

**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 070-3391996  
Fax 070-3391084  
www.vrom.nl

#### **Vierde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid**

Datum  
Kenmerk  
EV2004.082038

Geachte Voorzitter,

Mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de staatssecretarissen van Economische Zaken (EZ) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) bied ik u de vierde voortgangsrapportage over externe veiligheid (EV) aan. Met de voortgangsrapportages informeer ik u jaarlijks over de inspanningen en vorderingen van het kabinet op het gebied van externe veiligheid rondom inrichtingen, transport en luchtvaart.

De zogenaamde septemberbrief externe veiligheid, d.d. 19 september 2001 (TK 26604, nr. 13), geeft aan hoe het kabinet het externe veiligheidsbeleid wenst uit te voeren. In drie voortgangsrapportages bent u over de voortgang daarvan geïnformeerd. De eerste heeft u ontvangen op 4 april 2002 (vrom020536), met een aanvulling op 22 juli 2002 (vrom020759), de tweede op 7 november 2002 (vrom021002) en de derde op 1 september 2003 (EV03051671). In deze laatste brief is aangegeven dat de gekozen prioritaire inzet op dit beleidsterrein, inclusief de daarvoor beschikbare financiële middelen, wordt gecontinueerd. Dit betekent dat de inspanningen om tot een effectief en gecoördineerd externe veiligheidsbeleid te komen met kracht zijn voortgezet.

#### *Belangrijke resultaten in 2004*

Er zijn het afgelopen jaar belangrijke resultaten geboekt. Ik noem er enkele. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is in het Staatsblad geplaatst. De Europese Commissie heeft goedkeuring gegeven aan de financiële steun van de rijksoverheid aan AKZO Nobel om het structurele chloortransport te beëindigen. De handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico is opgesteld. Het gewijzigde Vuurwerkbesluit is in werking getreden en de sanering van vuurwerkbedrijven is in volle gang. De provincies hebben programma's opgesteld om de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid te versterken. De financiële middelen om deze programma's uit te voeren zijn door mij toegezegd. Per 1 juni 2004 is, bij Koninklijk Besluit, de Adviesraad gevaarlijke stoffen ingesteld ingevolge de Wet adviesraad gevaarlijke stoffen.

#### *Ontvangen informatie in 2004*

Over de vuurwerkconcentratiegebieden bent u per brief van 16 februari 2004 (EV/2004.009877) geïnformeerd. Over de stand van zaken in relatie tot de inwerkingtreding en de handhaving van het Vuurwerkbesluit bent u door middel van de brief (vrom040354) van 4 mei 2004 geïnformeerd. Bij de beantwoording van de kamervragen op 21 juni 2004 (EV/2004.058180) over de handhaving van het Vuurwerkbesluit in relatie tot de vuurwerkconcentratiegebieden, is nader ingegaan op de gevolgen van het niet doorgaan van de vuurwerkconcentratiegebieden voor de handhaving van het Vuurwerkbesluit. Het



evaluatie rapport van de Wet vervoer gevaarlijk stoffen is u met een eerste reactie van de minister van V&W toegezonden op 25 februari 2004 (nr. 29444).

Op 26 april 2004 (vw04000320) is u de beleidsvrije prognosebrief van het verwachte vervoer van gevaarlijke per spoor toegezonden. Op 7 juni jl. (SZW0400435) bent u door de staatssecretaris van SZW geïnformeerd over de voortgang van het onderzoek naar de organisatorische en onderhoudskundige aspecten die mogelijk samenhangen met de toename van ernstige incidenten in de (petro)chemische industrie.

Over de beëindiging chloortransport bent u op 23 juni jl. door middel van een brief van de staatssecretaris van VROM (TK 27801, nr. 24) geïnformeerd. Over de stand van zaken rondom het spooreplacement Venlo bent u door middel van drie brieven (TK 27628, nr. 15 van 15 maart 2004; TK 27628, nr. 17 van 28 mei 2004; TK 27628, nr. 18 van 8 juni 2004) op de hoogte gebracht.

#### *Uit te brengen voortgangsbrieven in 2004*

In deze voortgangsrapportage wordt over een aantal onderwerpen niet gerapporteerd. Op 30 juli jl. heeft er een ramp met een hoge druk gasleiding te Ghislenghien in België plaatsgevonden. Momenteel vindt er technisch onderzoek plaats naar de oorzaak van deze ramp. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zult u worden geïnformeerd. Nog dit jaar ontvangt u de kabinetsreactie op de Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG, de kabinetsreactie op het advies "Verantwoorde risico's, veilige ruimte" van de raden voor V&W en VROM kunt u rond de jaarwisseling verwachten.

Tevens wordt u dit jaar geïnformeerd over de uitvoering en handhaving van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo '99) en de voorstellen tot aanpassing van dit Besluit naar aanleiding van de herziening van de Europese Seveso II richtlijn.

Separaat wordt u geïnformeerd door middel van het tweede voortgangsverslag over de vorderingen bij de implementatie van het Memorandum van Vlissingen.

#### *Leeswijzer*

Deze vierde voortgangsrapportage externe veiligheid beschrijft de vorderingen op het gebied van de wet- en regelgeving, de stand van zaken van de uitvoering en handhaving en enkele individuele aandachtspunten en projecten.

Het deel over wet- en regelgeving gaat in op het Besluit externe veiligheid inrichtingen; transport gevaarlijke stoffen en luchtvaart.

Het deel over uitvoering en handhaving bevat informatie over het versterken van de uitvoering en handhaving bij provincies en gemeenten; groepsrisico; risicocommunicatie, model risicokaart en Register risicosituatie's gevaarlijke stoffen; veiligheidsmanagement bij bedrijven; sanering van vuurwerkbedrijven; sanering van LPG-tankstations en de Adviesraad gevaarlijke stoffen.

Het deel over individuele aandachtspunten en projecten bevat de voortgang over het project Knelpunten rond Infrastructuur gerelateerde Investeringsprojecten en Externe Veiligheid (KIEV); goederenemplacementen en winkelcentrum Piazza Center in Eindhoven.

## **WET- EN REGELGEVING**

### **1. Besluit externe veiligheid inrichtingen**

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: het Besluit) in het Staatsblad (Stb. 2004, 250) geplaatst. Door de voorhangprocedure in combinatie met het zomerreces van de beide kamers der Staten-Generaal, treedt het Besluit naar verwachting eind september 2004 in werking.

