuning (training, opleiding en automatiserings hulpmiddelen) - uit naar een interprovinciale voorziening met behoud van de bestuurlijke provinciale bevoegdheden. Het IPO streeft naar een niveau dat ruim voldoet aan de kwaliteitscriteria van de Maatlat en neemt hierbij tevens de invulling van de één-loketgedachte voor bedrijven en het anticiperen op de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht in ogenschouw. De ambities van het IPO, die zich niet hoeven te beperken tot het Brzo '99, worden onderschreven. De uitkomsten zullen dan ook betrokken worden bij het project tot verbeteren van de uitvoering en handhaving van de andere complexe EV taken.

Vanuit hun adviserende rol op EV-gebied beraden de regionale brandweren (in de toekomst de veiligheidsregio's) zich eveneens op de maatlat kritische massa Brzo '99 en de rampenbestrijdingsaspecten van de overige EV-taken.

3. Programmafianciering

Terugblik 2004-2005

In de periode 2004-2005 heeft het Rijk een bedrag van 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor versterking van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid door andere overheden. Het programma stimuleert de gemeenten en provincies om de externe veiligheidsproblematiek gezamenlijk aan te pakken, terwijl tegelijk kennis en ervaring wordt opgedaan met nieuwe elementen in het externe veiligheidsbeleid. Inmiddels zijn die activiteiten afgerond. Uit de rapportages blijkt dat de belangrijkste doelstellingen uit de provinciale programma's zijn gerealiseerd. De periode van programmafianciering 2004-2005 is door de provincies en gemeenten vooral gebruikt om inzicht te krijgen in de risico's, zowel bij inrichtingen als transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is die periode gebruikt om kennis over externe veiligheid op te doen en werkprocessen zodanig in te richten dat in vergunningen en bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening wordt gehouden. Inmiddels worden ook moeilijkere onderwerpen als groepsrisico en ruimtelijke ordening opgepakt, maar moet in de uitvoering nog veel gebeuren.

Periode 2006-2010

Ook voor de periode 2006 tot en met 2010 is door middel van programmafianciering geld beschikbaar voor de versterking van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. Het betreft een bedrag van 20 miljoen euro per jaar. Het doel van deze subsidie is om ook na 2010 structurele inbedding van externe veiligheidstaken en een goede kwaliteit van de uitvoering te bevorderen. Na 2010 zal de verdeling van de middelen voor de uitvoering van de externe veiligheidstaken plaatsvinden via het provinciefonds en het gemeentefonds. Het rijk wil met de subsidiëring van provinciale programma's ook in de periode 2006 tot en met 2010 een kwaliteitsimpuls geven aan de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. Inmiddels zijn van alle provincies de programma's beoordeeld en is de subsidie toegekend. Veel programma's zijn vormgegeven vanuit een heldere visie met streefbeelden over loop- en eindtijd alsmede over in te zetten middelen.



De nieuwe programma's sluiten aan op de programma's uit 2004-2005. De risico-inventarisaties zijn grotendeels afgerond. Het vervolg daarop - de actualisatie van bestaande vergunningen en de handhaving - krijgt in de nieuwe programma's veel aandacht. Het is goed om te zien dat provincies en gemeenten ook volop aandacht hebben voor externe veiligheid in de ruimtelijke ordening. De ruimtelijke doorwerking van het EV-beleid is immers van groot belang voor de borging van de veiligheid van de burgers.

De programmafinanciering levert ook een bijdrage aan het aandachtspunt van de kwaliteit van de uitvoering. Twee landelijke voorzieningen, het steunpunt Brzo bevoegd gezag Wm en het steunpunt Brzo voor brandweertaken worden met rijks gelden uit de programmafinancieringsmiddelen ondersteund. Gemeenten kunnen, bijvoorbeeld door de ambtelijke uitvoering over te dragen aan deze steunpunten, op efficiënte wijze voldoen aan de kwaliteitscriteria van de Maatlat. De samenhang met het in de vorige paragraaf genoemde IPO-initiatief om te komen tot een interprovinciale voorziening is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

4. Vervoer gevaarlijke stoffen

Westerschelde

De actualisatie van de externe veiligheidsberekeningen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de (Wester)schelde laat zien dat de externe veiligheid nu voldoet aan de (Nederlandse) normen. De ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium laat zien dat dit ook in 2010 en in 2020 het geval is. In de bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de provincie Zeeland zijn bepalingen opgenomen voor monitoring en toetsing van de externe veiligheidssituatie en ruimtelijk economische ontwikkelingen langs de (Wester)schelde. Deze bepalingen zijn eveneens opgenomen in het verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer tussen Nederland en Vlaanderen.

