

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

## **Vijfde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid**

Datum  
Kenmerk  
EV2005213218

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 vijfde 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.

Het is dit jaar vijf jaar na de vuurwerkramp in Enschede, bijna vijf jaar gecoördineerd extern veiligheidsbeleid en tijd om een tussenbalans op te maken. Deze brief gaat in op wat er in die tijd is bereikt en in het bijzonder hoe de spanning tussen het externe veiligheidsbeleid en het ruimtelijk beleid meer inzichtelijk en hanteerbaar is gemaakt. Daarna zal ik net als voorgaande jaren kort stilstaan bij de concrete resultaten van het afgelopen jaar ten aanzien van wet- en regelgeving, uitvoering en handhaving en individuele aandachtspunten en projecten.

## **1 Tussenbalans 5 jaar Externe Veiligheid**

### **1.1 Uitgangspunten, doelstelling en oorspronkelijk beeld van de problematiek**

De vuurwerkramp en de daarop volgende conclusies van de Commissie Oosting hebben geleid tot een herbezinning op het externe veiligheidsbeleid. In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) zijn vervolgens in 2001 de uitgangspunten voor beleidsvernieuwing externe veiligheid vastgelegd. Ik noem hier:

- Wettelijke verankering van een minimum beschermingsniveau voor burgers in hun woonomgeving.
- Verplichte afweging van groepsrisico tegen de maatschappelijke kosten/baten.
- Rekening houden met risico's van transport bij beleid ten aanzien van inrichtingen.
- Beperking van het aantal routes waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.
- Versterking van de veiligheidsketen door verduidelijking van afstemming en toedeling van verantwoordelijkheden.
- Registratieplicht voor risicosituaties en informatievoorziening aan de burgers.
- Bestaande situaties voldoen uiterlijk 2010 aan het minimum beschermingsniveau (met hardheidsclausule voor uitzonderlijke situaties).



De doelstelling van het externe veiligheidsbeleid dat is geformuleerd op basis van deze uitgangspunten luidt:

- Uiterlijk in 2006 zijn de risico's en de mogelijkheden om deze te verminderen inzichtelijk en is duidelijk of deze maatschappelijk en bestuurlijk aanvaardbaar zijn of niet.
- Uiterlijk in 2010 zijn alle niet-aanvaardbare situaties opgelost.
- Uiterlijk in 2010 zijn alle randvoorwaarden vervuld voor een adequate uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid en zijn verantwoordelijkheden voor ieder helder.

In 2001 werd nog een zeer aanzienlijke spanning tussen het externe veiligheidsbeleid en het ruimtelijke beleid verondersteld. Uit een in dat jaar uitgevoerd Quick-Scan onderzoek bleek onder andere dat vijf van de zes nieuwe sleutelprojecten kampten met een fors extern veiligheidsprobleem, evenals 150 regionale ruimtelijke plannen. Voorts werd geschat dat de realisatie van de externe veiligheidsambities uit het NMP4, in het bijzonder het op het minimum beschermingsniveau brengen van bestaande situaties, vele miljarden euro's zou gaan kosten.

## 1.2 Het huidige beeld van de problematiek

Inmiddels is er beter inzicht in de daadwerkelijke spanning tussen het externe veiligheidsbeleid en het ruimtelijk beleid en is de problematiek hanteerbaar gemaakt. Het externe veiligheidsbeleid voor met name inrichtingen is afgerond en is in uitvoering genomen (o.a. Besluit externe veiligheid inrichtingen, Vuurwerkbesluit, kabinetsstandpunt Ketenstudies). De instrumenten voor de beoogde regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden ontwikkeld en een nieuwe opgave ligt in het buisleidingendossier (waarover verderop in deze brief meer). De tot 2010 beschikbaar gestelde financiële middelen voor het externe veiligheidsbeleid lijken voldoende te zijn voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten. Hierin zijn de consequenties van de ontwikkeling van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nog niet meegenomen. Onderstaand ga ik wat dieper in op de inspanningen van de afgelopen periode en de resultaten die hebben geleid tot het huidige beeld.

### Tweesporen aanpak

Als antwoord op de spanning tussen het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid, die zich vooral manifesteerde langs transportassen, is een twee sporen aanpak gekozen. Het eerste spoor beoogde vanuit een ketenaanpak structurele oplossingen te vinden voor zowel bestaande veiligheidsknelpunten als knelpunten die voortvloeien uit gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zou het beslag op rijksmiddelen zo laag mogelijk moeten zijn door de risico veroorzakers aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid. In dit spoor is vooral ingezet op de Ketenstudies voor ammoniak, chloor en LPG. Het tweede spoor zette in op het vinden van oplossingen voor specifieke problemen, in het bijzonder de externe veiligheidsproblemen bij de nieuwe sleutelprojecten. Dit heeft vorm gekregen door het project Knelpunten Infrastructuur Externe Veiligheid (KIEV).

De Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG zijn inmiddels afgerond en het kabinetsstandpunt (TK 2004-2005, 27 801, nr. 26) daarover is toegezonden en besproken in de Tweede Kamer. Dit spoor heeft aan de verwachtingen voldaan. Het kabinetsstandpunt benoemt maatregelen die nagenoeg alle bestaande veiligheidsknelpunten (overschrijdingen minimum beschermingsniveau plaatsgebonden risico (PR) van  $10^{-6}$  per jaar) rond LPG, ammoniak en chloor tot een oplossing kan brengen en die overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) grotendeels kan wegnemen. Hierboven op worden maatregelen voorgesteld die risico's van ongevallen met grote effecten verder verminderen.

Het KIEV-project heeft zich geconcentreerd op knelpunten rond de nieuwe sleutelprojecten en de Drechtsteden. De externe veiligheidsproblematiek is binnen dit project grotendeels tot een oplossing gebracht. Ook is binnen dit project naar aanleiding van de problematiek in Drechtsteden een toetsingskader voor het omgaan met groepsrisico's ontwikkeld, dat ook in andere gevallen wordt toegepast. Voor de nog resterende knelpunten liggen de oplossingen binnen handbereik. Cruciale factoren hierbij waren betere vervoersprognoses, heldere afspraken over de te gebruiken berekeningsmethoden en concrete maatregelen.

## 1.3 Andere resultaten van het externe veiligheidsbeleid 5 jaar na Enschede

Andere belangrijke resultaten van het externe veiligheidsbeleid vijf jaar na Enschede zijn:

- inzicht in op welke plekken in Nederland er welke risico's zijn (vrijwel geheel in kaart gebracht, op enkele grote bedrijven en grote opslagplaatsen van chemische stoffen na; deze zullen begin 2006 bekend zijn);



- deze kennis wordt steeds meer voor iedereen beschikbaar gemaakt via risicokaarten (vijf provincies hebben al een risicokaart opgesteld, de overige kaarten zijn uiterlijk 2006 beschikbaar);
- door het Vuurwerkbesluit is de opslag van consumentenvuurwerk veilig en zijn er geen opslagplaatsen van zwaar, professioneel vuurwerk meer in Nederland;
- er is een saneringsplan om situaties rond risicovolle inrichtingen die niet voldoen aan het minimum beschermingsniveau aan te pakken. Uiterlijk in 2010 zijn deze situaties opgelost;
- de zogenaamde urgente sanering van circa 200 LPG-tankstations waar huizen te dichtbij staan is in 2004 gestart en is in 2007 afgerond. Als gevolg van het convenant met de LPG-sector zullen de overige LPG-tankstations uiterlijk 2010 op het gewenste niveau worden gebracht door maatregelen van de sector;
- om deze saneringen mogelijk te maken is het Besluit externe veiligheid inrichtingen opgesteld en in werking getreden;
- er is een convenant met Akzo Nobel afgesloten, waardoor er vanaf 2006 geen structureel vervoer van chloor per spoor binnen Nederland zal plaatsvinden. De productie en verwerking van chloor in Nederland is vanaf dat moment geografisch in balans waardoor transport overbodig is geworden. Het kabinet spant zich in om het ontstaan van nieuwe structurele stromen van chloor via het spoor te voorkomen en hanteert daarbij het chloorconvenant als uitgangspunt;
- provincies en gemeenten krijgen in ieder geval tot 2010 elk jaar 20 miljoen subsidie voor de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid.

