

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

drs. M. Ligthart
Telefoon 070 339 47 27
Fax 070 339 10 84
Martijn.Ligthart@minvrom.nl
www.vrom.nl

Derde voortgangsrapportage inzake het Externe Veiligheidsbeleid

Datum
Kenmerk
EV\2003.051.671

Geachte Voorzitter,

De vuurwerkcramp in Enschede heeft tot een intensivering van het externe veiligheidsbeleid geleid. Daartoe zijn in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) ambitieuze doelstellingen vastgelegd. In de Septemberbrief Externe Veiligheid (19 september 2001, TK 26604 nr.13) is uiteengezet op welke wijze deze ambities kunnen worden gerealiseerd. U heeft daarover op 4 april 2002 (vrom020536), met een aanvulling daarop van 22 juli 2002 (vrom020759) en op 7 november 2002 (vrom021002) voortgangsrapportages ontvangen.

Met ingang van deze derde voortgangsrapportage, die ik u hierbij mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecretarissen van Economische Zaken en Sociale Zaken en Werkgelegenheid aanbied, zal ik u jaarlijks informeren over de inspanningen van het kabinet op het gebied van externe veiligheid. Aanvullend zult u over belangrijke dossiers informatie ontvangen op het moment dat daartoe aanleiding is. In deze voortgangsrapportage wordt kort ingegaan op de inzet die het huidige kabinet (Balkenende II) kiest en op de stand van zaken van het externe veiligheidsbeleid. In de nieuwe nota Ruimte, die u in het voorjaar van 2004 tegemoet kunt zien, zal ingegaan worden op de ruimtelijke doorwerking van het externe veiligheidsbeleid.

Het vorige kabinet (Balkenende I) heeft in de tweede voortgangsrapportage aangegeven hoe zij het externe veiligheidsbeleid wilde uitvoeren. Uitgangspunt was daarbij dat ambities en instrumenten van beleid in overeenstemming dienen te zijn met de beschikbare financiële middelen. In het Strategische Akkoord van dat kabinet is voor de periode tot en met 2006 € 100 miljoen extra gereserveerd voor externe veiligheid en tussen 2006 en 2010 € 50 miljoen per jaar. Samen met de toen reeds beschikbare middelen is met het Strategisch Akkoord het totale beschikbare budget voor externe veiligheid voor de periode tot en met 2010 gebracht op circa € 600 miljoen. Door dit beschikbare budget blijft uitzicht bestaan op het realiseren van de ambities uit het NMP4.



Het huidige kabinet continueert de door het vorige kabinet gekozen prioritaire inzet op dit beleidsterrein, inclusief de daarvoor beschikbare financiële middelen, zoals is verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 7 november 2002. Dit betekent onder meer dat de inspanningen om tot een effectief en gecoördineerd externe veiligheidsbeleid te komen met kracht worden voortgezet. Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties stellen belang in een integrale en sterke veiligheidszorg, waarbij de overheid de noodzakelijke veranderingen bewerkstelligt op basis van een zorgvuldige afweging tussen ruimtelijke belangen, economische belangen en veiligheidsbelangen. Recente incidenten met gevaarlijke stoffen onderstrepen het belang van duurzame oplossingen en verbeteringen van de veiligheid. Ook de verdere versterking van het bestuurlijk-juridische instrumentarium blijft nodig voor dit beleidsterrein, waarbij overigens het probleemoplossend vermogen van de samenleving om verbeteringen te realiseren zoveel mogelijk zal worden benut.

Advies 'Verantwoorde risico's, veilige ruimte' van de raden voor V&W en VROM

In juni van dit jaar hebben de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad het gezamenlijke advies: "Verantwoorde risico's, veilige ruimte" uitgebracht. Het advies gaat over de spanningen tussen het ruimtelijke beleid, economische beleid en het veiligheidsbeleid. Het kabinet zal begin 2004 haar formele reactie geven. Hierop vooruitlopend wil ik wel al enige overwegingen kenbaar maken.

Ik onderschrijf op hoofdlijnen de in het advies geschetste deelproblemen: een onvoldoende toewijzing van verantwoordelijkheden en bevoegdheden en een problematische normhantering en normstelling. De in het advies genoemde uitgangspunten voor nieuw beleid - permanente verbetering van veiligheid, expliciete en transparante afweging van maatregelen, voorbereiding op onvermijdelijke risico's en realisatie van veiligheidsmanagement - sluiten aan bij mijn ambities en worden in hoofdlijnen onderschreven. In verschillende lopende beleidsprocessen worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt.

Tenslotte onderschrijf ik de constatering dat het continu verbeteren van de veiligheid niet alleen een overheidstaak is. Het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers hebben hierin een belangrijke taak. Het bij elkaar brengen van de relevante partijen bij het beheersen van risico's en het toedelen van verantwoordelijkheden aan die partijen is gewenst. Voor het Rijk is een belangrijke regiefunctie weggelegd, waarbij de bestaande adviesinstanties (zoals het Centrum voor externe veiligheid van het RIVM, Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, NIBRA etcetera) maximaal worden ingezet.

Ketenstudies

In het afgelopen jaar is door de betrokken departementen vooral geïnvesteerd in het inzichtelijk krijgen van de veiligheidsknelpunten. Voor de stoffen LPG, chloor en ammoniak worden integrale - van productie tot gebruik - ketenstudies verricht. Het inzicht in de mogelijkheden voor het ontwikkelen van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor rond deze projecten is vergroot (KIEV). Uw Kamer is bij brief (10 juli 2003, TK 27801 nr.22) geïnformeerd over de stand van zaken van de ketenstudies en het KIEV-project.

Eind 2003 zal ik u informeren over de uitkomsten van de kosten-baten analyses die worden uitgevoerd in het kader van de ketenstudies. Ten behoeve van deze analyses wordt momenteel een groot pakket aan te overwegen oplossingsrichtingen beoordeeld. Op basis van de ketenstudies zal beleid worden geformuleerd, dat in het voorjaar van 2004 per nota aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd. Zo wordt duidelijk hoe knelpunten kunnen worden opgelost en wat de keuzes zijn tussen economie, milieu en veiligheid in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de instrumentatie van het beleid zal, naast wet- en regelgeving, uitdrukkelijk ook ingezet worden op afspraken tussen bedrijfsleven en overheid.