Het Besluit is een algemene maatregel van bestuur op grond van de Wet milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het Besluit bevat regels over de toepassing van risiconormen door overheden bij het verlenen van een milieuvergunning aan een bedrijf, dat een risico veroorzaakt voor personen buiten het terrein van dat bedrijf en bij het nemen van ruimtelijk relevante besluiten met betrekking tot de omgeving van dat bedrijf. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om chemische procesindustrie, havenoverslagbedrijven, LPG-tankstations en door de minister van VROM en de minister van V&W aan te wijzen spoorwegemplacementen waar met gevaarlijke stoffen gerangeerd wordt.

Het Besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het vaststellen van bestemmingsplannen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico toe te passen en lokaal verantwoording af te leggen over het groepsrisico. Voor deze verantwoording moeten ook de



mogelijkheden tot zelfredding van omwonenden en de mogelijkheden voor hulpverlening worden meegewogen. Daarnaast zijn in het Besluit grenswaarden voor bestaande situaties opgenomen met het oog op de sanering van gevallen waarin het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten hoger is dan  $10^{-5}$  respectievelijk  $10^{-6}$  per jaar en van gevallen waarin niet wordt voldaan aan de met die grenswaarden overeenkomende afstanden. Binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de saneringsverplichtingen, zoals opgenomen in het Besluit, moet aan de eerstgenoemde grenswaarde zijn voldaan. Uiterlijk 1 januari 2010 moet de tweede grenswaarde zijn bereikt.

Gelijktijdig met het Besluit treedt een ministeriële regeling in werking, waarin regels ter uitvoering van het Besluit zijn opgenomen. Het gaat daarbij om de wijze waarop afstanden van risicovolle bedrijven tot kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten worden bepaald. Voor bedrijven waarbij het risico wordt veroorzaakt door één bepaalde stof of activiteit, zoals LPG-tankstations en opslagbedrijven met gevaarlijke stoffen of bestrijdingsmiddelen in grote hoeveelheden, wordt gewerkt met afstandstabellen. Bij meer complexe bedrijven, zoals bedrijven in de chemische industrie, is een kwantitatieve risico-analyse vereist om de afstanden tot kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten vast te stellen. In de ministeriële regeling wordt de thans gebruikelijke berekeningsmethode voor een kwantitatieve risico-analyse op basis van richtlijn CPR 18 voorgeschreven. De voorschriften voor het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse zullen nog dit jaar verder worden gespecificeerd om de uniformiteit in de uitkomsten van de berekeningen te vergroten.

Ter ondersteuning van de uitvoering van het Besluit is de handleiding Besluit externe veiligheid inrichtingen opgesteld. Deze handleiding is bestemd voor medewerkers milieu en ruimtelijke ordening bij provincies en gemeenten, en beschrijft onder andere, per mogelijke praktijksituatie hoe het bevoegd gezag kan handelen. Ook is een handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico opgesteld. Deze handreiking wordt verderop in deze rapportage toegelicht.

Spoorwegemplacements die gebruikt worden voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen komen op een later tijdstip onder de reikwijdte van het Besluit te vallen. Een spoorwegemplacement is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer en vormt tevens een schakel in de vervoersketen. De relevante spoorwegemplacements worden door mij en de minister van V&W gezamenlijk bij ministeriële regeling aangewezen. Het ligt voor de hand de desbetreffende spoorwegemplacements in de hierboven genoemde ministeriële regeling op te nemen. Het is van belang dat de regelgeving op grond van de Wet milieubeheer, waaronder het Besluit externe veiligheid inrichtingen en die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, goed op elkaar zijn afgestemd, in het bijzonder op het punt van de normstelling en de bevoegdheden die daarbij in het geding zijn. Voorafgaand aan de aanwijzing van spoorwegemplacements wordt door de minister van V&W en mijzelf onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop het Rijk in incidentele gevallen de afweging die op lokaal niveau is of wordt gemaakt van het externe veiligheidsbelang ten opzichte van bovenlokale vervoersbelangen kan beïnvloeden. Daarbij komt ook de wettelijke grondslag en de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van spoorwegemplacements aan de orde. Dit onderzoek zal naar verwachting eind dit jaar gereed zijn.

## **2. Transport gevaarlijke stoffen**

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel mensen te beschermen tegen mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen, ongeacht de vraag of er sprake is van productie, transport of opslag. Dit betekent dat er behoefte bestaat om, naast het reguleren van risico's bij inrichtingen, invloed te kunnen uitoefenen op de risico's die verbonden zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen en op de ruimtelijke ontwikkelingen rond de transportassen. Daarom is in het NMP4 aangekondigd dat de risiconormering voor vervoer gevaarlijke stoffen een wettelijke grondslag zou moeten krijgen (een AMvB externe veiligheid transport) en dat het verschil in normen tussen bestaande en nieuwe situaties zou moeten worden opgeheven. Behalve in uitzonderingsgevallen waarbij internationale verdragsverplichtingen spelen, grote schade aan de nationale economie ontstaat of grootschalige sloop noodzakelijk is.

Uit een eerste oriëntatie op de AMvB externe veiligheid transport blijkt dat het reguleren van risico's van transport veel complexer is dan het reguleren van risico's bij 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. Bovendien is onvoldoende duidelijk wat de consequenties zijn van de ambities die in het NMP4 geformuleerd zijn. Daarom is gekozen voor een zorgvuldige aanpak waarbij enerzijds voor de korte termijn de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke



stoffen is uitgewerkt in een circulaire en anderzijds voor de langere termijn een consequentieonderzoek wordt uitgevoerd naar de financiële gevolgen van een wettelijke regeling. Bovendien wordt gewerkt aan een tweetal instrumenten om te kunnen sturen in de omvang en afwikkeling van vervoersstromen: de verruimde reikwijdte Wet milieubeheer en Regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor.

#### *Circulaire*

In de tweede voortgangsrapportage staat dat als interim beleid voor de wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een circulaire zal worden uitgebracht. Dat is inmiddels gebeurd (Stc. 4 augustus 2004, nr. 147).

Met de circulaire worden de bij het vervoer van gevaarlijke stoffen gehanteerde afwegingscriteria voor het externe veiligheidsbeleid, zoals die zijn omschreven in de nota RisicoNormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) verder geoperationaliseerd en verduidelijkt. Dit is nodig omdat ondermeer uit de evaluatie gebleken is dat deze niet eenduidig kan worden uitgelegd en toegepast.