Er lopen nu drie verschillende projecten ter verdere verbetering en versteviging van de veiligheid op de Westerschelde. Projecten die sterk met elkaar samenhangen omdat de output van het ene project input kan zijn voor het ander. In die zin kan gesproken worden over 'veiligheidsacties Westerschelde'. Concreet gaat het om de volgende projecten:

1. Het programma Nautische Veiligheid Westerschelde: dit is een programma van preventieve veiligheidsmaatregelen dat loopt tot en met 2007.
2. Het project hulpverlening en rampenbestrijding Westerschelde: dit project is geïnitieerd door het ministerie van BZK en wordt geleid door provincie Zeeland. Het gaat om organisatie, verantwoordelijkheden en middelen voor rampenbestrijding op de Westerschelde. Voorstellen voor verbetering van de rampenbestrijding zullen gereed zijn in oktober 2006.
3. Het veiligheidsplan. Dit plan wordt opgesteld in het kader van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer met Vlaanderen (GNB verdrag) dat in december 2005 getekend is. Het veiligheidsplan betreft zowel preventieve maatregelen (voortzetting van programma nautische veiligheid als bedoeld in punt 1) als maatregelen ter preparatie op de rampenbestrijding. De laatste maatregelen worden vanuit de beide nationale verantwoordelijkheden benaderd en zijn in die zin aanvullend op punt 2. Het veiligheidsplan zal begin 2007 gereed zijn.

Goederenemplacementen/PAGE

Het doel van het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) is om door het treffen van maatregelen te zorgen dat de goederenemplacementen voldoen aan de normen voor externe veiligheid, dat de toekomstige gewenste procesvoering de ruimte heeft én dat er afspraken zijn gemaakt omtrent het opvullen/gebruiken van de ruimte rondom een emplacement. Van de oorspronkelijke veertien PAGE-emplacementen met een extern veiligheidsprobleem resteren nog drie rangeerterreinen die binnen het project aandacht krijgen: Almelo, Sas van Gent en Sittard. In de vorige voortgangsrapportages is reeds gemeld dat het emplacement Roosendaal nauwelijks meer in gebruik is als rangeerterrein voor treinen met gevaarlijke stoffen. Het is daarom niet langer een PAGE-emplacement.

Teneinde de toekomstvastheid van de milieugebruiksruimte op enkele locaties ook in de toekomst te kunnen garanderen, is het van belang om spoorwegemplacementen waar op dit moment sprake is of is geweest van een EV-knelpunt (PAGE) of waar in de toekomst mogelijk EV-knelpunten kunnen optreden, op korte termijn onder te brengen in het Bevi. Deze spoorwegemplacementen zullen met de volgende wijziging van het Bevi worden opgenomen.



Piazza

Over de problematiek rondom het winkelcentrum Piazza te Eindhoven is de Tweede Kamer in de vorige voortgangsrapportage uitvoerig geïnformeerd. De meeste maatregelen, zoals de snelheidsmonitoring van de treinen en het aanbrengen van detectie, zijn gerealiseerd.

Voor de ontsparingsgeleiding en de maatregel ter beperking van de vloeistofverspreiding is destijds afgesproken dat zij binnen drie jaar worden gerealiseerd. De uitvoering hiervan ligt op schema.

5. Uitvoeren verbeterprogramma VITAAL

De acties in het kader van het project Vitaal (bescherming Vitale Infrastructuur) op het terrein van beveiliging in de chemische sector en gevaarlijke stoffen, zullen in de voortgangsrapportage Vitaal, die het ministerie van BZK eind 2006 aan de Tweede Kamer toestuurt, worden beschreven. De pilot over beveiliging bij de chemische industrie heeft plaatsgevonden. Nu worden vervolgstappen met de chemische sector gezet om te komen tot security management systemen bij chemische bedrijven, waar op basis van veiligheidsrapporten meer dan 10 doden buiten het bedrijfsterrein kunnen vallen. Verder wordt gewerkt aan een beveiligings- en registratiesysteem van ammoniumnitraathoudende kunststof met de desbetreffende sector, mogen nieuwe ijsbanen geen directe koeling meer toepassen o.b.v. ammoniak en wordt een risico-inventarisatie en dreigingsanalyse voor buisleidingen uitgevoerd.