Beoordelingskader groepsrisico

In de Septemberbrief van 2001 is aangekondigd dat het kabinet in 2003 een besluit zal nemen over het omgaan met het groepsrisico inzake gevaarlijke stoffen en het mogelijk regelen daarvan in wetgeving. In de Novemberbrief van 2002 is aangegeven dat ter voorbereiding van dit kabinetsstandpunt een nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de mogelijkheden om het beoordelingskader voor groepsrisico's te verbeteren. Hierbij is gebruik gemaakt van een aantal praktijkcasussen. Dit onderzoek is inmiddels afgerond en de samenvatting van het betreffende onderzoeksrapport is als bijlage opgenomen. In deze voortgangsrapportage schets ik de problematiek rond het groepsrisicobeleid, de voorgestelde oplossingsrichting en hoe ik hierbij verder te werk wil gaan.

Het normenstelsel van externe veiligheidsbeleid geeft richting aan de aanvaardbaarheidsbeoordeling van risico's met gevaarlijke stoffen. Het huidige stelsel is gebaseerd op begrippen plaatsgebonden risico's en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico geeft per locatie de kans per jaar aan dat een persoon op die plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit van risicovolle activiteiten. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven als een contour op een kaart die punten met gelijk risico met elkaar verbindt. Groepsrisico geeft gelet op het aantal mensen dat werkelijk in de buurt verblijft, de kans aan dat een groep personen overlijdt ten gevolge van een calamiteit bij een risicovolle activiteit.

Het plaatsgebonden risico is een maatstaf voor de persoonlijke veiligheid van mensen die in de omgeving van een risicovolle activiteit verblijven. Het groepsrisico is wezenlijk anders; het is een maatstaf voor de verwachte omvang van een calamiteit.

Het plaatsgebonden risico wordt door bestuurders, experts en andere betrokkenen als een werkbaar instrument ervaren voor planontwikkeling, vergunningverlening en handhaving. Voor groepsrisico ligt dit anders. Het huidige beoordelingskader voor het groepsrisico voor activiteiten met gevaarlijke stoffen werkt met een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om hiervan gemotiveerd af te wijken. Aan die gemotiveerde afwijking moet een belangenafweging ter grondslag liggen.

Uit bovengenoemd onderzoek zijn drie belangrijke verbeterpunten ten aanzien van het groepsrisico naar voren gekomen.

Op de eerste plaats zouden binnen het beoordelingskader voor het groepsrisico verschillende elementen die uitdrukking geven aan de mogelijke maatschappelijke ontwrichting in geval van een onverhoopte ramp meer tot hun recht moeten komen. Het huidige beoordelingskader werkt met een fN-curve, waarin alleen de kans op een aantal dodelijke slachtoffers onder omwonenden wordt weergegeven. Dit is te beperkt.

Maatschappelijke ontwrichting omvat meer dan het in beschouwing nemen van alleen mogelijke dodelijke slachtoffers onder de omwonenden. Ook andere aanwezige personen, gewonden, materiële schade en de mogelijkheden van zelfredzaamheid, hulpverlening en rampenbestrijding moeten een uitdrukkelijke plaats hebben bij afwegingen rond het accepteren van risico's in relatie tot de maatschappelijke kosten en baten van een risicovolle activiteit. Het tweede punt is dat bestuurders onvoldoende uit de voeten kunnen met de huidige oriëntatiewaarde in het afwegingsproces. De oriëntatiewaarde wordt gehanteerd als een norm voor de vraag of een bepaalde risicovolle activiteit of een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling al dan niet doorgang kan vinden. Er gaat van de oriëntatiewaarde kennelijk onvoldoende stimulans uit om risico's zoveel mogelijk te beperken, ondermeer door het zoeken naar veiliger alternatieven. Het besluitvormingsproces waarin risicovermindering en een verantwoording van risicoaanvaardbaarheid, mede gelet op maatschappelijke kosten en baten, centraal staan kan dan ook worden verbeterd. Als derde punt komt naar voren dat de instanties voor hulpverlening en rampenbestrijding vanaf het begin bij het proces zouden moeten worden betrokken. Het ontbreken hiervan wordt als een gemis ervaren.

Voornoemde verbeterpunten maken mijn inziens een brede invulling van het begrip maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp wenselijk. Ik acht het tevens noodzakelijk dat een



besluitvormingsproces waarborgen bevat voor het streven naar een zo groot mogelijke veiligheid voor betrokkenen en voor een evenwichtige belangenafweging. Bij de bredere invulling van het begrip maatschappelijke ontwricting doen zich indringende vragen voor met betrekking tot het aanvaardbaar zijn van bepaalde effecten (doden, gewonden, economische schade etcetera) bij een ramp, gelet op de kans daarop. Ook vragen als het noodzakelijke niveau van rampenbestrijding en zelfredzaamheid verdienen een nader antwoord. Daarbij dienen antwoorden haalbaar en betaalbaar te zijn en moet zij passen binnen gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De beantwoording van deze vragen dient daarom mede op praktijkervaringen te zijn gebaseerd en dit vergt tijd.

Om de besluitvorming over groepsrisico's te verbeteren, wil ik de mogelijkheden van een benadering in drie stappen nader bezien. Opzet is dat deze stappenbenadering voor verschillende situaties toegepast kan worden: inrichting, gebied of transportketen. Zo kunnen verschillende situaties op meer gelijkwaardige wijze worden beoordeeld. Doel daarbij is te komen tot een verbeterde veiligheidssituatie of om te bepalen onder welke voorwaarden nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn op bijvoorbeeld het vervoer of de ruimtelijke ontwikkeling. Daar waar risico's worden aanvaard dient dit te gebeuren op basis van een evenwichtige en transparante afweging van belangen en een adequate communicatie. Het gaat erom dat elke partij zijn verantwoordelijkheid neemt en verantwoording aflegt over gemaakte keuzes. Het Rijk richt zich daarbij op de veiligheidscriteria geldend voor de keten, het (nationale) netwerk en de handhaving van die criteria. Bij het formuleren van de veiligheidscriteria wordt, naast maatschappelijke kosten en baten, ook rekening gehouden met lokale belangen.

Stap 1. Het doel van de eerste stap in de drie stappenbenadering is vast te stellen of er sprake is van een zodanig risico dat een nadere beoordeling van het groepsrisico nodig is. Voor het vaststellen van de noodzaak van een nadere beoordeling van het groepsrisico kan het nu reeds gehanteerde instrument, de zogenaamde 'fN-curve', mogelijk worden benut. Hierbij kan als indicator ook bijvoorbeeld gedacht worden aan een bepaalde effectgrootte, zoals een bepaald aantal doden of gewonden, dan wel herstellkosten die boven een bepaald bedrag uitkomen. Deze indicator kan gedifferentieerd worden naar verschillende situaties (inrichting, gebied of transportketen). De uiteindelijke keuze van dergelijke indicatoren zal op basis van praktijkervaringen worden gedaan.