De basis van de circulaire is bestaand beleid zoals omschreven in nota RNVGS, maar als het gaat om de uitwerking en toepassing van risiconormen is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

#### *Regeling "Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor"*

In juni 2002 heeft de minister van V&W mede namens de bewindslieden van VROM, BZK en EZ in een brief aan u aangekondigd dat een regeling "Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor" wordt uitgewerkt. In die brief (TK 24611, nr. 4) zijn de contouren geschetst van de te ontwikkelen regeling.

In operationele termen is het doel van de regulering dat deze het de spoorinfrabeheerder (ProRail) mogelijk moet maken om bij de toewijzing van spoorcapaciteit aan spoorvervoerders rekening te houden met een per spoorlijn vastgelegde risicoruimte die tevens als randvoorwaarde zal dienen voor ruimtelijk ontwikkelingen langs het spoor. Een wettelijke regeling moet de maximale risicoruimte per spoorlijn vastleggen, vergezeld van een kaart van het spoorwegnet, waarop per spoorlijn de omvang van die risicoruimte is vastgelegd.

Een concept regeling van de regulering komt in de tweede helft van 2004 (ná het verschijnen van het kabinetsstandpunt over de ketenstudies ammoniak, chloor en LPG) gereed ter bespreking met andere betrokken partijen, zoals vervoerders, verladers, provincies en gemeenten. Daarna wordt de regeling "RVGS-spoor" definitief gemaakt. De invoering is gepland eind 2006, tegelijk met het in gebruik nemen van de Betuweroute. Vanaf dat moment verandert namelijk het routepatroon van veel spoorvervoer ingrijpend ten opzichte van het huidige patroon.

#### *Verruimde reikwijdte*

Het doel van de verruiming van de reikwijdte van de Wet milieubeheer is transportrisico's te beheersen door het aanspreken van degene die gevaarlijke stoffen ten vervoer aanbieden of aannemen. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke maatregelen ter beïnvloeding van de transportstromen en/of de toe te passen transportmiddelen in relatie tot de vergunningverlener voor inrichtingen. Een inventarisatie van de mogelijke maatregelen kan volgen uit de ketenstudies ammoniak, chloor en LPG of het hiervoor genoemde consequentieonderzoek. Vooralsnog blijkt uit het nog lopende onderzoek dat de ontwikkeling van dit instrument minder eenvoudig is dan eerder gedacht. Ik ga er vanuit dat ik u voor het einde van het jaar definitief uitsluitsel kan geven over de vormgeving van dit instrument.

#### *Verkenning wettelijke verankering externe veiligheidsbeleid transport*

Het ministerie van V&W onderzoekt in het project ANKER de mogelijkheden van een wettelijke verankering van het externe veiligheidsbeleid transport, zoals dit momenteel is beschreven in de circulaire RNVGS en het NMP4. In de eerste fase van dit project worden twee onderzoeken uitgevoerd, te weten een consequentieonderzoek en een evaluatie van de RNVGS. In de tweede fase van dit project zal worden gewerkt aan een voorstel voor een verankering van het externe veiligheidsbeleid transport.

Het consequentieonderzoek geeft een inschatting van de financiële gevolgen van een wettelijke verankering van het externe veiligheidsbeleid transport. Het ambitieniveau op grond van de RNVGS en een ambitieniveau zoals ook reeds is aangekondigd in het NMP4 zijn daarbij uitgangspunt. In ambitieniveau van het RNVGS wordt het onderscheid in normering tussen bestaande en nieuwe situaties behouden. In het ambitieniveau van het NMP4 worden ook oplossingen gezocht voor bestaande situaties waar sprake is van kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risico contour van  $10^{-6}$ . De resultaten van het consequentieonderzoek worden rond de jaarwisseling verwacht.



De evaluatie van het huidige RNVGS is nagenoeg afgerond. De rapportage hierover is in concept gereed en wordt binnenkort aan u toegestuurd.

Aan de hand van de aanbevelingen van de evaluatie RNVGS en de resultaten van het consequentieonderzoek wordt een aantal opties ontwikkeld voor een eventuele wettelijke verankering van het externe veiligheidsbeleid transport.

### 3. Luchtvaart

#### *Schiphol*

Afgelopen maart heeft de Raad van State advies uitgebracht over een voorgenomen wijziging van de Wet luchtvaart. De wijziging betreft de huidige verplichting een statistisch causaal model te ontwikkelen waarmee een standstil voor het groepsrisico van Schiphol bereikt moet worden. In het Algemeen Overleg met de vaste commissies van V&W en VROM van 18 november 2003 is door de staatssecretaris van V&W en mijzelf ernstige twijfel geuit over de haalbaarheid van deze verplichting. De Raad van State onderschrijft in haar advies de strekking van de nota van wijziging, met enkele opmerkingen over de aanpak van het te ontwikkelen alternatieve groepsrisicobeleid.

De ontwikkeling van een causaal model voor de luchtvaartveiligheid wordt ondertussen voortgezet. Als toegezegd in bovengenoemd Algemeen Overleg heeft de staatssecretaris van V&W u hier verder over geïnformeerd (brief van 29 juni jl.). Er wordt thans geen direct verband meer gelegd met externe veiligheidsnormering. Conform de originele doelstelling wordt het model daardoor weer primair gericht op de verbetering van de interne veiligheid.

In bovengenoemd Algemeen Overleg heb ik gezegd dat ik u binnen zes maanden meer informatie zou kunnen toesturen voor een discussie met u over het groepsrisico in relatie tot Schiphol. Daarmee doelde ik op het beter in kaart brengen van de relevante groepsrisico's rond Schiphol, de zogenaamde 'hotspots', op grond van meer precieze en geactualiseerde gegevens. Het NLR en het RIVM zijn belast met dit onderzoek. Door de omvang en complexiteit van rekenresultaten in combinatie met tegenvallende kwaliteit van populatiedichtheidgegevens van bedrijven in de regio Schiphol, is er echter vertraging opgelopen. De eindresultaten zullen daarom pas dit najaar beschikbaar zijn. Genoemde 'hotspots' zullen voorts nog gebruikt worden in een verkenning van een gebiedsgerichte benadering, als mogelijk alternatief groepsrisicobeleid voor de regio Schiphol. De uitkomsten van deze verkenning zullen naar verwachting eind dit jaar beschikbaar zijn.