6. Groepsrisico

Op 4 oktober 2006 heeft de Tweede Kamer van mij een beleidsbrief inzake groepsrisico's ontvangen. Deze brief geeft informatie over een drietal voornemens van het kabinet:

- het algemeen toepassen van de verantwoordingsplicht groepsrisico;
- de versterking van de rol van hulpverlening en rampenbestrijding;
- de rol van het rijk in de groepsrisicobenadering.

Het kabinet constateert in de brief dat met de in gang gezette activiteiten uitvoering is gegeven aan de in het NMP4 genoemde beleidsvoornemens inzake het groepsrisico. Met de wettelijke verantwoordingsplicht groepsrisico en de opgedane ervaringen met de handreiking "Verantwoordingsplicht Groepsrisico" is een stap voorwaarts gezet in de verdere verbetering van de lokale en provinciale besluitvorming. Het kabinet kiest voor een continuering van de verantwoordingsplicht voor inrichtingen zoals die is vastgelegd in het Bevi. Op vergelijkbare wijze wil het kabinet deze vastleggen voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Voor het groepsrisico in relatie tot de luchthaven Schiphol is in april 2006 een standpunt van het kabinet aan uw Kamer voorgelegd.

De brief meldt verder dat het rijk op planniveau niet actief zal interveniëren in de lokale besluitvorming over de aanvaardbaarheid van groepsrisico's. Het rijk beperkt zich tot het zorgdragen voor het vastleggen van procedures, waarmee het bevoegd gezag zijn afweging kan maken, in regelgeving en handreikingen. Verder gaat de brief in op de rampenbestrijding en de huidige zorgniveau's. In dat kader wordt het belang van de instelling van de veiligheidsregio's voor het externe veiligheidsbeleid toegelicht. Tot slot gaat de brief in op enkele nieuwe ontwikkelingen en worden verder diverse activiteiten aangekondigd die de uitvoerders van het groepsrisicobeleid in de praktijk ondersteunen en helpen implementeren.

Recent heeft de VROM Inspectie onderzoek gedaan naar de omvang van groepsrisico's bij een aantal bedrijven die moeten voldoen aan de verplichtingen uit het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo). Deze bedrijven lieten in 2001 nog overschrijding van de oriëntatiewaarde zien. De uitkomst is dat in 2006 – op een enkel bedrijf na – de groepsrisico's bij deze veelal grotere chemische bedrijven in Nederland beneden de zogenoemde oriëntatiewaarde blijven. Op grond van de resultaten van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat deze bedrijven en de vergunningverleners hun verantwoordelijkheid voor het beperken van groepsrisico's hebben genomen. Het is van groot belang dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van dit soort bedrijven groepsrisico's in beschouwing worden genomen, opdat niet alsnog veiligheidsknelpunten ontstaan. Inzet van de verantwoordingsplicht bij de voorbereiding van nieuwe ruimtelijke plannen is het instrument om dat te voorkomen.

7. Risicocommunicatie en Model-Risicokaart

De overheid heeft sinds 1985 een wettelijke en morele verplichting haar burgers actief te informeren over de risico's in hun woon- en leefomgeving. Hiertoe heeft zij verschillende instrumenten tot haar beschikking.



Risicocommunicatie

Het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie (ERC) van het ministerie van BZK vervult een duidelijke rol in de ondersteuning en advisering van andere overheden bij risico- en crisiscommunicatie. Er is beslist behoefte aan verdere professionalisering op deze terreinen. Het ERC werkt daarbij nauw samen met VROM.

Als aanvulling op en verdieping van de Handreiking Risicocommunicatie (2003) is door IPO de Wegwijzer Risicocommunicatie (2006) ontwikkeld en verspreid onder alle gemeenten in Nederland. De Wegwijzer wordt ook in het Engels vertaald voor internationale verspreiding. De Wegwijzer vormt tevens de basis voor een brochure risicocommunicatie voor het bedrijfsleven die samen met de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) wordt ontwikkeld.