Stap 2. Als er sprake is van een relevant risico vindt in de volgende stap een verdiepingsslag plaats door het opstellen van een zogenaamde 'groepsrisicorapportage'. Door deze rapportage wordt dieper inzicht verkregen in de kans op en de omvang van de mogelijke maatschappelijke ontwricting bij een ramp en in de maatschappelijke kosten en baten van de activiteit. Daarnaast wordt in deze rapportage invulling gegeven aan het streven naar het verbeteren van de veiligheid. Daartoe worden bronmaatregelen in beschouwing genomen voorhanden zijnde veiligere alternatieven, evenals risicovermindering door aanpassing in de ruimtelijke inrichting en de mogelijkheden om via hulpverlening en rampenbestrijding de ontwricting te beperken.

Stap 3. Tot slot zal op basis van de groepsrisicorapportage een expliciete en transparante bestuurlijke afweging plaatsvinden, waarbij wordt vastgesteld of de resterende risico's maatschappelijk aanvaardbaar zijn of niet. Deze vaststelling kan zowel op nationaal niveau als lokaal op gebiedsniveau aan de orde zijn. Hierbij wordt teruggegrepen op de maatschappelijke kosten en baten uit stap 2 als belangrijke overweging voor de aanvaardbaarheid van het resterend risico. Daarbij zouden de risico's, die in een bepaald gebied aanwezig zijn, niet alleen per activiteit maar ook cumulatief bekeken moeten worden. Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van deze risico's is bestuurlijk houvast nodig. Waaruit dit bestuurlijk houvast kan bestaan, zal nader worden bezien. Tevens worden in deze stap ten aanzien van de bron expliciet de veiligheids- en managementmaatregelen vastgelegd, de ruimtelijke randvoorwaarden vastgesteld en hulpverlening en rampenbestrijdingsplannen op het benodigde niveau gebracht. Tevens vindt adequate communicatie over het genomen besluit plaats.



Nog dit jaar zal gestart worden met praktijkcasussen uitgaande van de beschreven drie stappenbenadering. Doel daarbij is antwoorden te vinden voor vraagpunten, zoals welke indicatoren en toetsbare criteria gebruikt kunnen worden, hoe gekomen kan worden tot een heldere toedeling van verantwoordelijkheden etcetera. Ook aanbevelingen uit het advies van de raden voor V&W en VROM zullen in dit kader aan de orde komen, zoals de benadering van drie beleidsdomeinen (bronnen in ketens, transport in netwerken en veiligheid op locatie) en de gedachte van een cumulatief basisveiligheidsniveau voor burgers. Bovengenoemd onderzoek biedt hiervoor de aanknopingspunten. Ook de haalbaarheid en betaalbaarheid van te maken beleidskeuzes verdient hierbij aandacht. Aan de hand van deze praktijkervaringen zullen de mogelijkheden van het omgaan van het groepsrisico in de wetgeving als sluitstuk worden gezien. Voor dit geheel trekt het kabinet een periode van maximaal twee jaar uit. Tot die tijd zal de benadering van het groepsrisico van toepassing zijn, zoals omschreven in het NMP4 en voor inrichtingen is uitgewerkt door een verantwoordingsplicht in de ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen. Het uitbrengen van separaat kabinetsstandpunt eind 2003 over het omgaan met groepsrisico en het mogelijk regelen daarvan in de wetgeving wordt op basis van het voorgaande niet opportuun geacht. In de tussenperiode zal ik u op geëigende momenten wel van de voortgang op de hoogte houden. Op basis van eerder genoemd onderzoek constateer ik dat er bij betrokkenen draagvlak bestaat voor deze werkwijze.

Wet- en regelgeving ten aanzien van transport

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie van VROM van 5 december 2002 is door mijn voorganger stil gestaan bij de toen geagendeerde ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen. Minister Kamp heeft toen geschetst dat naar aanleiding van de vuurwerkram্প in Enschede niet alleen is besloten om dergelijke regelgeving voor bedrijven vast te stellen, maar ook voor het transport van gevaarlijke stoffen, dat eveneens verantwoordelijk is voor belangrijke externe veiligheidsknelpunten. Het externe veiligheidsbeleid heeft immers als doel het beschermen van mensen tegen mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen, ongeacht de vraag of er sprake is van transport, productie of opslag.

Naast de ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen is een instrumentarium voor transport nodig om dat doel daadwerkelijk binnen bereik te brengen. Van belang is dat beleidskeuzes, die volgend jaar op basis van de ketenstudies aan de Tweede Kamer zullen worden voorgelegd, ook daadwerkelijk kunnen worden geïnstrumenteerd. Daartoe dient een goed gevulde gereedschapskist voorhanden te zijn, waarbij vooral het transport van gevaarlijke stoffen bijzondere aandacht vraagt. Voor een aantal oplossingsmogelijkheden en modaliteiten wordt reeds gewerkt aan dit instrumentarium (bijvoorbeeld regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor). Ik constateer echter dat er nog onvoldoende zicht bestaat op (1) de mogelijkheden die het huidige instrumentarium biedt; (2) eventueel benodigde aanvullende instrumenten (bijvoorbeeld via de Wet milieubeheer) en (3) randvoorwaarden en beperkingen waarmee bij de ontwikkeling of toepassing van dat instrumentarium rekening moet worden gehouden (onder andere internationale regelgeving).

Uit een eerste oriëntatie op de AMvB externe veiligheid transport blijkt dat het reguleren van transport veel complexer is dan het reguleren rond inrichtingen. Zo zijn er verschillende modaliteiten met eigen, internationale regelgeving (er zijn circa 10 wetten van toepassing) en bestaat er geen systeem van vergunningverlening. Daarbij komt dat de vervoersvraag grotendeels internationaal is bepaald en er veel verschillende partijen betrokken zijn zoals verladers, vervoerders, netwerkeigenaren en -beheerders, gemeenten, provincies en de Rijksoverheid. Anticiperend op de uitkomsten van de ketenstudies zal de komende tijd met name de instrumentering van mogelijke oplossingen de aandacht krijgen. Daartoe zal



een werkprogramma met daarin een tijdschema van te ontwikkelen instrumenten worden opgesteld. U zult hierover eind 2003 bij het toezenden van de resultaten van de ketenstudies nader worden geïnformeerd.