#### **1.4 We zijn nog niet klaar**

De instrumentering van het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen is grotendeels afgerond. Saneringsprogramma's liggen op schema en er zijn al flink wat knelpunten opgelost. Het instrumentarium ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen zoals die onder andere in het kabinetsstandpunt over de vuurwerkcramp is aangekondigd wordt momenteel ingevuld. De Nota vervoer gevaarlijke stoffen die onlangs aan u is aangeboden verschaft helderheid over de in te zetten instrumenten. Meer informatie hierover vindt u verderop in deze brief onder de resultaten van het afgelopen jaar ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen.

##### **Organisatie externe veiligheidstaken bij provincies en gemeenten**

De uitvoering van externe veiligheidstaken stelt hoge eisen aan de professionaliteit en kwaliteit van de organisaties bij provincies en gemeenten. Voor de versterking van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid is 20 miljoen euro per jaar beschikbaar. Tot en met 2010 worden deze middelen door middel van een specifieke uitkering ter beschikking gesteld. Gekozen is voor een programma-financiering dat met name inzet op stimulering van samenwerking tussen diverse overheidsorganisaties. De programma-financiering neemt de huidige verdeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden en de structuur van de ambtelijke organisaties als uitgangspunt. De vraag kan gesteld worden of binnen deze structuur de benodigde kwaliteit gerealiseerd kan worden en of niet verdergaande oplossingen gevonden moeten worden.

In diverse PAO projecten (o.a. clusteraanpak gevaarlijke stoffen en externe veiligheid) is de organisatie van uitvoering en handhaving aan de orde. Ervan uitgaande dat bestuurlijke verantwoordelijkheden ongewijzigd blijven zou het bestuur veel beter bediend kunnen worden door de uitvoering en handhaving te organiseren in regionaal werkende diensten als de DCMR. Deze organisatie werkt dan voor gemeenten, provincies en eventueel ook het Rijk. Een keuze voor het DCMR-model is breder dan het efficiënt organiseren van externe veiligheidstaken. Hierbij moet gedacht worden aan vergunningverlening en het raakvlak met de ruimtelijke ordening en is er een relatie met de wijze waarop veiligheidstaken in het kader van de veiligheidsregio's worden georganiseerd. Binnen de PAO projecten zijn naast het DCMR-model ook nog andere opties in beeld zoals het Britse model met een landelijke Health and Safety Executive (HSE). Afhankelijk van de keuzes die hierin nog gemaakt moeten worden en in hoeverre nog investeringen nodig zijn om de uitvoering en handhaving bij gemeenten en provincies op een adequaat peil te brengen zal worden bezien hoeveel financiële middelen na 2010 nodig zijn. Continuering zal na 2010 plaatsvinden door overheveling van financiële middelen naar het Gemeente- en Provinciefonds.

##### **Nieuwe EV opgaven dienen zich aan**

Het huidige externe veiligheidsbeleid richt zich op risicovolle activiteiten, waarvan de risico's sinds jaar en dag bekend zijn. Aanvaardbaarheid en maatregelen om risico's (= kans x effect) te reduceren worden gebaseerd op casuïstiek en bekende faalfrequenties. De vraag is hoe we ons met ons beleid kunnen voorbereiden op nieuwe ontwikkelingen zoals een waterstofeconomie of CO<sub>2</sub> opslag waarvoor de casuïstiek nog grotendeels ontbreekt. Het kabinet zal begin 2006 in de Toekomstagenda Milieu nader



ingaan op deze spanning tussen enerzijds de kansen van nieuwe technologieën en anderzijds de hiermee samenhangende nieuwe risico's. De hoofdlijnennotitie over de Toekomstagenda Milieu heb ik u op 5 oktober 2005 toegezonden (TK 2005-2006, 27801, nr. 41).

## **2 Voortgang EV beleid van het afgelopen jaar**

### **2.1 Wet- en regelgeving**

#### **Besluit externe veiligheid inrichtingen**

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de ter uitvoering daarvan vastgestelde Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn op 27 oktober 2004 in werking getreden. In het eerste halfjaar van 2005 is deze regelgeving uitvoerig onder de aandacht gebracht van gemeenten en provincies. In alle provincies zijn daartoe één of meer voorlichtingsdagen en workshops georganiseerd over de toepassing door overheden van de regels voor externe veiligheid bij inrichtingen. Hiervoor was ruime belangstelling bij ambtenaren op het gebied van vergunningverlening, handhaving, ruimtelijke ordening en brandweer. De bijeenkomsten hebben veel inzicht gegeven voor de praktische uitvoering van het Bevi. Deze inzichten zijn gebruikt bij het opstellen van handreikingen en de voorlichting aan gemeenten en provincies door Infomil.

Het is mijn voornemen om de Revi begin 2006 aan te vullen met regels die ertoe moeten leiden dat in die gevallen waarin de risico's bij inrichtingen door een berekening moeten worden vastgesteld, die berekening op een uniforme wijze geschiedt. De bestaande keuzevrijheid bij het gebruik van software voor het berekenen van die risico's wordt afgeschaft ten gunste van het verplichte gebruik van één pakket dat door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beschikbaar zal worden gesteld. Ten behoeve van het correct gebruik van deze software zal een handleiding risicoberekening worden uitgebracht. Voor de selectie van de bedoelde software is een Europese aanbestedingsprocedure gevolgd die thans nagenoeg is afgerond. Middels deze procedure is een softwarepakket aangewezen op basis van inhoudelijke eisen, gebruiksmogelijkheden en gebruiksvriendelijkheid. De invoering van de software en de daarbij behorende begeleiding, onder andere in de vorm van cursussen, zal naar verwachting in het voorjaar van 2006 plaatsvinden.

#### **Besluit risico's zware ongevallen 1999**

Met het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo '99) is voor een belangrijk deel de Europese Seveso II richtlijn in Nederland geïmplementeerd. Mede naar aanleiding van enkele zware ongevallen binnen de Europese Unie, waaronder de vuurwerkcramp in Enschede en de kunstmest explosie in Toulouse, is de Seveso II richtlijn op 16 december 2003 gewijzigd. Deze wijzigingen zijn dit jaar geïmplementeerd door een Besluit tot wijziging van het Brzo '99 en het Besluit rampenbestrijdingsplannen inrichtingen. Dit wijzigingsbesluit is op 4 oktober 2005 in werking getreden.

Op 9 november 2004 heb ik u mede namens mijn ambtgenoten van BZK en SZW geïnformeerd over de evaluaties van het Brzo '99 (vrom04100) en het voornemen om een verbeterprogramma te starten ten behoeve van de uitvoering en handhaving van dit besluit. Meer informatie over dit verbeterprogramma vindt u verderop in deze brief onder Uitvoering en Handhaving. Met een beperkte wijziging van het Brzo '99 kan tegemoet worden gekomen aan enkele tijdens de evaluaties geconstateerde problemen. Ik heb hiertoe op 15 september 2005 een ontwerpbesluit tot wijziging gepubliceerd in de Staatscourant (nr. 179/pagina 9). Het betreft voornamelijk de volgende verbeteringen:

- reductie van de complexiteit;
- completeren van de handhavingsmogelijkheden;
- explicieter maken van de 1-loket gedachte en de bijbehorende coördinatie door het bevoegd gezag Wet milieubeheer;
- het beter informeren van werknemers.