Risicokaart

De risicokaarten zijn voor gemeenten een instrument om inwoners te informeren over risico's in hun woon- en leefomgeving (risicocommunicatie). Ook overheidsorganisaties, zoals hulpverleningsorganisaties en afdelingen Ruimtelijke Ordening, kunnen gebruik maken van deze informatie bij het maken van beleid. En operationele diensten als brandweer en politie maken gebruik van deze kaarten bij de voorbereiding op ongevallen en rampen en het voorkomen en het verkleinen van risico's. Inmiddels beschikken bijna alle provincies over een risicokaart gebaseerd op het landelijk afgesproken model. De resterende provincies volgen spoedig. Hiermee wordt bereikt dat in 2006 alle provincies over een via internet voor de burger toegankelijke risicokaart beschikken. In dat kader zal de risicokaart ook bij de eerder genoemde rampencampagne worden betrokken.

Om rekening te kunnen houden met het belang van de toegankelijkheid van overheidsinformatie versus openbare veiligheid ligt op dit moment het voorstel tot wijziging van artikel 6a van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) bij de Eerste Kamer. Deze wijziging treedt in werking zodra het Registratiebesluit van kracht wordt. Het wijzigingsvoorstel heeft als doel de minister van BZK in staat te stellen beperkingen aan te brengen in de toegankelijkheid van de provinciale risicokaarten; het gaat vooral om het niet meer tonen van effectafstanden op de risicokaarten. Wel zijn de gegevens openbaar. Zij kunnen – na het indienen van een verzoek - bij het bevoegd gezag worden opgevraagd.

Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen

Bij het RIVM komt binnenkort het operationele Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS – Release 3) beschikbaar. Het RRGS – een centraal register voor de registratie van gevaarlijke stoffen - verschaft inzicht in de risico's rond inrichtingen met brandbare, toxische en explosieve stoffen. Ook transportroutes waarover en buisleidingen waardoor deze stoffen worden getransporteerd alsmede opslagplaatsen voor munitie en vuurwerk worden in het register opgenomen. Het bevoegd gezag levert daartoe op basis van de Wet milieubeheer en het Registratiebesluit externe veiligheid de gegevens aan het RIVM. De gegevens van het RRGS worden vervolgens via de provinciale risicokaarten aan de burger getoond.

Het RRGS en de risicokaarten worden op dit moment qua systematiek (invoersystemen, tonen van informatie aan burger en professionele gebruiker, beheerorganisatie, ed.) volledig geïntegreerd.

8. Implementatie kabinetsstandpunt Ketenstudies

De uitvoering van het kabinetsstandpunt Ketenstudies is in volle gang. Op 15 mei 2006 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van de Ketenstudies (TK 2005 – 2006, 30 373, nr. 5). In deze brief is ook ingegaan op de relatie tussen de Ketenstudies en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen. In aanvulling op deze brief is het volgende nog vermeldenswaard.

DSM

In het kader van de uitwerking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen heeft VenW het voortouw in de gesprekken met DSM over het vervoer van ammoniak over spoor. De maatregelen uit het kabinetsstandpunt Ketenstudies maken hiervan integraal onderdeel uit.



Yara Sluiskil

Yara Sluiskil is bezig met de voorbereiding voor het treffen van bronmaatregelen om het PR- (plaatsgebonden risico) knelpunt op te lossen en het GR- (groepsrisico) aandachtspunt te verminderen. De provincie is hier bevoegd gezag. De gesprekken tussen Yara, het ministerie van VROM en de provincie ter voorbereiding op het afsluiten van een convenant waarin afspraken worden vastgelegd om de productie en verwerking van ammoniak bij elkaar te brengen, vorderen gestaag.

Hittewerende coating

Het terugdringen van het groepsrisico bij LPG-autogastankstations en voor het LPG-weg- en LPG-railtransport kan worden bereikt door het aanbrengen van hittewerende bekleding. In het convenant LPG-autogas is afgesproken dat op de LPG-autogastankauto's die Nederlandse LPG-tankstations bevoorraden voor 1 januari 2010 een hittewerende bekleding wordt aangebracht. In het internationale overleg over de vervoersregelgeving (ADR/RID) wordt inmiddels ook ingezet op het opnemen van een (doel)voorschrift voor het uitstellen van een explosie (warme BLEVE²). Indien hiermee op internationaal niveau wordt ingestemd, dan kan een dergelijk (doel)voorschrift op zijn vroegst per 1 januari 2009 van kracht zijn.

Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht

Op 31 mei j.l. heb ik namens het kabinet ruim 15 miljoen euro toegekend om de hulpverlening en rampenbestrijding van de spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht te verbeteren vanwege het bovenmatig risico op en langs het bestaande spoor.