#### *Regionale luchthavens*

Het externe veiligheidsbeleid voor de regionale luchthavens zal worden ingevuld in de AMvB burgerluchthavens. Voor zover mogelijk en nodig wordt daarbij aangesloten bij de systematiek van externe veiligheidsbeleid voor Schiphol, transport van gevaarlijke stoffen (nog in ontwikkeling) en inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Naast de normstelling voor externe veiligheid die door het Rijk als basis wordt meegegeven, krijgt het provinciale bestuur na decentralisatie de bevoegdheid strengere eisen te stellen. Ook krijgt het provinciale bestuur de bevoegdheid eisen aan het gebruik van de luchthaven te stellen. Uitgangspunt bij de regionale luchthavens is om, conform het plaatsgebonden risicobeleid van Schiphol, bij de regionale velden zones voor plaatsgebonden risico  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  met bijbehorende beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen vast te stellen. Het lokale bestuur krijgt de mogelijkheid om van het plaatsgebonden risicobeleid (tussen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$ ) af te wijken. De wijze waarop, en de voorwaarden waaronder, van dit risicobeleid kan worden afgeweken, worden in de Memorie van Toelichting bij de AMvB burgerluchthavens nader beschreven. Het voornemen is om afwijkingen door het Rijk te laten toetsen. Mijn ambtsgenoot van V&W en ik zullen u op korte termijn van onze voornemens voor de definitieve normstelling op het gebied van externe veiligheid voor alle regionale luchthavens op de hoogte stellen. Het Rijk wil externe veiligheid zo vroeg mogelijk betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen en een stimulans geven aan het streven naar permanente verbetering van de veiligheid. Vooruitlopend op definitief risicobeleid, hecht ik dan ook aan interim beleid. Mijn ambtsgenoot van V&W heeft planologisch interim beleid in voorbereiding. Nadat het beleid is vastgesteld, zullen mijn ambtsgenoot en ik stimuleren dat rond alle regionale luchthavens planologisch interim beleid wordt gevoerd. Aan de provincie Limburg heb ik reeds gevraagd planologisch interim beleid te gaan voeren. Rond Maastricht-Aachen Airport zijn de mogelijke gevolgen van het invoeren van normstelling voor externe veiligheid waarschijnlijk het grootst. Dit aan de hand van de contouren in de planologische kernbeslissing voor Maastricht-Aachen Airport en de te verwachten normstelling. Zij onderzoekt de gevolgen hiervan op dit moment. Rond Rotterdam Airport wordt al enige jaren, op initiatief van de provincie, planologisch



interim beleid gevoerd. Dit beleid heeft, evenals Schiphol, als basis de plaatsgebonden risicozones  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  met gebruiksbeperkingen.

## UITVOERING EN HANDHAVING

### 1. Versterken uitvoering en handhaving provincies en gemeenten

Het Rijk heeft voor de periode 2004-2005 een bedrag van 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor versterking van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid en de uitvoering van nieuwe taken op decentraal niveau. Deze gelden keer ik uit door middel van de subsidieregeling Programmafinanciering externe veiligheidsbeleid voor andere overheden.

Doel van de programmafinanciering is een versnelde kwaliteitsimpuls voor de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid in de komende twee jaar. De uitgangspunten en de vereisten voor de programmafinanciering zijn vastgelegd in een notitie programmafinanciering en met het IPO en de VNG afgestemd. Het programma stimuleert de gemeenten en provincies om de externe veiligheidsproblematiek rond inrichting en transport gezamenlijk aan te pakken, terwijl tegelijkertijd ervaring wordt opgedaan met nieuwe taken in het veiligheidsbeleid.

In het eerste half jaar van 2004 hebben de twaalf provincies een uitvoeringsprogramma voor de periode 2004-2005 opgesteld en ter beoordeling aan het Rijk toegezonden. De programma's zijn in het algemeen in goede samenwerking met de provincies en gemeenten tot stand gekomen, zodat voor de uitvoering van de programma's voldoende bestuurlijk draagvlak bestaat. Het is de bedoeling dat de projecten in de tweede helft van 2004 van start gaan. De gevraagde financiële middelen zijn door mij inmiddels toegezegd.

Gemiddeld ziet de besteding van de middelen voor programmafinanciering over de menukaartonderdelen, er ruwweg als volgt uit:

Onderverdeling middelen programmafinanciering:

a. risicoinventarisatie van risicovolle situaties	23 %
b. actualisatie bestaande vergunningen	10 %
c. transport van gevaarlijke stoffen; routing	13 %
d. opstellen visie externe veiligheidsbeleid	5 %
e. externe veiligheid in ruimtelijke ordening	10 %
f. opstellen en uitvoeren groepsrisicobeleid	6 %
g. voorbereiding sanering	4 %
h. risicocommunicatie	2 %
i. organisatorische versterking en professionalisering externe veiligheid	27 %

Het Rijk, het IPO en de VNG zijn voorts in overleg over de structurele versterking van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid en de financiering daarvan in de jaren ná 2005. Hiervoor is structureel 25 miljoen euro per jaar beschikbaar. Aan de orde zijn het gewenste niveau van uitvoering en de daarvoor noodzakelijke financiële regelingen. In de loop van 2005 moet er inzicht zijn in het benodigde structurele niveau voor de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid vanaf 2006, zodat de personele consequenties zeker kunnen worden gesteld.

De programmafinanciering en de projecten die voortvloeien uit het bovengenoemde plan van aanpak maken deel uit van het actieprogramma uitvoering en handhaving externe veiligheid, dat een looptijd heeft met een langere termijn (2004-2010).

### 2. Groepsrisico

In de derde voortgangsrapportage bent u geïnformeerd over de uitkomsten van een onderzoek naar de knelpunten en tekortkomingen bij de beoordeling van groepsrisico's. 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 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. Als derde punt komt naar voren dat de instanties voor hulpverlening en rampenbestrijding vanaf het begin bij het proces zouden moeten worden betrokken.

Ik heb hierbij aangegeven in een periode van twee jaar te willen werken aan een verbetering van de besluitvorming over groepsrisico's door middel van een stapsgewijze benadering. In deze twee jaar moet ervaring worden opgedaan met het zoeken naar indicatoren voor het in beeld brengen van 'maatschappelijke ontwrichting', het vormgeven van het proces waarin gekeken wordt naar veiliger alternatieven voor de voorgenomen handeling, een beoordeling van kosten en baten en het verbeteren van de afstemming met de hulpverlening en rampenbestrijding. Dit proces zal moeten leiden tot een expliciete en transparante bestuurlijke afweging, 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.