#### **Buisleidingen**

In maart 2005 heeft het kabinet besloten de verantwoordelijkheid voor het beleid voor transportleidingen voor gevaarlijke stoffen ('dossier buisleidingen') over te dragen van de minister van EZ aan de minister van VROM. Het kabinet baseerde zich hierbij op het advies van de heer mr. M.E.E. Enthoven, 'Samen voor de buis', dat hij eind 2004 heeft uitgebracht aan de ministeries van EZ, VROM en V&W. In dit advies wijst de heer Enthoven op een aantal knelpunten in het beleid en beheer die een snelle aanpak vergen. De gesignaleerde tekortkomingen liggen onder meer op het gebied van visie, wetgeving, concessieverlening, externe veiligheid, ruimtelijke doorwerking, beheer en toezicht, registratie van risico's rond buisleidingen, incidentbehandeling en rampenbestrijding en moedwillige verstoring. Het kabinet heeft het advies



overgenomen om een interdepartementale taskforce dit 'achterstallig onderhoud' aan de kant van de overheid aan te laten pakken.

De minister van VROM heeft inmiddels uitvoering gegeven aan dit kabinetsbesluit door binnen de directie Externe Veiligheid van VROM een nieuw programma in het leven te roepen dat is belast met de aanpak van het achterstallig onderhoud op het dossier en het voorbereiden van een meer structurele aanpak ervan. Binnen dit programma is op jaarbasis voor een periode van twee à drie jaar acht mensjaar beschikbaar. VROM wordt verantwoordelijk voor de concessieverlening, het secretariaat van de Planologische Werkcommissie en het Structuurschema Buisleidingen. Met betrekking tot de externe veiligheid zal een wettelijke regeling worden ontwikkeld waarin onder meer de afspraken die nu nog vastgelegd zijn in de circulaire over aardgastransportleidingen en brandbare vloeistoffen worden geactualiseerd en geschoeid op de leest van het externe veiligheidsbeleid conform het NMP4.

Met de Vereniging van leidingeigenaren in Nederland (Velin) ben ik in dit verband in overleg over de aanpassing van de bestaande circulaire in het licht van nieuwe inzichten in de risico's van aardgastransportleidingen en leidingen voor het transport van brandbare vloeistoffen. De actualisering van de risico's van aardgastransportleidingen leidt ertoe dat in een groot aantal situaties niet kan worden voldaan aan het gewenste basisveiligheidsniveau, ook al houden gemeenten rekening met de bebouwingsafstanden die de circulaire aangeven. Het is mijn inzet dat nieuwe bouwplannen voortgang kunnen vinden met inachtneming van de afstanden uit de circulaire van 1984. Daarnaast moet onder andere door het treffen van risicobeperkende maatregelen worden voldaan aan het basisveiligheidsniveau. Dit is uiteraard afhankelijk van de haalbaarheid en betaalbaarheid daarvan. Het is mijn voornemen om deze gedachtegang in een wettelijke regeling vast te leggen. Ik wil met de andere overheden afspraken maken over de doorwerking van de risico's van buisleidingen in ruimtelijke plannen, zodat over een aantal jaren de ruimtelijke plannen op dit punt geactualiseerd zijn. Hiervoor is een goede registratie van buisleidingen en de daarmee samenhangende risico's noodzakelijk.

Het komende jaar zullen VROM en EZ regelingen treffen om de verbetering van de veiligheidsprestaties te waarborgen en afspraken te maken met de branche over te hanteren veiligheidsindicatoren, normering, certificering en accreditering van veiligheidsmanagementsystemen. De inspectiediensten van VROM en EZ zullen in dit licht afspraken maken over een eenduidige en gecoördineerde aanpak van het toezicht. Voor de korte termijn zal de invulling van het toezicht door de VROM-Inspectie zich beperken tot de toetsing van bestemmingsplannen en enkele projecten met betrekking tot de veiligheid van buisleidingen. Voor de langere termijn werk ik aan aanpassing van de regelgeving rond buisleidingen met als doel een betere verankering van verantwoordelijkheden, rechten en plichten.

Medio 2006 zal ik u een voorstel sturen voor de aanpak van het buisleidingendossier en de daarvoor benodigde instrumentatie. Het ministerie van V&W zal voor medio 2007 een visie op het gebruik van buisleidingen als transportmodaliteit ontwikkelen. Het kabinet zal nog bezien in welk kader deze visie en de daaraan gekoppelde (toekomstige) ruimtebehoefte voor buisleidingen zal worden vastgelegd. Het ministerie van BZK en de VROM-Inspectie werken aan een verbetering van de incidentbehandeling en rampenbestrijding rond buisleidingen. De Leidraad Buisleidingincidenten zal medio 2006 zijn aangepast. Het ministerie van EZ is verantwoordelijk voor het opzetten van een grondroedersregeling, die het melden van graafactiviteiten verplicht gaat stellen. De minister van VROM wordt medeondertekenaar van de wet waarvan het voorstel voor advies bij de Raad van State ligt. Tevens houdt EZ verantwoordelijkheid op het gebied van de gasector, met uitzondering van de externe veiligheidsaspecten en aspecten van ruimtelijke inpassing van leidingen, waarvoor VROM verantwoordelijk is. Een taskforce is belast met de interdepartementale afstemming van taken met het oog op een goed verloop van het programma.

#### **Transport gevaarlijke stoffen**

In het NMP4 is 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.

#### *Nota Vervoer gevaarlijke stoffen*

De nota vervoer gevaarlijke stoffen (Nota VGS) is in november 2005 aan de Tweede Kamer (vergaderjaar 2005-2006, 30373, nr. 2) aangeboden. De Nota VGS is een uitwerking van de beleidsvernieuwing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Het doel van de nota is het



vervoer van gevaarlijke stoffen duurzaam mogelijk te maken. Daarbij wordt een balans gecreëerd tussen vervoersbelangen, ruimtelijke belangen en veiligheidsambities. De Nota VGS is een agenderende nota waar op basis van een uitvoeringsprogramma met alle betrokkenen (rijk, medeoverheden en bedrijfsleven) de komende tijd verder uitwerking aan zal worden gegeven.

#### *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 (RVGS spoor)» wordt uitgewerkt. In die brief (TK 24 611, 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 maximale hoeveelheid gevaarlijke stoffen per jaar (gebruiksruimte). Een wettelijke regeling moet de maximale hoeveelheden per categorie spoorlijn vastleggen, vergezeld van een kaart van het spoorwegnet, waarop per spoorlijn is aangegeven in welke categorie deze is ingedeeld. De invoering is gepland per 1 januari 2007, 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. De RVGS-spoor is mede input voor het basisnet spoor dat als uitwerking van de nota vgs zal worden ontwikkeld. Over de samenhang tussen RVGS-spoor en het basisnet spoor wordt u begin 2006 nader geïnformeerd middels een brief van VenW.

Ik ben met mijn ambtgenoot van VenW voornemens om spoorwegemplacements waar gerangeerd wordt met gevaarlijke stoffen als categorie inrichtingen aan te wijzen. Het Bevi zal dan ook op deze inrichtingen van toepassing zijn. Hierdoor wordt enerzijds bereikt dat rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen binnen zekere grenzen kunnen (blijven) plaatsvinden en dat ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot kwetsbare functies op afstand blijven. Anderzijds wordt daarmee een minimum beschermingsniveau voor burgers die in de nabijheid van die emplacements wonen of werken gewaarborgd. Het spooreplacement Kijfhoek wordt vanwege zijn strategische functie in het nationale en internationale goederenvervoer, onderdeel van het basisnet spoor, net als een beperkt aantal andere emplacements. Voor het emplacement Kijfhoek zullen in het kader van het basisnet spoor bijzondere ruimtelijke maatregelen worden genomen.