Hiermee is het startsein gegeven voor het project 'Uitvoering maatregelen externe veiligheid Spoorzone'. Dankzij de maatregelen zullen de hulpverleningsdiensten effectiever en efficiënter kunnen optreden, wanneer zich een ongeval met gevaarlijke stoffen voordoet. Het spoortraject zelf wordt beter bereikbaar voor de hulpverlening. Bovendien worden de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van bewoners en gebruikers langs het spoor verbeterd. De kwaliteit van de rampenbestrijding in de Drechtsteden wordt daarmee op een hoger niveau gebracht.

Dordrecht en Zwijndrecht treffen de volgende maatregelen:

- calamiteitsbestrijding (uitbreiding van het hulpverleningsmaterieel, jaarlijkse oefeningen en het ontwikkelen van een virtueel scenario spoorincident, brandvrije schotten en bluswatervoorzieningen)
- waarschuwings- en communicatiesystemen (waarschuwing via sms-berichten, risicocommunicatie en uitbreiding van het bestaande alarmeringssysteem)
- informatiesystemen (opstellen van calamiteitenplan, hittebestendige camera's op hulpverleningsvoertuigen en het aanbrengen van weerstations langs het spoortraject)

Structurele chloortransporten van Akzo Nobel definitief beëindigd

Kort voor het definitief einde van de structurele chloortransporten van Akzo Nobel binnen Nederland vond in de nacht van 10 op 11 juli op het fabrieksterrein van Akzo Nobel een ongeval plaats waarbij drie wagons met chloor uit de rails zijn gelopen tijdens het rangeren. Naar aanleiding van dit incident zijn door kamerlid Van Velzen (SP) kamervragen gesteld. De antwoorden op deze vragen zijn op 21 augustus naar de Tweede Kamer gezonden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 2050616400).

Inmiddels heeft het laatste structurele chloortransport van het chemieconcern Akzo Nobel op 10 augustus 2006 plaatsgevonden. Daarmee is een definitief einde gekomen aan de chloortransporten van Akzo Nobel, die sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw plaatsvonden.

Eind 2002 bereikten Akzo Nobel en de ministeries van VROM en Economische Zaken een akkoord over het beëindigen van de chloortransporten van Akzo Nobel binnen Nederland. In het convenant werd

² Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) kan voorkomen worden door het aanbrengen van een voorziening waardoor de opwarming van de tankauto door brand wordt vertraagd. Zodanig, dat de brandweer de tijd heeft om met voldoende materieel en eventueel bluswater de locatie te bereiken en de brand te bestrijden voordat de condities worden bereikt waaronder een warme BLEVE (explosie) optreedt. Indien bestrijding van de brand niet mogelijk is, dan heeft de brandweer meer tijd voor evacuatie. Het optreden van een warme BLEVE van de tankauto heeft een dominante invloed op het groepsrisico en de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bij tankstations en, in mindere mate, bij transportroutes in de bebouwde omgeving.



afgesproken dat de productie en de verwerking van chloor door Akzo Nobel in Nederland per 1 juli 2006 geografisch in balans moest zijn, zodat transport niet meer nodig zou zijn. Het convenant kon mede gesloten worden dankzij een bijdrage van 65 miljoen euro van de overheid aan de grootschalige reallocatie van de chloorproductie- en verwerkingscapaciteit van Akzo Nobel.

Als gevolg van een beperkte vertraging bij de opstart van de nieuwe chloorverwerkingsfabriek in Delfzijl vond het laatste structurele chloortransport niet op 1 juli jl. plaats maar op 10 augustus jl. Over de vertraging is de Tweede Kamer bij brief van 11 juli 2006 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30373, nr. 6) geïnformeerd.

9. Veiligheidsafstanden rond opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik

De opslag van ontplofbare stoffen levert risico's op voor de omgeving. Om deze risico's te beperken zijn afstandseisen vastgesteld. Binnen die afstanden gelden ondermeer bouwbeperkingen. VROM heeft onlangs de afstandseisen voor de opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik vastgelegd in een circulaire (EV/2006268085, 19 juli 2006). Het gaat onder meer om de opslag van ontplofbare stoffen voor bijvoorbeeld de schietsport, arrestatieteams van de politie, seismologisch onderzoek en opgespoorde munitie uit bijvoorbeeld de Tweede Wereldoorlog.