Aan de hand van deze praktijkervaringen zullen de mogelijkheden van het omgaan met het groepsrisico in de wetgeving als sluitstuk worden gezien.

Totdat een definitieve vormgeving van het beoordelen van groepsrisico's is vastgesteld, zal de benadering van het groepsrisico van toepassing zijn, zoals omschreven in het NMP4 en voor inrichtingen is uitgewerkt door een verantwoordingsplicht in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (inclusief de oriëntatiewaarde van het groepsrisico).

Om de uitvoering van de beoordeling van groepsrisico's in het kader van Besluit externe veiligheid inrichtingen te ondersteunen is een handreiking ontwikkeld. In deze handreiking is al een deel van de verbeterpunten uit gewerkt. De handreiking is opgesteld door de ministeries van VROM en BZK, in samenwerking met andere overheden en hulpverleningsdiensten. De handreiking geeft voor andere overheden een uitwerking hoe de verantwoordingsplicht kan worden vormgegeven bij relevante besluiten zoals bestemmingsplannen en milieuvergunningen.

In het kader van de programmafinanciering, gaan gemeenten en provincies in 2004 en 2005 aan de slag om gebruikmakend van de handreiking, verantwoording rond groepsrisico af te leggen op plaatsen waar dit speelt. De werking van de handreiking zal op basis van de opgedane praktijkervaringen nauwgezet worden gevolgd en waar nodig zal de handreiking worden verbeterd.

In deze handreiking zijn ook de resultaten benut van de veiligheidsstudie voor de spoorzone in de Drechtsteden, die onder de verantwoordelijkheid van de colleges van B&W van Zwijndrecht en Dordrecht en Gedeputeerde Staten van Zuid Holland is uitgevoerd. Dit toetsingskader voor de spoorzone in de Drechtsteden wordt beschouwd als een eerste pragmatische uitwerking voor een lokale situatie van de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bij het transport van gevaarlijke stoffen.

In de komende periode richt het groepsrisico-onderzoek zich ook op de mogelijkheden om de zogenaamde gebiedsgerichte benadering voor het groepsrisico vorm te geven. Daarbij zal grote aandacht zijn voor de bestuurlijke bruikbaarheid en de bruikbaarheid voor de verschillende beleidsterreinen zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen, water en luchtvaart. Uiteindelijk zal in 2005 op basis van de resultaten, aanvullende onderzoeken en (proef)projecten in de praktijk een hanteerbaar groepsrisicobeleid worden geformuleerd.

### **3. Risicocommunicatie en Model-Risicokaart en Register Risicosituatie's Gevaarlijke Stoffen**

#### *Risicocommunicatie*

Sinds eind 2003 is voor gemeenten de handreiking Risicocommunicatie beschikbaar. De handreiking is naar alle gemeenten in Nederland gestuurd en heeft tot doel bestuurders te faciliteren bij het communiceren met hun bewoners over risicovolle situaties in hun gemeente.

Met het opstellen van het masterplan Versterken Veiligheidsbewustzijn (vanaf nu visiedocument) is een start gemaakt. Het is gericht op het versterken van het veiligheidsbewustzijn bij overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en burgers. Het visiedocument wordt ontwikkeld in afstemming met diverse betrokken ministeries (BZK, VROM, V&W, SZW, OC&W en VWS), het bedrijfsleven en het IPO en de VNG. De bedoeling is dat het visiedocument in ieder geval de randvoorwaarden biedt om tussen de afzonderlijke acties van de onderdelen van de rijksoverheid op het gebied van veiligheid herkenbaarheid, samenhang en synergie te creëren.



#### *Model-Risicokaart en Register Risicosituatie's Gevaarlijke Stoffen (RRGS)*

Door het ministerie van BZK is een model voor een risicokaart ontwikkeld en eind 2003 aan de provincies ter beschikking gesteld. Het model ondersteunt gemeenten bij het doen van risicocommunicatie en de verplicht uit te voeren risico-inventarisatie. Op grond van de Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding (Wkr) (Staatsblad 2004, nr. 184) zullen Gedeputeerde Staten zorgen voor de productie en het beheer van een provinciale risicokaart, waarvan de risicokaarten van gemeentelijke gebieden deel uit maken. Naast deze provinciale risicokaarten wordt bij het RIVM het Register voor Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) opgezet. In dit register wordt een groot deel van de risico's met brandbare gevaarlijke stoffen en toxische stoffen in beeld gebracht. Deze RRGs-gegevens worden integraal weergegeven op de provinciale risicokaart. Hiervoor is een invoersysteem voor de betreffende gegevens ontwikkeld.

Wettelijke integratie van beide systemen is op termijn voorzien, maar zou op dit moment tot vertraging leiden bij de realisatie van de provinciale risicokaart en het RRGs. Het is de bedoeling dat medio 2005 alle provincies over een risicokaart beschikken, die gebaseerd is op het landelijke model. Gelet op de directe relatie tussen het RRGs en de provinciale risicokaart is de inwerkingtreding van het betreffende artikel 6a van de Wkr (de model risicokaart) afhankelijk gesteld van het moment waarop het RRGs van kracht wordt. Het Registratiebesluit (AMvB) dat ten grondslag ligt aan het RRGs zal in procedure worden gebracht zodra u de wetswijziging van de Wet milieubeheer inzake hebt behandeld. De verwachting is dat het Registratiebesluit en het artikel 6a van de Wkr medio 2005 in werking kunnen treden.

Gezien de huidige ontwikkelingen op het vlak van 'security en veiligheid' heb ik in samenspraak met de minister van BZK besloten, dat voor de risicokaart en het register het in een aantal gevallen noodzakelijk is aan de "security" aspecten een zwaarder gewicht toe te kennen dan aan het aspect 'volledige actieve beschikbaarheid van gegevens via het internet'. Daarom is besloten af te zien van het tonen van effectafstanden op de internetsite van het RRGs. Effectafstanden blijven wel voor het publiek lokaal beschikbaar, maar worden niet toegankelijk gemaakt via het internet. Dit is inmiddels ook door de minister van BZK aan de colleges van Gedeputeerde Staten gemeld. De minister van BZK heeft aan de provinciale besturen gevraagd om een identiek beleid op het vlak van vrije toegankelijkheid van specifieke gegevens op deze provinciale kaarten door te voeren.