Circulaire risicobenadering vervoer gevaarlijke stoffen

Op dit moment berust de toepassing van de risicobenadering op een niet wettelijke grondslag, de nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van de ministers van VROM en V&W. Ter verduidelijking hiervan en in afwachting van een meer definitieve regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt op dit moment gewerkt aan een circulaire. In deze circulaire wordt het beleid inzake externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de bestuurlijk-juridische praktijk verder geoperationaliseerd. Bovendien zullen in de circulaire de wettelijke kaders en de daarmee verbonden bevoegdheden worden aangeduid op grond waarvan de risico's rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen verminderd kunnen worden. Ten slotte zal in de circulaire aandacht worden besteed de zelfredzaamheid van bevolking ingeval van calamiteiten. De circulaire zal naar verwachting in de tweede helft van dit jaar gepubliceerd worden.

Verruiming reikwijdte Wet milieubeheer

Om zicht te krijgen op de additionele mogelijkheden om transportrisico's te beheersen door het aanspreken van de verladers is een onderzoek gestart. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke maatregelen ter beïnvloeding van de transportstromen en/of de toe te passen transportmiddelen in relatie tot inrichtingen. In eerste instantie is door middel van een juridische literatuurstudie bekeken of dit vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden gereguleerd via het principe van de verruimde reikwijdte uit de Wet milieubeheer. Dit principe houdt ondermeer in dat de nadelige gevolgen van het verkeer van personen en goederen van en naar een inrichting moeten worden meegewogen bij de verlening van een milieuvergunning voor die inrichting. Uit de bovengenoemde studie blijkt dat de Wet milieubeheer moet worden aangepast als deze wordt benut om transportstromen of toe te passen transportmiddelen te reguleren. Vanwege haar inrichtingsgebonden karakter leent de huidige Wet milieubeheer zich niet zonder meer voor het reguleren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over langere afstanden. Behalve de mogelijkheden van een aanpassing van de Wet milieubeheer wordt ook bezien of er andere mogelijkheden zijn om dit doel te bereiken, bijvoorbeeld via de Wet milieugevaarlijke stoffen zonder dat wijziging van deze wet nodig is. Over een wettelijke regeling zal overleg plaatsvinden met betrokkenen, waaronder het bedrijfsleven.

Het voornemen is eind 2003/begin 2004 een voorstel voor een wettelijke regeling in de Ministerraad vast te stellen. In de loop van 2004 zal deze vervolgens aan uw Kamer kunnen worden aangeboden.

Overigens laat dit wetgevingstraject onverlet de wens om te komen tot afspraken over deze materie tussen bedrijfsleven en overheid.

Regionale luchthavens

Dit voorjaar is een begin gemaakt met de voorbereiding van nieuwe wetgeving op het gebied van milieu, externe veiligheid en ruimtelijke ordening voor de regionale en kleine luchthavens en tevens voor de militaire luchthavens. De opzet van deze wetgeving is geschetst in de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 mei 2003 (TK 2002-2003, 26893, nr. 49). De verdere invulling is onderwerp van bespreking binnen het kabinet. Voorzien is thans dat het wetsvoorstel in 2004 voor advies aan de Raad van State kan worden voorgelegd. Vooruitlopend op het in werking treden van de nieuwe regelgeving zal specifiek voor de externe veiligheid een planologisch interim-beleid worden gevoerd. Bedoeling is om hiermee te voorkomen dat ongewenste situaties ontstaan door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthavens. Dit betreft no-regret maatregelen (met andere woorden niet bouwen en ook niet slopen).

Ten behoeve van het berekenen van de externe veiligheidsrisico's voor regionale velden is een generiek rekenmodel ontwikkeld. Momenteel ondergaat dit rekenmodel een review, waarbij de gevoeligheid en betrouwbaarheid van het model nog eens worden getoetst. De resultaten van de review worden tegen het



einde van 2003 verwacht. In de (MER) PKB Maastricht en Lelystad is wel reeds inzicht gegeven in de mogelijke externe veiligheidsrisico's bij de luchthavens Maastricht en Lelystad.

Overige luchtvaart

Voor overige luchtvaart wordt eind derde kwartaal 2003 een eerste verkennende studie afgerond, die een indruk moet geven van de externe veiligheidsrisico's van onder meer helikopters en zweefvliegen. Op grond van de resultaten zal verder worden bezien hoe het externe veiligheidsbeleid voor deze activiteiten kan worden vorm gegeven.

Schiphol

Voor Schiphol bestaat inmiddels wetgeving voor externe veiligheid. Bij de behandeling van de Schipholwet is door uw Kamer indertijd aangedrongen op een koppeling tussen een statistisch causaal model en groepsrisiconormering. Het onderzoek naar de ontwikkeling van het model heeft opgeleverd dat een koppeling tussen causaal model en groepsrisiconormering niet mogelijk is. Uw Kamer wordt hierover separaat nog nader geïnformeerd. Er wordt reeds gewerkt aan een mogelijke alternatieve invulling. Daarbij wordt aangesloten bij recente ontwikkelingen, zoals het advies van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat, "Verantwoorde risico's, veilige ruimte", en het eerder genoemde onderzoek betreffende het omgaan met groepsrisico's.

RVGS-spoor

In juni 2002 hebben de ministers van V&W, VROM, BZK en EZ in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd dat er een "Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor)" zal worden uitgewerkt. In die brief (Kamerstuk 2001-2002, TK 24611, nr. 4) zijn de contouren geschetst van de te ontwikkelen regeling. Inmiddels wordt de RVGS-spoor uitgewerkt door een interdepartementale projectgroep. Een concept Regulering zal begin 2004 gereed zijn ter bespreking met andere betrokken partijen, zoals vervoerders, verladers, provincies en gemeenten. Daarna wordt de Regulering definitief gemaakt; invoering wordt dan in de loop van 2005 verwacht. Naast deze RVGS-spoor wordt inmiddels ook gewerkt aan vergelijkbare Regulerings voor het vervoer over de weg en in de binnenvaart.

Andere wet- en regelgeving

Ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen

De afronding en de voorbereiding van de invoering van de ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen zal dit najaar plaatsvinden. De AMvB zal begin 2004 van kracht worden. De invoeringsbegeleiding van de AMvB zal met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) worden afgestemd.

Hoofdtransportleidingen

Voor de categorie hoofdtransportleidingen voor het transport van onder andere gevaarlijke stoffen en de hogedruk leidingen van de Gasunie is sprake van een grote betrokkenheid van de overheid met het oog op de veiligheid. In de wettelijke registratieplicht risicosituaties gevaarlijke stoffen worden hoofdtransportleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals aardgas (leidingdiameter groter dan 50 mm) en brandbare vloeistoffen opgenomen. Deze leidingen worden geregistreerd met het doel dat burgers en professionele gebruikers op eenvoudige wijze zicht kunnen krijgen op de veiligheidsrisico's van transportleidingen voor gevaarlijke stoffen in relatie tot bebouwing.