De gemeenten en provincies is gevraagd om de circulaire te gebruiken bij de vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer en bij het opstellen van bestemmingsplannen. Ook is de gemeenten en provincies gevraagd om de externe veiligheid van bestaande opslagplaatsen te toetsen aan de circulaire en zo nodig "corrigerende" maatregelen te nemen.

Het aantal opslagplaatsen waar deze circulaire gevolgen voor zal hebben, is vermoedelijk beperkt tot hooguit enkele tientallen.

10. Sanering vuurwerkbedrijven

De sanering van vuurwerkbedrijven die in maart 2002 is gestart is nagenoeg afgerond. De omvang van de sanering is meegevallen. Bij de invoering van het Vuurwerkbesluit werd verwacht dat er meer dan duizend bedrijven gesaneerd moesten worden door de strenge eisen voor vuurwerkopslag. Inmiddels zijn alle 176 vuurwerkbedrijven, die niet konden voldoen aan de eisen van het Vuurwerkbesluit, gesaneerd.

Het feit dat de omvang van de sanering beperkter is geworden dan op basis van onderzoek werd verwacht, heeft meerdere oorzaken. De gemeenten hadden 2850 vuurwerkbedrijven in hun bestand in 2002. Dit was beduidend lager dan de schatting van 5130 bedrijven van onderzoeksbureau Haskoning in 2001 op basis van gegevens van de vuurwerkbranche. Het aantal te saneren bedrijven werd daardoor ook lager. Verder is in 2004 het Vuurwerkbesluit gewijzigd, waardoor er meer mogelijkheden voor bedrijven kwamen om aan de veiligheidseisen te voldoen.

Er is door de overheden in goed overleg streng getoetst of het nodig was om vuurwerkbedrijven te saneren. Een saneringsvergoeding is alleen uitgekeerd als het stoppen of verplaatsen van een vuurwerkbedrijf nodig was om aan de eisen van het Vuurwerkbesluit te voldoen.

De kosten van de vuurwerksanering zijn net onder de tien miljoen euro gebleven.

Enkele juridische geschillen over de hoogte van schadevergoedingen zijn nog in behandeling bij de overheden of onder de rechter. De geschillen waar de rechter een uitspraak over heeft gedaan zijn in hoofdlijn in stand gebleven, met hier en daar een plicht om een onderdeel van het besluit beter te motiveren.

Door signalen van de politie of door onderzoek is gebleken dat enkele bedrijven onjuiste gegevens hebben verstrekt over hun sanering en daardoor ten onrechte zijn gesaneerd. In die gevallen is de uitgekeerde schadevergoeding van het bedrijf teruggevorderd. De rechter heeft in de twee geschillen hierover de terugvordering in stand gelaten.

11. Sanering LPG-tankstations

De urgente sanering van situaties met kwetsbare objecten binnen 25 meter van een LPG-tankstation verloopt voorspoedig. Na de landelijke inventarisatie in 2002/2003 is de schatting gemaakt dat er ongeveer 200 knelpunten waren. Ongeveer 165 situaties zullen voor sanering in aanmerking komen. Op 1 juli 2006 is van 83 locaties het schadevergoedingsbedrag berekend en 61 knelpunten zijn daadwerkelijk gesaneerd.



De VROM-inspectie is een controleprogramma gestart. In dit programma wordt onderzocht of gesaneerde bedrijven daadwerkelijk gestopt zijn en worden locaties onderzocht waarover het bevoegd gezag het ministerie nog niets bekend heeft gemaakt.

Overigens is het eerder aangegeven verkleinen van de risico-afstanden voor LPG-tankstations zoals gepland in de Revi, niet van invloed op de lopende urgente sanering van LPG-tankstations.

12. Adviesraad Gevaarlijke stoffen en PGS

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) heeft een advies uitgebracht met betrekking tot de herziening van de publicatie "Chloor, opslag en gebruik" uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS 11). De AGS adviseert om de PGS 11 niet te herzien maar in te trekken. In de visie van de AGS kunnen de zogenoemde Euro Chloordocumenten (aanbevelingen van de chloorbranche) de functie van de PGS 11 overnemen.

Het kabinet zal op korte termijn komen met een standpunt betreffende dit advies van de AGS.