#### **Luchtvaart**

##### *Schiphol*

Op 13 september 2005 heeft de Eerste Kamer ingestemd met de wetswijziging waarbij afstand is genomen van de eis voor een stand-still van het groepsrisico in de omgeving van Schiphol. Hiermee is ook de koppeling van het groepsrisico aan een causaal model losgelaten. In vervolg op de afgelopen jaar afgeronde onderzoeken naar de actuele ontwikkeling van het groepsrisico bij Schiphol en alternatieve bepaling van het groepsrisico en de verkenning van de gebiedsgerichte benadering is inmiddels gestart met een ex ante beleidsevaluatie van alternatieven van groepsrisicobeleid (uitvoerders Twijnstra Gudde en RIVM). De resultaten hiervan zullen samen met de resultaten van de evaluatie van het Schipholbeleid in februari 2006 worden aangeboden aan de Tweede Kamer. In de evaluatie van het Schipholbeleid worden onder andere de huidige regels en grenzen voor externe veiligheid in de Wet Luchtvaart en luchtvaartbesluiten onder de loep genomen. Een consortium onder leiding van de TUDelft heeft opdracht gekregen voor de verdere ontwikkeling van een causaal model (looptijd drie jaar), primair gericht op verbetering van de interne (vlieg)veiligheid in plaats van het groepsrisico.

##### *Regionale luchthavens*

Per brief van 28 november 2005 van de staatssecretaris van V&W, in overeenstemming met de staatssecretaris van VROM is de provincies Groningen, Drenthe, Flevoland, Zuid-Holland en Limburg gevraagd interim externe veiligheidsbeleid te gaan voeren rond de regionale luchthavens. De brief is in afschrift aan de Tweede Kamer en aan alle betrokken gemeenten gestuurd. Vanaf 28 november kunnen de provincies interim-beleid gaan voeren binnen de PR  $10^{-6}$  contour. Dit interim-beleid blijft van kracht tot de beperkingengebieden zijn vastgesteld op basis van de PR  $10^{-6}$  en  $10^{-5}$  met een luchthavenbesluit op basis van de nieuwe regelgeving burger- en militaire luchthavens. Naar verwachting treedt in 2007 de Regelgeving burger- en militaire luchthavens in werking. De beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de risicocontouren worden daarmee wettelijk geregeld.



## 2.2 Uitvoering en handhaving

### Versterken uitvoering en handhaving provincies en gemeenten

In elke provincie wordt rondom een aantal externe veiligheidsthema's projecten uitgevoerd door gemeenten, provincies en samenwerkingsverbanden. Deze projecten zijn gericht op het versterken van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid. Het afgelopen jaar is de uitvoering van de programma's gestart en de eerste resultaten van de projecten zijn veelbelovend.

Mede door de goede tussenresultaten van programmafinanciering heeft het Rijk, met instemming van de andere overheden er voor gekozen om programmafinanciering te continueren tot en met 2010. De provincies bereiden nu hun programma's voor, voor de periode 2006-2010. In de komende periode zal de nadruk liggen op een structurele uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. De programmafinanciering 2006-2010 beoogt nadrukkelijk een ontwikkeling 'van nieuwigheid naar routine' in gang te zetten: minder projecten en meer structurele uitvoeringsactiviteiten, minder inhuur van expertise en meer aantrekken van expertise en verankeren van structurele samenwerking op een effectief en efficiënt schaalniveau.

### Verbeterprogramma Brzo '99

Op 9 november 2004 heeft u twee evaluatie rapporten en een communiqué ontvangen met een begeleidende brief (VROM 04100) waarin ik mede namens BZK en SZW de uitgangspunten voor een verbeterprogramma Brzo '99 schets. Het verbeterprogramma is met grote betrokkenheid van landelijke en lokale overheidspartijen en het bedrijfsleven uitgewerkt en begin 2005 vastgesteld aan de hand van een gemeenschappelijk eindbeeld. Dit eindbeeld richt zich vooral op de eisen die mogen worden gesteld aan de gezamenlijke overheidsprestatie, maar waar de uitvoering van het Brzo '99 nog te kort schiet. Het gaat hierbij om tijdigheid, eenduidigheid en uniformiteit.

Het verbeterprogramma wordt gevormd door een zestal deelprojecten:

- Horizontale samenwerking en aanscherping verantwoordelijkheden.  
Hierbij wordt de samenwerking en de vorming van de 1-loket gedachte nader ingevuld om de eenduidigheid en de efficiency van het overheidstoezicht verder te vergroten.
- Verhouding Overheid – Bedrijfsleven.  
Nadruk op verantwoordelijkheid van het bedrijf voor de veiligheid in en rond het bedrijf en het afstemmen van de intensiteit en aard van het toezicht op de veiligheidscultuur en prestaties van de bedrijven.
- Instellen van een permanente landelijke coördinatiestructuur Brzo '99 die gaat toezien op het nakomen van afspraken rond de samenwerking en uniform en eenduidig overheidsoptreden richting bedrijven.
- Instrumenten voor de uitvoering.  
Het ontwikkelen van ontbrekende toetsingskaders en instrumenten. Belangrijker is echter het verzamelen van alle goede instrumenten die al centraal of decentraal zijn ontwikkeld en deze terugbrengen tot uniforme en behapbare proporties.
- Eisen aan overheidsorganisaties en toezichthouders.  
Binnen dit project worden kwaliteitseisen geformuleerd voor overheidspartijen en de individuele toezichthouders. Hiermee moet gewaarborgd worden dat het toezicht gebeurt binnen de gestelde termijnen en met voldoende kennis en ervaring. Binnen het verbeterprogramma wordt een traject gestart waarin met behoud van de huidige bestuurlijke verantwoordelijkheden gezocht wordt naar een geschikte schaalgrootte om de ambtelijke ondersteuning voor de uitvoering van het Brzo '99 op het gewenste niveau te kunnen brengen.
- Kennisuitwisseling en opleiding van toezichthouders.

Dit jaar is voortvarend gewerkt aan het uitvoeren van de deelprojecten waarbij de resultaten voor bedrijven en overheden zichtbaar beginnen te worden. Hiertoe zijn meerdere bijeenkomsten in het land georganiseerd voor overheden en bedrijfsleven en is met een brief aan gemeenten en provincies gecommuniceerd over de al beschikbare resultaten. Deze brief gaat ook in op hoe de verbeteringen passen in de eerst volgende twee vijfjaarlijkse evaluaties van het veiligheidsrapport van bedrijven en de bijbehorende beoordelingen hiervan door de overheden in 2006 en uiterlijk 2011. Het verbeterprogramma zelf zal begin 2006 worden afgerond waarmee dan de noodzakelijke randvoorwaarden beschikbaar zijn voor bedrijven en de uitvoerende overheden om tot het gewenste niveau te kunnen komen.



## **Groepsrisico**

In de voortgangsbrief externe veiligheid van 1 september 2003 (TK, vrom030567) is uw Kamer geïnformeerd over de richting die het kabinet voor het groepsrisico kiest. Daarin is toegezegd dat eind 2005 een afrondend kabinetsstandpunt over de werkwijze voor groepsrisico's zal verschijnen. In het kabinetsstandpunt over de 'Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG' (TK 2004-2005, 27801, nr. 26) en de kabinetsreactie op het advies 'Verantwoorde Risico's, Veilige Ruimte' van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad (TK 2004-2005, 27801, nr. 27) heeft het kabinet de destijds geformuleerde beleidsrichting tussentijds inhoudelijk verder aangevuld en verdiept. Op basis daarvan, enkele nog aanvullend uitgevoerde studies en de eerste praktijkervaringen wordt de groepsrisicobeleidsontwikkeling via een begin 2006 aan uw Kamer te zenden beleidsbrief afgerond.