#### **4. Veiligheidsmanagement bedrijven**

De veiligheid rondom bedrijven waar gewerkt wordt met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen is nauw verbonden met de arbeidsveiligheid in die bedrijven. Immers, alle ongelukken met effecten buiten de poort van een bedrijf hebben hun oorsprong binnen de poort. Om de risico's van gevaarlijke stoffen te beperken zijn in de Arbeidsomstandighedenwet 1998 voorschriften opgenomen ten aanzien van het veiligheidsmanagementsysteem.

Het veiligheidsmanagementsysteem is een specifieke invulling van het Arbobeleid. Het Arbobeleid houdt in dat bedrijven verplicht zijn hun bedrijfsvoering zodanig in te richten dat de veiligheid en gezondheid van werknemers gegarandeerd wordt. De Arbowet geeft hiervoor doelvoorschriften zodat per bedrijf een op maat gesneden beleid kan worden ingevoerd. Voor ongeveer 600 bedrijven met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen bestaan aanvullende verplichtingen om zware ongevallen te voorkomen. Deze staan in de Aanvullende risico-inventarisatie en -evaluatie (ARIE) en het Besluit risico zware ongevallen 1999 (Brzo '99). Deze regelingen stellen (dezelfde) specifieke eisen aan het veiligheidsmanagementsysteem, ook wel veiligheidsbeheerssysteem (VBS) genoemd.

Voor de beoordeling en de handhaving van het veiligheidsbeheerssysteem zijn door het ministerie van SZW voor de Arbeidsinspectie enkele jaren geleden instrumenten (NIVRIM en AVRIM) ontwikkeld, die incidenteel ook door de toezichthouders ex Wet milieubeheer worden gebruikt. Daarnaast is een traject van start gegaan waarbij door de Stichting Coördinatie en Certificatie Milieuzorgsystemen wordt onderzocht of bedrijven de mogelijkheid kan worden geboden om zich te certificeren voor het veiligheidsbeheerssysteem. Voorts zal de Arbeidsinspectie op afzienbare termijn starten met het actualiseren van haar inspectie instrumentarium op basis van de opgedane ervaringen met het handhaven van het Brzo '99. Hierbij zullen ook de collega toezichthouders betrokken worden.

#### **5. Sanering vuurwerkbedrijven**

Op 1 maart 2004 is het gewijzigde Vuurwerkbesluit in werking getreden. Op verzoek van de mede overheden en de vuurwerkbranche is een aantal middelvoorschriften in het Vuurwerkbesluit vervangen door een aantal doelvoorschriften. Hiermee wordt hetzelfde veiligheidsniveau gehandhaafd, terwijl men





meer bewegingsvrijheid heeft om veiligheidsmaatregelen in te passen in concrete praktijksituaties. Door deze wijzigingen kunnen meer kleine vuurwerkverkopers de vuurwerkactiviteiten voortzetten.

In de derde voortgangsrapportage is een aantal uitvoeringsproblemen gemeld die de voortgang van de saneringsoperaties hebben bemoeilijkt. Deze zijn verholpen.

Ten eerste zijn de onzekerheden die de bevoegde gezagen en de bedrijven ervoeren doordat er nog geen besluitvorming omtrent de wijziging van het Vuurwerkbesluit was, met de inwerkingtreding van het gewijzigde Vuurwerkbesluit verdwenen. Om de lopende sanering soepel voort te zetten is in het gewijzigde Vuurwerkbesluit overgangsrecht vastgesteld voor bedrijven die reeds in een saneringstraject zitten.

Ten tweede is door het opgestelde beleidskader "Checklist eisen van het Vuurwerkbesluit, Toetsingskader intrekking milieuvergunning" van 7 april 2003 de interpretatie van het Besluit verduidelijkt.

Ten derde werken provincies en gemeenten nu volledig mee met de uitvoeringsorganisatie, mede door de financiële garanties die door mij zijn afgegeven.

Ten slotte zijn de asbestverontreinigde vuurwerkbedrijven in het najaar van 2003 asbest vrijgemaakt.

In nauwe samenwerking met de uitvoeringsorganisatie hebben de provincies als bevoegd gezag voor de grote vuurwerkopslagen ten aanzien van alle te saneren vuurwerkopslagen de procedures voor de intrekking van de milieuvergunningen in gang gezet. Bij meer dan de helft van de te saneren bedrijven is de milieuvergunning inmiddels ingetrokken. Het is de verwachting dat de provincies eind van dit jaar alle vergunningen zullen hebben ingetrokken.

De gemeenten hebben als bevoegd gezag voor de vuurwerkopslagbedrijven met een capaciteit tussen de 1.000 kg en 10.000 kg over al deze bedrijven een advies van de VROM-inspectie met betrekking tot intrekking van de vergunning ontvangen. Op basis daarvan is bij een derde deel van de te saneren bedrijven de milieuvergunning reeds ingetrokken. Eind van dit jaar zullen naar verwachting alle betrokken milieuvergunningen zijn ingetrokken door de gemeenten.

Aan de intrekking van de milieuvergunning is een schadevergoedingsprocedure gekoppeld. Het is de verwachting dat alle schadevergoedingsprocedures voor 1 april 2005 zullen zijn afgerond, behoudens de eventuele bezwaar- en beroepsprocedures die ondernemers tegen het schadevergoedingsbesluit zijn gestart.

Voor de meldingsplichtige bedrijven is een aparte schadevergoedingsregeling van kracht. Deze ondernemers kunnen, als zij met de vuurwerkactiviteiten moeten stoppen, omdat zij niet aan de eisen van het Vuurwerkbesluit kunnen voldoen, nog tot 31 december 2004 een schadevergoedingsverzoek bij de uitvoeringsorganisatie Senter/Novem indienen. Tot nu toe is aan ongeveer de helft van de te saneren bedrijven een schadevergoeding uitgekeerd.

Bij de start van de saneringoperatie was een bedrag van 113 miljoen euro beschikbaar. Nieuwe inzichten omtrent de omvang van de sector, het aantal te saneren bedrijven en de gemiddelde schadevergoedingsbedragen per bedrijf hebben echter laten zien dat 60 miljoen euro benodigd is. Van deze meevaller wordt 15 miljoen euro ingezet voor de sanering van 100 urgent te saneren LPG-tankstations.