Tevens heeft de Adviesraad een advies "QRA-modellering vervoer van gevaarlijke stoffen" uitgebracht. Dit advies heeft een beperkt karakter, aldus de raad. Als eerste stap naar een breder advies over het gebruik van risicoberekeningen is een QRA casus bestudeerd, te weten het ammoniaktransport per spoor en per binnenvaartschip. De Adviesraad komt in dit tussenadvies tot een aantal aanbevelingen. Op korte termijn zal hierop een reactie worden voorbereid.

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS)

In 2005 zijn alle bestaande richtlijnen van de Commissie Preventie Rampen (CPR-richtlijnen) gedigitaliseerd, omgezet in PGS-publicaties en op vrom.nl geplaatst. In 2006 is gestart met de inhoudelijke actualisatie van de publicaties. Om optimale betrokkenheid bij deze actualisatie te realiseren kunnen bedrijfsleven en overheden via een postbus bij Infomil reageren op de publicaties. Om de actualisatie te begeleiden is de zogenoemde beheergroep PGS ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven en overheden. Naast het advies over PGS 11 (chloor: opslag en gebruik) door de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen zijn adviezen in voorbereiding over de publicaties m.b.t. LPG en propaan (16 t/m 24) en PGS 13 (ammoniak: toepassing als koudemiddel). Nadat een kabinetsstandpunt over deze adviezen is uitgebracht, zullen geactualiseerde versies worden gepubliceerd. De actualisatie van PGS 7 (nitraathoudende meststoffen: opslag en vervoer) is inmiddels gestart.

13. Coördinatie Vuurwerkbesluit (incl. ontwerp EU-richtlijn)

Naar aanleiding van de aanbevelingen uit het rapport "Interventiestrategie Verboden Consumentenvuurwerk" van het Bestuurlijk Landelijk Overleg Milieuhandhaving is de Regeling nadere eisen aan vuurwerk 2004 (RNEV) tegen het licht gehouden. Om het probleem van het illegale vuurwerk in te perken en de handhaafbaarheid te vergroten, is een aantal wijzigingen in voorbereiding. In hoofdzaak komen deze er op neer dat strijkers verboden blijven. Chinese rollen worden onder voorwaarden toegestaan. Voor bepaald siervuurwerk wordt een hogere maximale lading toegestaan en een beter hanteerbare geluidmeetmethode voorgeschreven. De gewijzigde RNEV is begin juni 2006 ter notificatie bij de EU aangemeld en zal naar verwachting in het najaar van 2006 in werking treden. Overigens zal eind 2006 worden gestart met de evaluatie van het Vuurwerkbesluit. Verwacht wordt dat deze evaluatie in 2007 kan worden afgerond.

EU-richtlijn

Eind 2005 heeft de Europese Commissie initiatief genomen een EU richtlijn voor het in de handel brengen van pyrotechnische artikelen te ontwikkelen. Voorgesteld wordt een vrije Europese markt voor het in de handel brengen van vuurwerk te realiseren, aan vuurwerk strenge veiligheidsvoorschriften te stellen en op grond daarvan tot een CE-keur te verplichten. De voorgestelde richtlijn voorziet in de mogelijkheid dat lidstaten voor het consumentenvuurwerk nationale beperkingen of verboden afkondigen voor het beschikbaar stellen van vuurwerk aan het grote publiek. Dit met het oog op de openbare orde en de veiligheid. Opslag en transport beoogt de richtlijn niet te reguleren.

Het Finse voorzitterschap heeft zich voorgenomen de richtlijn nog dit jaar af te ronden. Nederland onderschrijft beide doelstellingen van de richtlijn: het borgen van een hoog veiligheidsniveau en het



realiseren van een vrije interne markt. Wel zijn naar het oordeel van Nederland nog wijzigingen in de richtlijn noodzakelijk; primair om een goede uitvoering en handhaving van de richtlijn mogelijk te maken.

14. Munitieactieprogramma (MAP)

Overeenkomstig de brief aan de Tweede Kamer van 17 april 2001 (TK 2000, 27 400 XI, nr. 64) zijn alle munitiecomplexen van Defensie doorgelicht op mogelijke risico's voor hun omgeving. Als onderdeel daarvan heeft het ministerie van Defensie voor 42 complexen Kwantitatieve Risico Analyses (QRA) opgesteld, die vervolgens door het ministerie van VROM zijn beoordeeld. Van deze 42 QRA's zijn er 40 goedgekeurd, voor twee complexen is de beoordeling nog in behandeling. Bij slechts twee van de goedgekeurde complexen is sprake van kwetsbare objecten binnen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico, waarvoor sanering noodzakelijk is.