De ministeries VROM en BZK hebben in samenwerking met vertegenwoordigers uit het veld een handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico opgesteld. Deze handreiking is erop gericht de verschillende disciplines, milieu, ruimtelijke ordening en rampenbestrijding, bij te staan in het opstellen van hun advies over het groepsrisico aan het bestuur. Het bestuur moet zich immers op grond van het Bevi verantwoorden over de besluiten die genomen worden met betrekking tot het groepsrisico. De handreiking bevindt zich nu in een testfase waardoor praktijkvoorbeelden en ervaringen verzameld kunnen worden. Alle informatie en praktijkervaringen worden uitgewisseld via de website: [www.groepsrisico.nl](http://www.groepsrisico.nl). Eind van dit jaar zal de handreiking definitief worden gemaakt. De reacties op de handreiking zijn positief en komend jaar zal het kabinet verder werken aan de implementatie van dit verantwoordingsbeleid bij o.a. de brandweer. De ervaringen met de verantwoordingsplicht zullen ook hun weerslag vinden in de brief over groepsrisico die ik begin 2006 naar de Kamer stuur.

## **Risicocommunicatie en Model-Risicokaart en Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen**

### *Risicocommunicatie*

Sinds mei 2005 maken vele gemeenten en provincies gebruik van de diensten van het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie (ERC) van het ministerie van BZK. Het gaat hier vooral om ondersteuning en advisering bij risico- en crisiscommunicatie. Er is beslist behoefte aan verdere professionalisering op deze terreinen. De al eerder beschikbaar gestelde handreiking Risicocommunicatie maakt deel uit van deze professionalisering. Op dit moment wordt bezien of de handreiking verder kan worden geoperationaliseerd door het aan te vullen met meer praktische tips. Daarnaast wordt in samenwerking met inmiddels 9 departementen (BZK, VROM, V&W, SZW, OC&W, VWS, EZ, Justitie en AZ) gewerkt aan het project Versterken Veiligheidsbewustzijn.

### *Risicokaart en Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen.*

Vanaf 2004 zijn de provincies nadrukkelijk aan de slag met de productie van de risicokaart, gebaseerd op het landelijk model, dat eind 2003 aan de provincies is aangeboden. In april 2005 publiceerde de provincie Overijssel als eerste de op dat model gebaseerde risicokaart. Het is de bedoeling dat in 2006 alle provincies over een dergelijke risicokaart beschikken, die via het internet toegankelijk zijn. Deze risicokaart is voor gemeenten een instrument om inwoners te informeren over risico's in hun woon- en leefomgeving (risicocommunicatie). Ook overheidsorganisaties zoals hulpverleningsorganisaties en afdelingen Ruimtelijke Ordening kunnen gebruik maken van deze informatie bij het maken van beleid. Operationele diensten als brandweer en politie maken gebruik van deze kaarten bij de voorbereiding op ongevallen en rampen. Ook kunnen de diensten deze informatie gebruiken bij het voorkomen en het verkleinen van risico's.

Bij het RIVM wordt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen ontwikkeld, waarin een groot deel van de risico's met brandbare, toxische en explosieve stoffen worden opgenomen. Het bevoegd gezag levert op basis van de Wet milieubeheer de gegevens aan het RIVM. De gegevens van het RRGs worden via de provinciale risicokaarten aan de burger getoond.

Omdat het RRGs en de risicokaart nauw met elkaar samenhangen, vindt er voortdurend in het kader van de ontwikkeling, afstemming plaats tussen het RIVM en het IPO. Het RRGs zal eind 2005 volledig operationeel zijn. De verwachting is dat het Registratiebesluit (AMvB), dat de basis is voor het RRGs, in januari 2006 in werking kan treden. Op dat moment zal ook artikel 6a van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo), de grondslag voor de provinciale risicokaarten, in werking treden.

De directe relatie tussen het RRGs en de risicokaart is voor mij reden geweest consequenties en voorwaarden in beeld te brengen van een volledige integratie tussen beide systemen. Ik verwacht dat deze integratie medio 2006 haar beslag kan krijgen.





Recente aanslagen en de dreigingen daarvan hebben ertoe geleid dat zeer onlangs door de minister van BZK bij de Raad van State via een spoedprocedure advies is gevraagd over een voorstel om het eerder genoemde artikel 6a van de Wvzo aan te passen. Die aanpassing heeft als doel de minister van BZK in staat te stellen beperkingen aan te brengen in de toegankelijkheid van de provinciale risicokaarten. Het gaat er hierbij vooral om dat effectafstanden niet meer op risicokaarten via het internet worden getoond. Aan de openbaarheid van deze effectafstanden wordt niet getornd. Burgers kunnen bij het bevoegd gezag informatie daarover verkrijgen. Het wetsvoorstel is nodig omdat de provinciale besturen niet bereid waren in te gaan op het eerder gedane verzoek van de minister van BZK om de effectafstanden weg te laten op hun risicokaarten. De bedoeling is dat deze wetsaanpassing ook in januari 2006 in werking kan treden. Overigens zal de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties een discussie initiëren over het gebruik van internet voor overheidsinformatie en de mogelijke risico's die daaraan zijn verbonden.

#### **Veiligheidsmanagement bedrijven**

In de periode 2002-2003 vond een sterke stijging plaats van het aantal zware incidenten met gevaarlijke stoffen. SZW heeft diverse onderzoeken uitgevoerd naar de achtergrond hiervan en de Kamer geïnformeerd over de resultaten (TK 2004-2005, 25883, nr. 49, 18 mei 2005). Veel incidenten bleken een relatie te hebben met onderhoud(management) en het niet voldoende onderkennen van de risico's. Daarnaast bestaat de indruk dat door economische invloeden de veiligheid in de industrie onder druk wordt gezet. SZW stimuleert de veiligheid door het accent te leggen op het borgen van een goede veiligheidscultuur in bedrijven. Via het programma Versterking Arbeidsveiligheid kunnen bedrijven subsidie krijgen voor het versterken van hun veiligheidscultuur.

Daarnaast wordt ook gewerkt aan het veiligheidsmanagement in bedrijven. In opdracht van SZW en VROM is een Nederlands Technische Afspraak (NTA) voor veiligheidsmanagementsystemen opgesteld. Deze sluit nauw aan op de bestaande managementstructuur in veel bedrijven, en is daardoor, zeker voor kleinere bedrijven, een praktisch handvat om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen en stand der techniek ten aanzien van veiligheid.

#### **Internationaal onderzoek**

In de periode november 2004 – maart 2005 is een internationaal onderzoek uitgevoerd naar verschillende aspecten van het externe veiligheidsbeleid in acht landen: België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland.

Het onderzoek beoogt drie dingen aan te reiken:

- leerpunten voor het Nederlandse beleid;
- mogelijkheden voor gezamenlijke beleidsontwikkeling;
- kansen/redenen voor grensoverschrijdende samenwerking.

Het onderzoek is geen vergelijkend onderzoek van het externe veiligheidsbeleid, evenmin een benchmark.

Het eindresultaat bestaat uit een eindrapport met als bijlage acht afzonderlijke landenrapportages en de uitkomsten van vijf cases. De management samenvatting hiervan is bijgevoegd. Het onderzoek levert aanknopingspunten op voor verdere uitwisseling en reflectie op de ontwikkeling en uitvoering van het Nederlandse externe veiligheidsbeleid. Het onderzoek is hiermee een belangrijk document voor agendavorming waarbij ik me zal richten op mogelijkheden voor verdere uitwisseling en samenwerking met één of meerdere andere landen.