#### *Classificatie van vuurwerk*

In juli 2004 heeft het UN Sub Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, na jarenlange voorbereiding in werkgroepverband, een lijst voor standaardclassificatie van vuurwerk (zgn. "default table") vastgesteld. Dit is gebeurd op initiatief van Nederland, naar aanleiding van de vuurwerkkramp in Enschede in 2000, dit in de wetenschap dat regels voor de classificatie van vuurwerk internationaal niet goed worden toegepast. De internationaal geaccepteerde lijst voor de classificatie van vuurwerk betekent uit oogpunt van uitvoering en handhaving een belangrijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie wordt de classificatie vastgesteld op basis van het doen van uitgebreide en dure testen. In de nieuwe situatie kan men ook gebruikmaken van de in de lijst gegeven standaardclassificatie. In december 2004 wordt de lijst in UN-verband definitief vastgesteld, zodat deze lijst per 1 januari 2007 kan worden overgenomen in de Europese voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de handhaving in Nederland kan de lijst onmiddellijk worden toegepast.

## **6. Sanering LPG-tankstations**

Als gevolg van het Besluit externe veiligheid inrichtingen zullen LPG-tankstations waarbij zich kwetsbare objecten bevinden binnen de minimum afstand voor het plaatsgebonden risico binnen 3 jaar moeten worden gesaneerd. Op 22 mei 2003 zijn gemeenten en provincies geïnformeerd over een saneringsregeling voor de urgent te saneren LPG-tankstations (EV/2003036534). Uit de beschikbare



middelen voor externe veiligheid is 15 miljoen euro extra vrijgemaakt, bovenop de reeds eerder gereserveerde 15 miljoen euro zodat nu alle circa 200 urgente situaties kunnen worden gesaneerd.

Inmiddels hebben gemeenten voor ongeveer 50 van deze urgente situaties de saneringsprocedure gestart. Voor het merendeel van de overige urgente situaties heeft het bevoegd gezag te kennen gegeven in overleg te zijn met de betreffende exploitanten, maar te zullen wachten met de formele procedure totdat het Besluit externe veiligheid inrichtingen in werking is getreden. Het bevoegd gezag heeft na inwerkingtreding van het Besluit drie jaar om de urgente sanering van LPG-tankstations af te ronden. Het Kabinetstandpunt naar aanleiding van de Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG en de in dat kader te kiezen maatregelen kunnen aanleiding zijn om de urgente sanering van LPG-tankstations te herzien.

## **7. Adviesraad Gevaarlijke stoffen**

De Adviesraad is op 1 juni 2004 ingesteld. De Adviesraad is een vast college van advies van het Rijk op het terrein van de veiligheid van het omgaan met gevaarlijke stoffen. De Adviesraad adviseert gevraagd en ongevraagd de regering en de beide kamers der Staten-Generaal. Met de instelling van de Adviesraad is de Commissie Preventie van Rampen (CPR) voor gevaarlijke stoffen opgeheven.

Met de instelling van deze onafhankelijke Adviesraad heb ik uitvoering gegeven aan het kabinetstandpunt Vuurwerkkramp Enschede. Tevens is gehoor gegeven aan de aanbeveling van de Commissie onderzoek vuurwerkkramp om een voorziening te treffen voor beleidsadvisering uit eigen beweging aan de rijksoverheid op het gebied van gevaarlijke stoffen (TK 27157, nr. 20).

## **INDIVIDUELE AANDACHTSPUNTEN EN PROJECTEN**

### **1. Knelpunten rond Infrastructuur gerelateerde Investeringsprojecten en Externe Veiligheid (KIEV)**

In het project KIEV wordt interdepartementaal in samenwerking met andere overheden gezocht naar oplossingen voor de spanning tussen de ruimtelijke ambities rond infrastructuur en het externe veiligheidsbeleid. Het project KIEV bevindt zich voor het grootste deel in de besluitvormende fase. Voor de meeste projecten zijn de risico's in beeld gebracht en is ook inzicht verkregen in de maatregelen die nodig zijn om de veiligheid te verbeteren. Het ligt in de bedoeling in 2004 de besluitvorming over een zo groot mogelijk deel van de KIEV projecten af te ronden. De belangrijkste vorderingen op projectniveau worden hierna besproken.

In de sleutelprojecten Breda en Arnhem zijn geen externe veiligheidsknelpunten meer die een belemmering opleveren voor de besluitvorming over de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor het sleutelproject Utrecht geldt hetzelfde, met dien verstande dat voor een onderdeel van dit project nog een voorbehoud is gemaakt vanwege noodzakelijk aanvullend onderzoek.

Voor het sleutelproject Rotterdam CS is op basis van de meest recente berekeningen vastgesteld dat (alsnog) een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te verwachten is. Op basis hiervan zal een besluitvormingsproces worden gestart, waarbij de betrokken bestuurders hun verantwoordelijkheid moeten nemen voor de ontstane veiligheidssituatie. Maatregelen die kunnen leiden tot een verlaging van het groepsrisico danwel maatregelen in de sfeer van de hulpverlening en zelfredzaamheid, vragen daarbij de aandacht.

Voor het sleutelproject Amsterdam Zuid As ligt inmiddels een bestuurlijke afspraak, waarin is vastgelegd dat vervoer van gevaarlijke stoffen alleen niet prohibitief zal zijn voor de totstandkoming van het dokmodel (hiermee wordt de variant bedoeld waarbij zowel de A10 autosnelweg als de spoorweg ondergronds wordt aangelegd, zodat bovengronds ruimte beschikbaar komt voor bebouwing). Dit wordt nader uitgewerkt in het MER (voor bestemmingsplan en tracéprocedure). Een definitief besluit over het vervoer van gevaarlijke stoffen zal een integraal onderdeel uitmaken van de besluitvorming over de Zuid-As.

Voor het project Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is een toetsingskader ontwikkeld waarop ik en de bewindslieden van BZK en V&W per brief van 21 juli jl. instemmend hebben gereageerd. Dit toetsingskader kan worden beschouwd als een goede invulling van de van rijkszijde voorgestane verbreding van discussie over de externe veiligheid. Het zal dan ook als voorbeeld voor de rest van Nederland kunnen dienen. Daarnaast wordt in de Drechtsteden gezamenlijk gestudeerd op maatregelen



die de externe veiligheid kunnen verbeteren. In dat verband is de positieve reactie van het Rijk op de ingediende BIRK-aanvragen van Dordrecht een belangrijke eerste stap.