Oorspronkelijk zou voor een groter aantal complexen een risicoanalyse worden opgesteld. Als gevolg van de herstructurering binnen Defensie is op dertien complexen de opslag van munitie echter beëindigd en was een QRA niet langer noodzakelijk.

Voor het bestendig vastleggen van de veiligheidssituaties moeten zowel de milieuvergunning voor de complexen als het bestemmingsplan voor de omgeving worden aangepast. Voor de wijziging van het bestemmingsplan zal een beroep worden gedaan op de betrokken gemeenten. De minister van VROM zal voor de meeste complexen de milieuvergunning aanpassen door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het doorvoeren van een ambtshalve wijziging. Het aanpassen van de ambtshalve wijzigingen van de vergunningen zal naar verwachting eind dit jaar worden afgerond. Voor een gering aantal complexen zal de aanpassing via een revisievergunning worden gerealiseerd.

15. Veiligheidsmanagement bedrijven

Veiligheidsmanagement bedrijven

Uit ongevalanalyses van de Arbeidsinspectie (Tweede Kamer, 2005-2006, 25883 nr. 81) blijkt dat de oorzaken van incidenten met gevaarlijke stoffen over de afgelopen jaren niet wezenlijk zijn veranderd. Onderhoudsmanagement en het voldoende onderkennen van de risico's blijven van groot belang om de veiligheid te waarborgen. Binnen het programma Versterking Arbeidsveiligheid ontvangen inmiddels meer dan 20 bedrijven, brancheverenigingen en bedrijfsterreinen subsidie voor het versterken van hun veiligheidscultuur. Goede praktijken die hieruit voortkomen worden door middel van kennisuitwisselingbijeentkomsten breed gedeeld.

Daarnaast zijn de activiteiten voor veiligheidsmanagement in bedrijven voortgezet. De Nederlands Technische Afspraak (NTA) voor veiligheidsbeheerssystemen is inmiddels gereed en via het internet beschikbaar. Deze NTA biedt, zeker voor kleinere bedrijven, een praktisch handvat om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen en stand der techniek.

Risicobeheerssysteem Arbeidsveiligheid

Op basis van 9000 door de Arbeidsinspectie onderzochte arbeidsongevallen is een analysemodel ontwikkeld voor arbeidsongevallen. Hiermee is tevens inzicht verkregen in de onderliggende oorzaken van arbeidsongevallen. Dit is omgezet in een mathematisch model waarin de effectiviteit van preventieve maatregelen alsmede een schatting van de kosten daarvan zal worden verwerkt. Dit moet resulteren in een kwantitatief risicobeheerssysteem waarmee op kosteneffectieve wijze voor een individuele onderneming een risicoreductiestrategie kan worden ontwikkeld. De Tweede Kamer is hier onlangs door de staatssecretaris van SZW over geïnformeerd (Tweede Kamer, 2005-2006, 25 833, nr.83, 22 augustus 2006).

16. Verdrag van Helsinki

Nederland wordt partij bij het Verdrag inzake de grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen. Dit zogenoemde Verdrag van Helsinki is opgesteld in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). Het verdrag heeft tot doel het beschermen van de mens en het milieu tegen industriële ongevallen die grensoverschrijdende gevolgen kunnen hebben en het bevorderen van een actieve internationale samenwerking tussen de verdragspartijen bij het voorkómen en bestrijden van dergelijke ongevallen.



In september hebben beide Kamers der Staten-Generaal het Helsinki Verdrag stilzwijgend goedgekeurd. Nederland zal het verdrag aanvaarden onder het voorbehoud dat Nederland bijlage I (de gevaarlijke stoffen waarop het verdrag betrekking heeft) bij het verdrag zal toepassen in overeenstemming met de drempelwaarden voor gevaarlijke stoffen zoals die zijn vastgelegd in de Seveso II-richtlijn.

Tot slot

Ik concludeer dat het programma Externe Veiligheid wat betreft doelstelling en uitvoering van maatregelen in een vergevorderd stadium is. Dit biedt vertrouwen voor de toekomst, mits het programma met dezelfde prioriteit en voortvarendheid door het volgende kabinet wordt opgepakt. Ik vertrouw er op u met deze brief voldoende inzicht te hebben gegeven in de vorderingen en de stand van zaken op het gebied van externe veiligheid.

Hoogachtend,

de Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

drs. P.L.B.A. van Geel