Uit het onderzoek is een drietal belangrijke noties te destilleren:

Ten eerste is het meest opvallend en kenmerkend voor de huidige stand van zaken dat er veel verschillen bestaan. Schijnbaar gelijke uitgangspunten, begrippen en definities (maar ook methodieken en rekenmethoden) worden dikwijls verschillend benaderd, geïnterpreteerd en uitgewerkt. Het lijkt zinvol om te komen tot een Europees woordenboek met een helder begrippenkader dat in ieder geval spraakverwarring voorkomt.

Ten tweede is het omgaan met het begrip "Externe Veiligheid" zoals dat in Nederland wordt gedefinieerd, een onderwerp dat in de onderzochte landen nog volop in ontwikkeling is. Het is in behoorlijke mate incidentgedreven en nog niet echt uitgekristalliseerd. Nederland (maar bijvoorbeeld ook het Verenigd Koninkrijk en Duitsland) heeft een consistent en samenhangend beleidsbouwwerk. In Nederland gaat "Externe Veiligheid" niet meer alleen over inrichtingen, maar is juist ook een verbinding gemaakt met ruimtelijke ordening en transport. Daarnaast heeft Nederland door de invoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen een zeer structurele



aanpak gekozen. Er zijn dan ook landen die met name vanwege deze aspecten met veel belangstelling naar Nederland kijken.

Ten derde blijkt uit het onderzoek dat Nederland omgekeerd juist ook van andere landen veel kan leren. De wijze van organisatie in andere landen is hiervan, ondanks verschillen in bestuurlijke verantwoordelijkheden, een voorbeeld. Het is interessant voor Nederland om te onderzoeken welke organisatievorm de kwaliteit en de efficiëntie van uitvoering het meest vergroot.

#### **Sanering vuurwerkbedrijven**

Vuurwerkbedrijven die niet aan de eisen van het Vuurwerkbesluit konden of wilden voldoen zijn gestopt met de vuurwerkactiviteiten. Bedrijven die vrijwillig zijn gestopt omdat de noodzakelijke aanpassingen om bedrijfsmatige redenen niet konden worden gerealiseerd, zijn niet financieel gecompenseerd. Voor bedrijven die feitelijk niet konden voldoen aan de afstandseisen voor bebouwing in de omgeving van het bedrijf zijn de milieuvergunningen door het bevoegd gezag ingetrokken. Bij de intrekking van de vergunning om milieuhygiënische redenen komt een gesaneerd bedrijf op grond van artikel 15.20 van de Wet milieubeheer in aanmerking voor een schadevergoeding. De bedrijven die recht hebben op een schadevergoeding hebben deze inmiddels ontvangen. Voor drie bedrijven loopt nog een procedure tot vaststelling van de schadevergoeding wegens bijzondere omstandigheden. Het gaat dan om een gedeeltelijke bedrijfsbeëindiging, een gedeeltelijke bedrijfsverplaatsing en een bedrijf dat snel na de vuurwerkcramp op vrijwillige basis de opslag van professioneel vuurwerk heeft beëindigd. Tot slot heeft één bedrijf beroep ingesteld tegen het gedeeltelijk intrekken van de milieuvergunningen, omdat het bedrijf van mening is dat haar vergunningen in zijn geheel moeten worden ingetrokken. Dit beroep is nog in behandeling bij de Raad van State.

Het vaststellen van schadevergoedingen heeft geleid tot diverse bezwaren van bedrijven. Tot nu toe heeft dit 6 beroepen opgeleverd bij de Rechtbanken en de Raad van State en 2 maal is hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. De genomen besluiten hebben hierbij de rechterlijke toets op hoofdlijn doorstaan. De vuurwerksanering is in deze afrondende fase beperkt tot het vaststellen van enkele schadevergoedingen en de behandeling van nog lopende en nog te verwachten juridische procedures. Verder zijn er drie terugvorderingacties ingezet bij vuurwerkbedrijven, waar ondanks een sanering toch weer vuurwerkverkoop of de opslag van vuurwerk is geconstateerd. De terugvorderingen zijn ingezet op basis van meldingen van de politie of eigen onderzoek. Eén terugvordering is reeds voldaan, een tweede terugvordering is in hoger beroep bevestigd en een derde terugvordering is nog onder de rechter. Dit gaat in totaal om een bedrag van € 33.639,00. Bij nieuwe meldingen van fraude zullen ook terugvorderingacties worden ingesteld.

Het Centrum voor Schone Technologie en Milieubeleid (CSTM) van de Universiteit Twente heeft een meta-evaluatie uitgevoerd van de veranderingen in beleid en praktijk rond de Nederlandse vuurwerksector. Het onderzoek bevat een overzichtsstudie naar de activiteiten van overheden naar aanleiding van de vuurwerkcramp en de effecten daarvan op de veilige bedrijfsvoering in de vuurwerkbranche. Het onderzoeksrapport van CSTM is openbaar en is te vinden op de VROM-site. De hoofdconclusie van het onderzoek is dat de veiligheid rond de erkende en legale vuurwerksector sterk is toegenomen, maar dat activiteiten met illegaal vuurwerk nog steeds een veiligheidsprobleem vormen. De evaluatie van het Vuurwerkbesluit zelf zal in 2006 worden gestart en naar verwachting in 2007 worden afgerond.

#### **Sanering LPG-tankstations**

De urgente sanering van situaties met kwetsbare objecten binnen 25 meter van een LPG-tankstations is voortvarend voortgezet. Voor 165 van de 200 knelpunten is de procedure gestart. Voor 51 LPG-tankstations is de maximale hoogte van de schadevergoeding vastgesteld.

De VROM-inspectie heeft onlangs het eerder toegezegde onderzoek afgerond naar de veiligheidssituatie bij kleine LPG-depots. Er blijken nog vier van dit type bedrijven te zijn in Nederland. Twee bedrijven voldoen met zekerheid aan de EV normen en worden op dit moment technische maatregelen genomen om de risico's nog verder te reduceren. Voor de overige twee bedrijven moeten de kwantitatieve risico analyses die naar aanleiding van opmerkingen van het RIVM nog worden aangepast uitsluitend geven over het al dan niet voldoen aan de EV normen. De VROM-inspectie zal in het kader van haar toezichthoudende taak toezien op spoedige afronding en het oplossen van een eventueel resterend EV knelpunt.



### **Adviesraad Gevaarlijke Stoffen**

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) heeft het eerste advies "Ruimte voor Expertise" uitgebracht. Naar aanleiding van dit advies heeft het kabinet een reactie geschreven. Deze reactie is naar de Tweede Kamer verstuurd. Met de instelling van de AGS zijn de CPR-richtlijnen omgezet in Publicaties Gevaarlijke Stoffen (PGS). De AGS is verzocht een aantal PGS-publicaties te herzien. Deze herzieningen en de overige PGS-publicaties worden beschikbaar gesteld via de website van het ministerie van VROM.

De AGS geeft in haar rapport "Ruimte voor Expertise" aan dat men een integrale visie mist op de verbeteren van de kennisontsluiting en –verbreding op het beleidsterrein Gevaarlijke Stoffen en daarmee de samenhang tussen de initiatieven. De AGS pleit voor het stellen van kwaliteitseisen aan competenties van de functionarissen bij gemeenten en provincies. Daarnaast stelt de AGS een kwaliteitsborging voor in de procesgang op dit beleidsterrein. Ook wordt voorgesteld om de specifieke kennis te bundelen en beter toegankelijk te maken door een expertisecentrum Gevaarlijke Stoffen in te stellen. Tot slot pleit de AGS voor het opzetten van een dynamisch kennisnetwerk als stimulans voor vernieuwend multidisciplinair onderzoek.