De minister van VROM heeft in 1984 en in 1991 circulaire's uitgebracht waarin veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn vastgelegd. Nieuwe inzichten hebben geleid tot een onderzoek naar de gehanteerde veiligheidsafstanden. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat de veiligheidsafstanden in een aantal gevallen groter moeten zijn dan tot nu toe is aangenomen. In enkele



gevallen zouden hierdoor in bestaande situaties externe veiligheidsknelpunten kunnen ontstaan. De consequenties worden momenteel nader onderzocht door het Centrum voor externe veiligheid van het RIVM. Het voornemen is om in 2004 een nieuwe circulaire uit te brengen met aangepaste veiligheidsafstanden.

Momenteel wordt een besluit voorbereid over de voorgenomen overdracht van het buisleidingendossier van het ministerie van Economische Zaken naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierover wordt u voor het einde van het jaar apart geïnformeerd.

Seveso II-richtlijn en Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO)

In het kabinetsstandpunt Vuurwerkkramp is aangekondigd dat het BRZO 1999 zal worden gewijzigd. De wijziging voorziet in een verplichte veiligheidsrapportage voor alle bedrijven waar wordt gewerkt met professioneel vuurwerk en andere explosieven. Daarnaast wordt dit jaar een evaluatie-onderzoek van de werking van het BRZO 1999 afgerond. Op basis daarvan zullen voorstellen worden gedaan ter verbetering van de uitvoerbaarheid van het besluit.

In de tussentijd zijn ook verschillende wijzigingsvoorstellen van de Seveso II-richtlijn door de Europese Commissie in procedure gebracht. In september 2003 zal op Europees niveau de conciliatie plaatsvinden over deze wijzigingsvoorstellen, waarna de gewijzigde richtlijn zeer waarschijnlijk in de Milieuraad van december 2003 kan worden aangenomen.

In het belang van de gebruikers van het BRZO 1999 is besloten de verschillende wijzigingsvoorstellen gezamenlijk in procedure te brengen, zodat het BRZO 1999 gelijktijdig wordt herzien. Het voornemen is de wijzigingsvoorstellen in 2004 in procedure te brengen.

Oplossen van knelpunten

Sanering Vuurwerk

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Uiterlijk op 1 maart 2004 moeten alle bedrijven, die zich bezighouden met de opslag en verkoop van professioneel- en consumentenvuurwerk, voldoen aan de eisen van dat besluit. Op grond van een eerdere schatting werd ervan uitgegaan dat circa 1250 bedrijven niet aan de eisen van het Vuurwerkbesluit zouden kunnen voldoen en dus gesaneerd zouden moeten worden. Op basis van opgaven van de provincies en gemeenten is het totaal aantal te saneren bedrijven inmiddels bepaald op circa 675. Van ongeveer 260 bedrijven binnen dit totaal is nog niet definitief vastgesteld of zij gesaneerd moeten worden.

Van de 38 te saneren professioneel vuurwerkbedrijven (vergunningplichtige bedrijven met een opslagcapaciteit groter dan 10.000 kg) zijn 2 saneringen geheel afgerond. Zeven andere bedrijven hebben hun activiteiten gestaakt. De uitvoeringsorganisatie Senter heeft daarnaast 27 saneringen in behandeling, waarvan enkele gevallen wellicht niet gesaneerd hoeven te worden gezien de nieuwe criteria voor theatervuurwerk die binnen het Vuurwerkbesluit zullen worden opgenomen. De circa 135 te saneren vergunningplichtige bedrijven met consumentenvuurwerk (opslag kleiner dan 10.000 kg) zijn alle in behandeling genomen door de uitvoeringsorganisatie, 2 saneringen zijn daarbij geheel afgerond. Van de groep van maximaal 500 te saneren meldingsplichtige bedrijven zijn inmiddels 63 aanvragen om schadevergoeding in behandeling genomen en zijn 48 procedures geheel afgerond.

De saneringsoperatie is tot nu toe minder snel verlopen dan was gedacht. Belangrijke oorzaak is dat het saneren op basis van een intrekking van de milieuvergunning veel meer voorbereidingstijd en discussies vergde dan was voorzien. Zo bleek het lastig, gezien de complexiteit van de regelgeving en de grote diversiteit van de aard en inrichting van de vuurwerkopslagen, om te komen tot eenduidige en hanteerbare operationele criteria voor sanering. De voorbereiding van de sanering is inmiddels voltooid, onder andere door de instelling van een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Rijk, provincies en gemeenten, die de saneringscriteria heeft verduidelijkt en toepasbaar gemaakt. Ook heeft de



staatssecretaris van VROM zich schriftelijk garant gesteld voor de schade die het bevoegd gezag eventueel zou kunnen leiden als bij de uitvoering van de saneringsregeling besluiten door de rechter worden vernietigd. Daarbij is als voorwaarde gesteld dat de saneringsregeling conform het Rijksbeleid wordt uitgevoerd.

Daarnaast bleek dat veel ondernemers geen gebruik maakten van de in de regeling ingebouwde financiële stimulans om snel met de vuurwerkactiviteiten te stoppen. Men heeft een afwachtende houding aangenomen. Met name wordt verwacht dat de eindejaars-verkopers het moment van stoppen zullen uitstellen tot na de jaarwisseling 2003/2004 (hetgeen op grond van het Vuurwerkbesluit mogelijk is). Gezien het feit dat voor de meldingsplichtige bedrijven het initiatief voor de sanering bij de ondernemer ligt is de inzet de afronding van de saneringsoperatie voor deze categorie bedrijven eind 2004 af te ronden. De afwachtende houding van ondernemers en de onzekerheid bij het bevoegde gezag met betrekking tot de sanering vindt ook zijn oorsprong in de voorgenomen wijziging van het Vuurwerkbesluit, waarmee ook de criteria voor de sanering worden aangepast. Eind juli 2003 zijn het bevoegde gezag per brief op de hoogte gesteld van de consequenties van de wijzigingen van het Vuurwerkbesluit voor de saneringsoperatie en zijn zij geïnformeerd over de wijze waarop zij met de sanering kunnen omgaan tot aan het tijdstip waarop de wijzigingen in werking treden. Tegelijkertijd zijn de vergoedingsfactoren voor de berekening van de door ondernemers geleden schade aangepast, waardoor de schadevergoeding meer in de pas loopt met het nog gegenereerde inkomen in de periode tot aan het moment van stoppen. Tenslotte werd in februari 2003 geconstateerd dat er bij een groot aantal vuurwerkbedrijven een mogelijke asbestbesmetting was opgetreden. Daardoor konden bij de betreffende bedrijven geen inspecties plaatsvinden, waardoor het saneringsproces voor die gevallen stagneerde. Voor 25 à 30 bedrijven is de asbestverdenking thans nog niet opgehelderd.