### *Brabant-route*

Over projecten langs het spoor in Noord-Brabant heeft op 7 juli jl. bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Hier is de regionale bestuurders gevraagd welke structurele oplossingen men wenst voor de verbetering van de externe veiligheid voor de besluitvorming over de ketenstudies en het RVGS. Afgesproken is een bestuurlijke taskforce in te stellen, die adviseert over de oplossingen die van betekenis zijn voor de situatie langs het spoor in Noord-Brabant.

## **2. Goederenemplacementen/PAGE**

Specifiek voor de externe veiligheidsproblemen rondom spoorwegemplacementen is in 1998 het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) uitgebracht met een daaraan gekoppeld maatregelenproject Uitvoering PAGE. U bent hierover in de afgelopen jaren diverse keren geïnformeerd, waarbij in het najaar van 2002 is aangegeven dat de actuele informatie voortaan in deze voortgangsrapportage wordt opgenomen.

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 voor de externe veiligheid in de omgeving van die emplacementen. In de derde voortgangsrapportage is uitgebreid beschreven in hoeverre voor de negen relevante emplacementen (Almelo, Arnhem Goederen, Deventer, Hengelo, Roosendaal, Rotterdam IJsselmonde, Sas van Gent, Sittard, Venlo) onderzoeks- en uitvoeringswerkzaamheden gaande waren. Ten opzichte van die rapportage is de volgende voortgang geboekt:

- voor Almelo is een maatregelenpakket (een spoorafsluiting en de technische uitsluiting van een bepaalde wijze van rangeren) geselecteerd en geaccordeerd. De uitvoering vindt uiterlijk in 2005 plaats;
- emplacement Arnhem Goederen valt thans door een proceswijziging binnen de normen en wordt niet meer als een knelpunt beschouwd;
- voor emplacement Deventer zal ondermeer op basis van de nieuwste vervoersprognoses (TK 2003-2004, brief vw04000320 plus bijlage) worden nagegaan of dit emplacement nog een knelpunt is;
- voor Hengelo geldt, dat de beëindiging van structurele chloortransporten de risicosituatie binnen de normen gaat brengen en dus geen knelpunt meer vormt;
- het emplacement in Roosendaal is nauwelijks meer in gebruik als rangeerterrein voor treinen met gevaarlijke stoffen en daarom niet langer een PAGE-emplacement. In overleg met de gemeente Roosendaal bezie ik nu welke mogelijkheden er zijn om een beperkte financiële bijdrage te geven aan stedelijke ontwikkeling in Roosendaal. Deze bijdrage zal, vooralsnog, gericht zijn op het toekomstvast inpassen van het bestaande emplacement met inachtneming van de huidige plannen voor stedelijke ontwikkeling. Zodra er uitzicht is op overeenstemming met de gemeente Roosendaal zal ik u hierover berichten;
- de maatregelen op emplacement Rotterdam IJsselmonde zijn sinds april 2003 gereed. Dit emplacement is eveneens niet langer een PAGE-emplacement;
- voor Sas van Gent heeft een studie uitgewezen, dat uitplaatsing tegen geringe meerkosten ten opzichte van lokale "PAGE-ingrepen" haalbaar is. Besluitvorming ten gunste van uitplaatsing is daarmee binnen bereik;
- aangaande Sittard is er een nieuwe kijk op de functie van het emplacement. Onder meer door de nauwe vervoersrelatie met het nabije industriële Chemelot spooreplacement en door de reguliere, grootschalige vervanging van de (zuidelijke) wisselstraat worden eerst de consequenties daarvan voor de externe veiligheidssituatie bezien;
- over de situatie te Venlo, in en buiten het PAGE-kader, bent u veelvuldig separaat geïnformeerd (TK 27628, nr. 17 en 18). Vanaf 2007 zal de situatie aldaar voldoen aan de normen;

Resumerend resteren van de hierboven gegeven lijst van negen emplacementen met een extern veiligheidsprobleem er nu nog vijf: Almelo, Hengelo, Sas van Gent, Sittard en Venlo. In één geval is er zicht op een oplossing op korte termijn (Almelo), in drie gevallen is er dit zicht binnen enkele jaren (Hengelo, Sittard, Venlo) en in het resterende geval (Sas van Gent) is de tijdshorizon sterk afhankelijk van de uiteindelijke keus; realisatie van de optie uitplaatsing zal minstens tot 2010 duren.



### 3. Winkelcentrum Piazza Center Eindhoven

In september 2003 heeft de VROM-inspectie geconstateerd dat het destijds in aanbouw zijnde winkelcentrum Piazza Center te Eindhoven zeer dicht tegen de spoorlijn werd aangebouwd, waardoor de normen voor externe veiligheid worden overschreden. In het licht daarvan zijn kamervragen gesteld die op 23 december 2003 zijn beantwoord (vergaderjaar 2003-2004, nr. 552). Ik ben op 12 maart 2004 geadviseerd door de taskforce over mogelijk te nemen maatregelen. In dit advies is stilgestaan bij de vraag of door het treffen van extra maatregelen de hulpverlening en de zelfredzaamheid konden worden verbeterd.

De geadviseerde maatregelen zijn:

- formaliseren van de rijsnelheid ter hoogte van Piazza tot maximaal 40 km/u;
- realiseren van een ontsparinggeleiding op het spoor ter hoogte van Piazza;
- beperken van de omvang van een plasbrand door de keerwanden van het spoorviaduct ter hoogte van Piazza vloeistofdicht te maken;
- realiseren van een inpandige brandwerende muur in Piazza;
- plaatsen van branddetectie aan de buitenzijde van Piazza;
- plaatsen van een droge blusleiding inclusief blusmonitoren ten behoeve van de brandweer;
- betere (organisatorische) voorbereiding op mogelijke incidenten, waaronder een coördinatieplan railincidenten;

Het advies van de taskforce is onderschreven door de minister van VROM. Over de uitvoering van de maatregelen kan het volgende worden opgemerkt. Ten aanzien van de rijsnelheid zal een bord met snelheidsaanduiding van maximaal 40 km/u worden geplaatst. Voor de overige twee maatregelen op het spoor die de kans en de effecten van een ongeval moeten verminderen is afgesproken dat deze zo snel mogelijk worden gerealiseerd. De komende periode zal worden benut voor het verrichten van een aanvullend onderzoek waarbij de mogelijkheden van gelijkwaardige, of zo mogelijk betere maatregelen worden nagegaan. De inpandige brandwerende muur is inmiddels gerealiseerd en de voorbereidingen voor de uitvoering van de overige drie maatregelen zijn in volle gang.

Ik hoop 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