In de kabinetsreactie op dit AGS-advies wordt aangegeven dat de analyse van de AGS wordt gedeeld. Nader onderzoek is echter noodzakelijk om te bezien of een landelijke expertisecentrum dan wel een goed functionerend landelijke expertisenetwerk een oplossing biedt voor de geconstateerde problemen. Ook de relatie met de private markt zal hierbij in ogenschouw genomen dienen te worden.

### **2.3 Individuele aandachtspunten en projecten**

#### **Implementatie Ketenstudies**

De uitvoering van het kabinetsstandpunt Ketenstudies is inmiddels in volle gang. Om de maatregelen en acties uit het standpunt in samenwerking met het bedrijfsleven, het rijk en de medeoverheden uit te voeren is een implementatieplan opgesteld.

Het belangrijkste resultaat van 2005 wil ik hier uitlichten:

Op 22 juni heb ik het convenant LPG-autogas ondertekend met de LPG-sector voor de verbetering van de veiligheid op en rond LPG-tankstations voor autogas. Het convenant is u ter informatie toegezonden (TK 27 801, nr. 40). In het convenant is afgesproken dat de sector maatregelen gaat nemen rondom het bevoorraden en tanken. Zo zal de sector de tankauto's die LPG-autogas vervoeren uitrusten met een verbeterde vulslang en een hittewerende coating aan brengen. Door de maatregelen zal een groot deel van de overige LPG-autogasstations in 2010 aan de veiligheidsnormen voldoen. De sector is tevens verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten bij de LPG-autogastankstations die dan nog te veel risico veroorzaken.

Aan de andere maatregelen en acties wordt hard gewerkt. Ik ben voornemens in 2006 gezamenlijk met andere verantwoordelijke partijen, de volgende maatregelen uit het kabinetsstandpunt Ketenstudies uit te voeren:

- Afsluiten van een convenant met Yara Sluiskil waarin afspraken worden vastgelegd om de productie en verwerking van ammoniak bij elkaar te brengen.
- Opnemen van technische voorschriften (PGS 13, voorheen CPR 13-2) voor ammoniakkoelinstallaties in de installatie AMvB (dit valt onder de herijking VROM-regelgeving en de herziening van de Wet milieubeheer). Daarnaast stelt de branche zelf een plan van aanpak op om het veiligheidsmanagement te verbeteren door voorlichting en opleiding.
- Gesprekken met verantwoordelijke partijen om te komen tot afspraken over de mogelijkheden voor een modal shift voor gevaarlijke stoffen van weg- en spoorvervoer naar binnenvaart.
- Internationaal inzetten op het opnemen van een doelvoorschrift in internationale regelgeving dat het tijdstip van het optreden van een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) uitstelt bij LPG-tankwagens en LPG-ketelwagens.
- Uitvoering van een pakket aan maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid, beheersbaarheid en zelfredzaamheid in de Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht. Hiervoor is een bijdrage van maximaal € 15 miljoen toegezegd aan de Drechtsteden.



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

In de vierde voortgangsrapportage is aangegeven dat het project KIEV zich voor het grootste deel in de besluitvormende fase bevindt, nadat voor de meeste projecten de risico's voldoende in beeld zijn gebracht en ook inzicht is verkregen in de maatregelen die nodig zijn om de veiligheid te verbeteren. De belangrijkste vordering op projectniveau na de vierde voortgangsrapportage betreft Dordrecht. Voor het project Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is een toezegging gedaan voor een bijdrage aan een onderdoorgang van het spoor als onderdeel van het veiligheidspakket dat in ontwikkeling is voor deze spoorzone. Gewerkt wordt aan een bestuurlijke overeenkomst over dit veiligheidspakket. In de sleutelprojecten in Breda, Arnhem, Utrecht en Amsterdam hebben geen nieuwe vermeldenswaardige ontwikkelingen plaatsgevonden.

### **Goederenemplacementen/PAGE**

Het doel van het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) is om door het treffen van maatregelen te zorgen dat de emplacementen voldoen aan de normen voor externe veiligheid, dat de toekomstige gewenste procesvoering de ruimte heeft én dat er afspraken zijn gemaakt omtrent het opvullen/gebruiken van de ruimte rondom een emplacement. Over het afgelopen jaar kan ik de volgende voortgang melden:

#### *Almelo*

Een maatregelenpakket is definitief geaccordeerd. De uitvoering is in gang gezet.

#### *Deventer*

Op basis van de nieuwste vervoersprognoses (TK 2003–2004, brief vw04000320 plus bijlage) is nagegaan of dit emplacement nog een knelpunt is; de berekening wijst uit, dat dit niet meer het geval is. De situatie Deventer past precies binnen de normen. Het maatregelvoorstel van ProRail is afgewezen door de gemeente vanwege eigen ruimtelijke plannen. Daarmee staat vast dat er geen uitbreidingsmogelijkheden meer bestaan aan zowel de vervoerszijde als aan de ruimtelijke ordeningszijde.

#### *Roosendaal*

In de vorige voortgangsrapportage is reeds gemeld dat dit emplacement nauwelijks meer in gebruik is als rangeerterrein voor treinen met gevaarlijke stoffen. Het is daarom niet langer een PAGE-emplacement. Ik heb tevens aangegeven dat u nader wordt geïnformeerd zodra er overeenstemming is bereikt met Roosendaal over een beperkte financiële bijdrage voor stedelijke ontwikkeling. Tijdens dit proces is naar voren gekomen dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling een aanmerkelijke verhoging van de risico's zou betekenen. Op dit moment worden met alle betrokken partijen de mogelijke opties in kaart gebracht. Naar verwachting kan definitieve besluitvorming hierover medio volgend jaar plaatsvinden. Hierover zult u dan nader worden geïnformeerd.

#### *Sas van Gent*

Een studie heeft uitgewezen, dat uitplaatsing tegen geringe meerkosten ten opzichte van lokale PAGE-ingrepen haalbaar is. Besluitvorming ten gunste van uitplaatsing is daarmee binnen bereik; er is opdracht gegeven tot het uitwerken van een ontwerp voor uitplaatsing.

#### *Sittard*

Voor Sittard is er – mede door ontwikkelingen bij de chemische industrie en door een noodzakelijke, grootschalige vervanging van de (zuidelijke) wisselstraat – diverse malen een aangepast PAGE-plan ingebracht. De functie van het emplacement is aan actuele veranderingen onderhevig. De consequenties hiervan voor de externe veiligheidssituatie zijn nog niet definitief in kaart gebracht. Uitgaven vanuit het PAGE-budget zijn daarom nog niet aan de orde.

#### *Venlo*

Over Venlo bent u in de afgelopen jaren veelvuldig separaat geïnformeerd (TK 27 628, nr. 17 en 18). Door PAGE-bekostiging is in 2002 een wisselgebied veiliger gemaakt, waarmee werd voldaan aan de PAGE-doelstelling voor emplacement Venlo. Andere ontwikkelingen, zoals een beperking van het aantal lokwisselingshandelingen op het emplacement en de in gebruikneming van de Betuweroute, zorgen ervoor dat de situatie vanaf 2007 met de huidige bebouwde omgeving zal voldoen aan de normen voor externe veiligheid. De milieuvergunning waarin dit is vastgelegd is door B&W van Venlo op 11 oktober 2005 aan ProRail verstrekt en op 6 december 2005 onherroepelijk geworden.