Op 1 maart 2004 loopt de overgangstermijn van het Vuurwerkbesluit af. Dat betekent dat alle bedrijven dan aan de eisen van het Vuurwerkbesluit moeten voldoen. Mede gelet op de wijzigingen in het Vuurwerkbesluit zal het begeleiden van het bevoegde gezag bij het afronden van de saneringsoperatie nog veel aandacht vergen. In 2004 zullen de inspanningen erop gericht zijn de saneringsoperatie af te ronden.

Over de vuurwerkconcentratiegebieden bent u per brief van 29 april 2003 (kenmerk EV/2003.030653) geïnformeerd. Daarnaast is in de beantwoording van de Kamervragen met betrekking tot de wijziging van het Vuurwerkbesluit (brief van 9 juli 2003, kenmerk EV/2003.066985) de meest recente stand van zaken toegelicht.

Sanering LPG-tankstations

Ik wil vaart maken met het oplossen van urgente veiligheidsknelpunten. Als gevolg van de ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen zullen LPG-tankstations waarbij zich kwetsbare bestemmingen bevinden binnen de wettelijk vastgestelde minimum afstand, de zogenaamde '10⁻⁵ contour' voor het plaatsgebonden risico, binnen 3 jaar moeten worden gesaneerd. Dit zijn met name kleinere stations binnen de bebouwde kom. Op basis van een eerder uitgevoerd 'quick-scan' onderzoek (TK 27801 nr.16) is aanvankelijk uitgegaan van circa 50 urgent te saneren LPG-tankstations. In de eerste helft van 2003 is een gedetailleerde inventarisatie uitgevoerd van alle circa 2200 LPG-tankstations in Nederland. Hieruit blijkt dat meer stations - ongeveer 200 - in aanmerking komen voor urgente sanering.

Voor deze urgente sanering heeft het ministerie van VROM een bedrag van € 15 miljoen gereserveerd. Hiermee kunnen naar schatting 100 stations worden gesaneerd. Om alle 200 urgente veiligheidsknelpunten binnen 3 jaar op te lossen is nog eens € 15 miljoen nodig. Hiervoor wordt ruimte gezocht binnen de bestaande financieringsbronnen voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten. Eén en ander wordt mogelijk ook beïnvloed door de uitkomsten van de ketenstudies. Gemeenten en



provincies zijn door de staatssecretaris van VROM in een brief (22 mei 2003, EV/2003.036534) geïnformeerd over een saneringsregeling voor de urgent te saneren LPG-tankstations. Voornamelijk is aan gemeenten en provincies verzocht om de urgente sanering te beginnen voor die stations die naast een overschrijding van de 10^{-5} norm voor het plaatsgebonden risico tevens een knelpunt vormen tegen de achtergrond van het groepsrisico.

Goederenemplacementen

Specifiek voor de spoorwegemplacementen is in 1998 het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) uitgebracht met een daaraan gekoppeld maatregelen-project 'Uitvoering-PAGE'. Uw Kamer is hierover diverse keren (6 september 2001, VROM000855/V&W0000104, 13 november 2002, TK 27628 nr. 4, 13 december 2002, TK 27628 nr. 9 en 28 januari 2003, TK 27628 nr.12) geïnformeerd, waarbij in het najaar van 2002 is aangegeven dat geen afzonderlijke rapportages over de uitvoering van PAGE meer aan de Kamer worden gezonden, maar voortaan de actuele informatie in deze voortgangsrapportage op te nemen.

De inzet van PAGE is om door middel van het treffen van maatregelen aan de spooreplacementen te zorgen dat deze voldoen aan de normen die gelden terzake van de externe veiligheid in de omgeving van die emplacementen.

Aan het begin van het project Uitvoering-PAGE werd er van uit gegaan, dat veertien goederenemplacementen in aanmerking kwamen voor maatregelen. In de loop van de tijd is een aantal emplacementen in risicoteknische zin minder urgent geworden, dan wel via concrete maatregelen uit het PAGE-budget veiliger gemaakt. Drie rangeerterreinen, te weten in Amersfoort, Arnhem Berg en Roermond, zijn in de rapportage van 2002 reeds van de lijst met knelpuntenemplacementen afgevoerd. Delfzijl en Maastricht kunnen nu ook van de lijst worden afgevoerd omdat er niet wordt gerangeerd met gevaarlijke stoffen.

Op de emplacementen Rotterdam IJsselmonde en Arnhem Goederen hebben de inmiddels gerealiseerde PAGE-maatregelen de knelpunten grotendeels opgeheven. Te Rotterdam IJsselmonde is in april 2003 een aantal technische maatregelen aan de infrastructuur genomen, waarmee de kansen op interactie ("botsingen") zijn verkleind. In Arnhem Goederen is de oplossing gevonden in het aanpassen van de procesvoering op deze locatie. In Hengelo zullen als gevolg van het tussen de Staat en AKZO Nobel gesloten convenant over het stoppen van het structurele chloortransport door Nederland de externe veiligheidsrisico's met ingang van 1-1-2006 sterk dalen en zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Momenteel wordt het convenant door de Europese Commissie getoetst. Tot het moment van goedkeuring houdt het emplacement Hengelo voorlopig de status 'knelpunt'. De bestaande risico's zijn door procesmaatregelen sinds het voorjaar 2003 wel gereduceerd.

In de gemeente Sittard wordt in overleg met alle partijen - waaronder de chemische industrie in de nabijgelegen regio (Geleen Lutterade) - naar oplossingen gezocht. Naar verwachting zal in 2003 een oplossing gevonden zijn. De studie naar de mogelijke verplaatsing van het emplacement Sas van Gent is inmiddels afgerond. De resultaten zullen zoals afgesproken worden gelegd naast het maatregelenonderzoek zoals uitgewerkt binnen Uitvoering-PAGE (was in 2003 gereed). Daarna zal een keuze worden gemaakt tussen beide varianten. Voor zowel Sittard als Sas van Gent zijn nog geen vergunningen verleend voor de aangevraagde processen.

Voor de emplacementen in Almelo en Deventer wordt tot slot op dit moment nog onderzoek gedaan naar de problematiek en de mogelijke oplossingsvarianten. Het streven is om de maatregelonderzoeken nog in 2003 gereed te hebben.