Resumerend resteren van de oorspronkelijke negen emplacementen met een extern veiligheidsprobleem nog drie rangeerterreinen die binnen het project volop aandacht krijgen: Sas van Gent, Almelo en Sittard.

#### **Winkelcentrum Piazza te Eindhoven**

In de vorige voortgangsbrief is de problematiek rondom het winkelcentrum Piazza in Eindhoven geschetst. Een speciaal daarvoor ingestelde taskforce, onder leiding van burgemeester Sakkers van Eindhoven, heeft een bestuurlijk arrangement van zeven maatregelen geadviseerd aan de minister van VROM. Deze, in de vorige voortgangsbrief opgesomde maatregelen, zijn allemaal door de minister van VROM overgenomen. Eind juni heeft diezelfde taskforce de balans opgemaakt van deze maatregelen. Hieruit blijkt dat de meeste maatregelen die het afgelopen jaar getroffen hadden moeten worden, ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd of ingepland. Afsproken is dat de snelheidsmonitoring van de treinen en het aanbrengen van detectie en droge blusleiding nog dit jaar gerealiseerd worden. Voor de ontsporingsgeleiding en de maatregel ter beperking van de vloeistofverspreiding is destijds afsproken dat zij binnen drie jaar worden gerealiseerd.

Ondertussen heeft een platform met vertegenwoordigers van VenW, VROM en ProRail, onder voorzitterschap van het Centrum voor Externe Veiligheid aanvullend onderzoek gedaan naar drie 'spoorse' maatregelen, te weten: de snelheidsverlaging, de ontsporingsgeleiding en de plasverspreidingsbeperking. Mede naar aanleiding hiervan is door de taskforce het volgende overeengekomen:

- de snelheidsverlaging naar 40 km/u blijft in stand;
- de ontsporingsgeleiding wordt niet uitgevoerd vanwege technische beperkingen in de uitvoering. In plaats daarvan onderzoekt ProRail de mogelijkheden om de routes verder te optimaliseren;
- de brandweer Eindhoven onderzoekt in overleg met betrokkenen naar betere alternatieven om plasverspreiding zo veel mogelijk tegen te gaan.

VenW en VROM onderschrijven de afspraken die de taskforce Piazza heeft gemaakt en de opvatting van de taskforce dat het denken niet ophoudt na een genomen besluit. Voortschrijdend inzicht kan aanleiding vormen om een maatregel in heroverweging te nemen en te komen tot andere technische oplossingen die beter zijn en die bovendien het beoogde beschermingsniveau voor bezoekers van Piazza waarborgen.

#### **Microchemie**

Recent is Microchemie een voorstel gedaan om een doorbraak te bewerkstelligen in dit al enige tijd voortslepende dossier. In ruil van het afzien van verdere juridische procedures door het Rijk die beogen de exploitatie van de terminal te verhinderen, zal Microchemie, in lijn met het kabinetsstandpunt Ketenstudies:

- de mogelijkheden moeten onderzoeken om de afnemer van ammoniak in België per binnenvaart vanuit Rotterdam te bevoorraden. Indien daartoe technische mogelijkheden zijn en deze optie tevens financieel haalbaar is, zal Microchemie daartoe moeten overgaan. VROM onderzoekt de mogelijkheid om via de MIA/VAMIL-regeling de financiële haalbaarheid van deze optie te bevorderen.
- als resultaatsverplichting op zich moeten nemen om op de spoorlijn Rotterdam – België de hoeveelheid ammoniakvervoer te beperken tot maximaal 60.000 ton op jaarbasis. Met dit volume kan Microchemie de bij de aankoop van het bedrijf overgenomen contracten uitdienen. Direct na ingebruikname van de Betuweroute, waarop geen volumebeperkingen gelden voor ammoniakvervoer, vindt geen spoorvervoer van ammoniak meer plaats van of naar de ammoniakterminal van Microchemie behalve via de Betuweroute en het vastgestelde plafond (maximaal 60.000 ton) op het spoortraject Rotterdam–België. Microchemie neemt de inspanningsverplichting op zich om het maximum volume op dit spoortraject verder te verlagen.

#### **Westerschelde**

Ter verbetering van de veiligheid van de scheepvaart op de Westerschelde is het programma Nautische Veiligheid Westerschelde uitgevoerd vanaf 2002 onder de verantwoordelijkheid van de Nederlands-Vlaamse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Dit programma loopt nog tot eind 2006. Twee bedrijven die ammoniak verwerken hebben het transport van ammoniak over de Westerschelde verminderd door deels elkaars producten te gebruiken in plaats van te importeren. In het kader van het "Veiligheidsmemorandum van Vlissingen" (maart 2002) is een actualisatie uitgevoerd van de externe veiligheidsberekeningen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de (Wester)schelde. De belangrijkste conclusie is dat de externe veiligheid nu voldoet aan de (Nederlandse) normen. De ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium laat zien dat dit ook in 2010 het geval is en (uitgezonderd extreme scenario's) ook in 2020.



Om deze ontwikkeling te monitoren en zo nodig bij te sturen is in het nieuwste memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland (11 maart, 2005) opgenomen dat bij, voor de veiligheid relevante ruimtelijk-economische ontwikkelingen, steeds de mogelijke risico's daarvan in beeld dienen te worden gebracht. Dit met het doel om deze te toetsen, om te voorkomen dat de relevante risiconormen zullen worden overschreden. Dit zal ook worden opgenomen in de tussen Nederland en Vlaanderen te sluiten verdragen voor het beheer van de Westerschelde. In opdracht van BZK heeft de Zeeuwse regio een inventarisatie gemaakt van gewenste en aanwezige capaciteit voor rampenbestrijding in de Westerschelde regio. Op basis van de aanbevelingen van de rapportage hierover wordt in 2006 op initiatief van BZK een project uitgevoerd dat concrete voorstellen zal ontwikkelen om de rampenbestrijding op en langs de Westerschelde te verbeteren.

#### **Het Maankwartier in Heerlen**

Op 1 juli 2004 hebben de leden Timmermans en Van Heteren (beiden PvdA) schriftelijke vragen gesteld over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen door het centrum van Heerlen. In het antwoord (14 september 2004, aanhangsel bij de handeling 2284) heeft de minister van V&W aangegeven dat het daarbij ging om 4 treinen brandbaar gas, die in de maand maart zijn vervoerd. Verder is daarbij gemeld dat deze incidentele transporten, binnen het huidige externe veiligheidsbeleid, geen beletsel vormen voor de voorgenomen centrumontwikkeling in Heerlen. Hierin zou verandering kunnen optreden zodra sprake is van grotere structurele transportstromen.

Ik kan u melden dat het incidenteel vervoer van brandbaar gas inmiddels een structureel vervolg heeft gekregen. In 2005 zullen naar verwachting 1010 wagens brandbaar gas via Heerlen worden vervoerd. Uit een onlangs uitgevoerde risicostudie is naar voren gekomen dat deze vervoersstroom geen overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico veroorzaakt. Ook na realisatie van de door Heerlen voorgenomen centrumontwikkeling zal hierdoor de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en de norm voor het plaatsgebonden risico niet worden overschreden.

Daarnaast is bij de risicostudie ook gekeken naar de toekomstverwachtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten behoeve daarvan heeft ProRail nieuwe vervoerscijfers aangeleverd, die afwijken van de vervoersprognoses die begin vorig jaar aan u zijn aangeboden. Deze toekomstige vervoerscijfers zijn nog grotendeels onzeker. Het betreft wel een maximum schatting zoals die uit een studie van DSM en Sabc naar voren is gekomen. Bij de verdere uitwerking van het Basisnet Spoor zullen deze nieuwe verwachtingen worden betrokken.

Ik vertrouw erop 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