Naast de in het kader van PAGE getroffen maatregelen op de emplacementen is er uitgebreid met uw Kamer van gedachten gewisseld over een veel rigoureuze aanpak, namelijk het geheel of gedeeltelijk uitplaatsen van een aantal binnenstedelijke spooreplacementen, zoals te Venlo en Roosendaal. Hierbij is het van belang op te merken dat na uitplaatsing van een emplacement doorgaans sprake blijft van een doorgaande transportstroom van gevaarlijke stoffen. De risico's van dit vervoer kunnen nog altijd een belemmering zijn voor stedelijke ontwikkeling. Verder is uitplaatsing een kostbare oplossing die bovendien veel proceduretijd vergt. Alleen met een integrale lange termijn benadering zal verplaatsing van een spooreplacement wellicht financieel haalbaar kunnen zijn. Aan de financiering van de uitplaatsing zal dan mede bijgedragen moeten worden vanuit de opbrengsten van het hoogwaardige hergebruik van de daardoor vrijkomende binnenstedelijke ruimte.

Eind 2002 is intensief met uw Kamer gesproken over het emplacement Venlo. In de brief van 13 december aan uw Kamer (TK 27628 nr. 9) is gemeld dat de uitvoering van PAGE-maatregelen op het emplacement Venlo eind 2002 ertoe heeft geleid dat aan de norm voor het plaatsgebonden risico zal worden voldaan. De maatregelen hebben de externe veiligheidsrisico's verkleind, maar onlangs is geconstateerd dat nog aanvullende procesmaatregelen nodig zijn om aan de norm voor het plaatsgebonden risico norm te kunnen voldoen. Deze maatregelen zullen op korte termijn worden genomen. De overschrijding van het groepsrisico is sterk gereduceerd, echter er resteert een overschrijding van een factor 2 á 3 van de oriëntatiewaarde. Momenteel loopt nog een haalbaarheidsstudie naar mogelijke alternatieven voor de uitplaatsing van het emplacement. Dit onderzoek bevindt zich in de afrondende fase en is tevens relevant voor de verdere voortgang met betrekking tot de vergunningverlening voor het emplacement. In de Wm-vergunning, die in februari 2003 is verleend, is door de gemeente een verbod opgenomen voor rangeerhandelingen met gevaarlijke stoffen. Hiertegen heeft de vergunninghouder (ProRail) beroep ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening gedaan bij de Raad van State. Hierop heeft de Raad van State op 27 mei 2003 het besluit van de gemeente tot 1 oktober 2003 geschorst voor zover dat besluit betrekking heeft op het verbod op rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen. In het najaar kan op grond van de resultaten van de haalbaarheidsstudie een nieuwe afweging voor het rangeren in Venlo worden gemaakt. Hierbij is door de Raad van State overwogen dat de geweigerde activiteiten al enkele decennia op een vergelijkbare wijze plaatsvinden en dat op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie een betere beoordeling van de situatie kan plaatsvinden.

Zodra de betreffende Stuurgroep (waarin gemeente, provincie en rijk participeren) conclusies en afspraken heeft geformuleerd naar aanleiding van het nadere onderzoek zult u daarover voor het einde van 2003 worden geïnformeerd.

De besluitvorming over het spooreplacement te Roosendaal is nog niet afgerond; ook daar is uitplaatsing één van de onderzochte opties. Inmiddels is duidelijk geworden dat de externe veiligheidsrisico's met betrekking tot het rangeeremplacement met het nagenoeg verdwijnen van het locomotiefwisselen zodanig gereduceerd zijn, dat daarin geen zelfstandige reden kan worden gevonden om tot uitplaatsing te komen. Elektrificatie van de Sloelijn, een PAGE-maatregel, blijft overigens noodzakelijk om de gunstige situatie in Roosendaal duurzaam te continueren.

Beëindigen structurele chloortransporten per 1-1-2006.

Eind 2002 is een akkoord bereikt tussen AKZO Nobel en de Rijksoverheid over het beëindigen van de structurele chloortransporten door Nederland door de productie en de afname van chloor in Nederland geografisch in balans te brengen.

Om daadwerkelijk per 1-1-2006 de structurele chloortransporten te kunnen stoppen dienen diverse procedures te zijn afgerond voor 1-7-2004, waaronder MER en vergunningstrajecten voor de locaties te Delfzijl en Rotterdam en de formele goedkeuringprocedure van de Europese Commissie, waarbij getoetst



wordt aan vigerende Europese staatssteunregelgeving. Deze procedures liggen op schema. Uw Kamer zal eind 2003 nader worden geïnformeerd over de voortgang in dit dossier.

Westerschelde

Op 4 maart 2002 is tussen Vlaamse en Nederlandse overheden het Memorandum van Overeenstemming over de Beneden Zeeschelde en de Westerschelde gesloten. In het Memorandum zijn afspraken vastgelegd om het risico verbonden aan het transport van gevaarlijke stoffen, in het bijzonder ammoniak, over de Westerschelde te reduceren. De uitvoering van het Memorandum heeft tot nu toe geresulteerd in een significante transportreductie van ammoniak op de Westerschelde. Tussen de bedrijven BASF Antwerpen en Hydro Agri Sluiskil is een swappingovereenkomst over de onderlinge afname van ammoniak afgesloten. Deze overeenkomst houdt in dat BASF jaarlijks 100.000 ton ammoniak rechtstreeks van Hydro Agri afneemt. Hiermee neemt het ammoniaktransport ter hoogte van Vlissingen met 200.000 ton per jaar af, een reductie van 20-25% van de totale stroom ammoniak over de Westerschelde. Daarnaast wordt voortvarend verder gewerkt aan de implementatie van nautische bronmaatregelen (waaronder nieuwe layout vaargeul Wielingen - Vlissingen rede, veiliger loodswissel, Westerscheldeplanner) waardoor de risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen verder worden beperkt. Ook is een aanvang gemaakt met het actualiseren van de rampbestrijdingsplannen voor de Westerschelde en de Benedenschelde.

Op basis van de meest recente inputgegevens, modellen, casuïteit voor ongevallen, transportomvang en reeds uitgevoerde maatregelen wordt een nieuwe berekening (ijkjaar 2002) van de externe veiligheidsrisico's gemaakt en een inschatting van de situatie in 2010 gegeven. Dit onderzoek is in 2003 gestart. De resultaten hiervan komen aanvang 2004 beschikbaar en zullen een aanvulling leveren op de hierboven genoemde Integrale ketenstudie chloor, ammoniak en LPG.

Versterking uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid

Actieprogramma uitvoering en handhaving externe veiligheid

Ik hecht grote waarde aan versterking van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid. Op basis van de opgedane inzichten kiest zij voor een structurele en doelmatige aanpak waarbij van Rijkszijde de juiste randvoorwaarden worden geschapen om de kwaliteit en de professionaliteit van de veelal lokale uitvoering en handhaving verder tot ontwikkeling te laten komen en te waarborgen. Lokale overheden moeten in staat gesteld worden hun verantwoordelijkheden te nemen en verantwoording af te leggen aan hun burgers.

Voor het einde van 2003 wordt samen met medeoverheden het actieprogramma uitvoering en handhaving externe veiligheid opgezet. Op dit moment vindt daartoe een brede behoefte-inventarisatie plaats onder partijen die een sleutelrol vervullen in de uitvoering en handhaving van het beleid. Het actieprogramma richt zich zowel op het wegnemen van de belangrijkste knelpunten in de uitvoering (capaciteit, versterking, deskundigheid en samenwerking) als op de (verdere) ontwikkeling van uitvoeringsgerichte instrumenten ('best practises'). Het is de intentie het actieprogramma over de volle breedte van het beleid te laten aangrijpen. Aspecten die o.a. aan de orde zullen komen zijn:

- het versterken van de kwaliteit, capaciteit en professionaliteit bij de uitvoering van bestaand beleid en regelgeving (vergunningverlening, inspectie, monitoring, toezicht en handhaving);
- het beschikbaar maken van capaciteit en kwaliteit om het onderwerp externe veiligheid in een vroegtijdig stadium bij de ruimtelijke ordening te betrekken;
- het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven voor een onberispelijk veiligheidsmanagement, almede het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn onder burgers.

De initiatieven die nu zijn genomen (bijvoorbeeld die in het kader van het VNG programma 'Slagen voor veiligheid' of het interdepartementale programma 'Handhaven op Niveau') en die gericht zijn op versterking



van de uitvoering en handhaving, zullen aan het actieprogramma worden gekoppeld. Een goed voorbeeld in dit verband is het project van de provincies Overijssel en Gelderland voor de opzet en uitvoering van een Leidraad Externe Veiligheidsbeleid in 15 gemeenten. Dit initiatief wordt door het Rijk gestimuleerd en financieel ondersteund. Een ander voorbeeld is de ontwikkeling van een praktische handleiding voor de verantwoordingsplicht over het groepsrisico in het kader van de ontwerp-AMvB kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen. Deze wordt nog dit jaar samen met beoogde doelgroep ontwikkeld.

Risicocommunicatie en -informatie

Het kabinet wil voor burgers en bestuurders de mogelijkheden vergroten om kennis te nemen van de bestaande risico's. Daarom wordt een registratieplicht ingevoerd die het bevoegd gezag verplicht (reeds) openbare informatie - bijvoorbeeld uit de milieuvergunningen of de risicoatlassen vervoer gevaarlijke stoffen - aan het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen aan te leveren. Naast het Register wordt door provincies een integrale risicokaart ontwikkeld waarin verschillende ramptypen die in de leefomgeving van burgers plaats kunnen vinden, inzichtelijk worden gemaakt. Het zogenoemde functioneel ontwerp voor de provinciale risicokaarten is inmiddels gereed voor implementatie. In de tweede helft van dit jaar zal worden gestart met het invoeren van het functionele ontwerp in elke provincie.

Momenteel wordt in overleg met de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) bezien in hoeverre in de opzet en inhoud van genoemde instrumenten voor risicocommunicatie de juiste balans is gevonden tussen enerzijds de gewenste openbaarheid en transparantie van gegevens en anderzijds de eisen die vanwege de nationale veiligheid en mogelijke sabotage aan de toegankelijkheid van die gegevens moeten worden gesteld. Uw Kamer zal binnenkort separaat worden geïnformeerd over de resultaten hiervan. Verder kan worden verwezen naar de op initiatief van het ministerie van BZK in ontwikkeling zijnde Handreiking Risicocommunicatie, waarmee wordt beoogd bestuurders en gemeentevorlichters praktische handvatten te bieden voor communicatie met hun inwoners over risicovolle activiteiten binnen de gemeente. In het verlengde hiervan wordt op initiatief van het ministerie van BZK op dit moment gewerkt aan een projectplan gericht op de versterking van het veiligheidsbewustzijn. Ook hierbij wordt een doelgroepgerichte benadering voorgestaan. In de volgende voortgangsrapportage zult u op de hoogte worden gebracht van de resultaten van het geheel aan deze uitvoeringsgerichte activiteiten.

Veiligheidsmanagement bij bedrijven

De Stichting Coördinatie en Certificatie Milieuzorgsystemen (SCCM) heeft de haalbaarheid onderzocht van een vrijwillig, breed gedragen certificatiesysteem op het terrein van arbo- en/of veiligheidsmanagementsystemen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heeft SCCM afgelopen juni besloten een certificatiesysteem te ontwikkelen. Het kabinet steunt dit initiatief omdat zij hierin een mogelijkheid ziet voor het bedrijfsleven om op een toetsbare wijze vorm te geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de werkomgeving zowel voor de werknemers als voor derden. Bij het ministerie van SZW is recent het Programma Versterking Arbeidsveiligheid gestart. Dit project heeft primair als doel het aantal arbeidsongevallen te reduceren door het veiligheidsbewustzijn van werknemers en de veiligheidscultuur van bedrijven te vergroten. Een verhoogd veiligheid bewustzijn draagt in positieve zin bij aan de externe veiligheid. Onlangs heeft de staatssecretaris van SZW u in een brief over dit programma op de hoogte gebracht (27 juni 2003, TK 25883 nr.17).

De afgelopen periode is het beeld ontstaan dat de veiligheid in met name de (petro)chemische industrie teruggloopt. Een sterke stijging van zware incidenten waarbij in een aantal gevallen werknemers omkwamen dragen bij aan dit beeld. De staatssecretaris van SZW is van zins om op korte termijn hierover met de betreffende industrietak(ken) in overleg te treden over de te nemen vervolgstappen. Onderdeel hiervan zal zijn een onderzoek naar de organisatieaspecten van veiligheid bij de betreffende bedrijven. Over de resultaten hiervan zult u nader worden geïnformeerd (zie ook de antwoorden op vragen van het Kamerlid Duyvendak, TK 2002-2003, 2020312530 nr.1630).



Ik hoop u door deze brief voldoende informatie te hebben verschaft over de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid en de wijze waarop dit kabinet de ambities op dit beleidsterrein wil verwezenlijken.

Hoogachtend,
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Sybilla M. Dekker