

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

Telefoon 070-3394529
Fax 070-3391084
diederik.dejong@minvrom.nl
www.vrom.nl

Onderwerp: Kabinetsbeleid inzake Externe Veiligheid

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
	EV2002.074129	1

Geachte Voorzitter,

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft een coördinerende rol op het gebied van de externe veiligheid van gevaarlijke stoffen, als onderdeel van het integrale veiligheidsbeleid waarvoor de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties coördinerend bewindspersoon is. Tijdens de kamerbehandeling van het rapport van de Commissie Oosting heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in die hoedanigheid toegezegd een brief te zullen sturen, waarin wordt beschreven hoe hij deze coördinatie zal invullen en waarin tevens wordt aangegeven hoe het kabinet het gecoördineerde externe veiligheidsbeleid in de komende jaren wenst uit te voeren. Die brief is u op 19 september 2001 gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 26 604, nr. 13). In die brief is aangegeven dat regelmatig gerapporteerd zal worden over de voortgang van het opgenomen programma. De eerste voortgangsrapportage is u op 4 april 2002 toegestuurd, gevolgd door een aanvulling op 16 juli 2002.

Voorliggende brief, die ik namens het kabinet doe toekomen, is de tweede voortgangsbrief. In deze voortgangsbrief wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe het huidige kabinet het externe veiligheidsbeleid de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij wordt tevens inzicht gegeven in de besteding van financiële middelen, die in het Strategisch Akkoord extra ter beschikking zijn gesteld voor het externe veiligheidsbeleid.

Centraal staat dat het huidige kabinet de wijze waarop het vorige kabinet een begin heeft gemaakt met een beter gecoördineerd externe veiligheidsbeleid onderschrijft. De inspanningen om die coördinatie verder vorm te geven zullen worden voortgezet. Dat betekent ook dat de Kamer regelmatige voortgangsrapportages tegemoet kan blijven zien. In de volgende rapportage zal meer in detail worden ingegaan op de stand van zaken van het gehele programma.

1. Inleiding

Na de vuurwerkramp in Enschede heeft de Commissie Oosting de vraag gesteld of de overheid wel voldoende aandacht schenkt aan de veiligheid rond opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen. Het toenmalige kabinet heeft daarop gereageerd met ambitieuze doelstellingen. In het NMP4 en later in de Septemberbrief Externe Veiligheid is uiteengezet op welke wijze deze ambities kunnen worden



gerealiseerd. De daarvoor benodigde middelen werden in het NMP4 geschat op ruim twee miljard euro. Die middelen zijn door het vorige kabinet niet gereserveerd.

Inmiddels is door nadere verkenningen het inzicht in de externe veiligheidsproblematiek verdiept (zie kabinetsstandpunt n.a.v. quick-scan onderzoek gevolgen beleidsvernieuwing externe veiligheid, d.d. 19 februari 2002, Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 27801, nr. 16). Vijf van de zes Nieuwe Sleutelprojecten (o.a. Rotterdam Centraal Station, Amsterdam Zuid As) en 150 van de regionale ontwikkelingsprojecten (o.a. regio Rotterdam, Dordrecht, Noord Brabant) zijn niet eenvoudig uitvoerbaar gezien de doelstellingen van het externe veiligheidsbeleid. Indien de huidige productie, opslag, vervoer en gebruik van gevaarlijke stoffen, alsmede de huidige ruimtelijke plannen als een gegeven worden beschouwd, zouden de kosten voor de oplossing van knelpunten vele miljarden euro's kunnen bedragen. Een zodanige inspanning is geen reële optie. De uitdaging ligt in het vinden van betaalbare en haalbare oplossingen voor veiligheidsknelpunten, die tevens passen binnen gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Dit vraagt om zowel de aanpak van risicobronnen (techniek), om gerichte aandacht voor veiligheid in de ruimtelijke ordening en om innovatieve en structurele oplossingen op basis van het beschouwen van totale ketens van productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen (systeemoplossingen). Daarbij bestaan nog vele onzekerheden over mogelijke oplossingen en de maatschappelijke baten en kosten daarvan.

Door met name de aanwezigheid van grote zeehavens en daarmee verbonden (chemische) industrie met productie, opslag, vervoer (ook naar de buurlanden) en gebruik van gevaarlijke stoffen en het relatief grootschalig gebruik van LPG als brandstof voor auto's, is Nederland uniek. Bovendien is er sprake van een grote verwevenheid van risicovolle en kwetsbare activiteiten. Ongelukken zijn dan ook niet uit te sluiten. Externe veiligheidsbeleid behelst het zoveel mogelijk voorkomen van rampen (door o.a. bronmaatregelen en risicozonering) en het beperken van de gevolgen als ze toch optreden.

2. Ambities voor externe veiligheid

Samengevat zijn de ambities van het externe veiligheidsbeleid, zoals vastgelegd in het NMP4 en de Septemberbrief externe veiligheid, de volgende:

1. Burgers krijgen in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen. Het minimum beschermingsniveau voor burgers wordt gerealiseerd door het plaatsgebonden risico (individuele risico), dat reeds in het NMP1 is vastgelegd, de status van wettelijke grenswaarde te geven. Voor Defensie geldt (daarnaast) het beleid zoals beschreven in de "Circulaire Van Houwelingen", waarin een combinatie van effectbenadering en risicobenadering is opgenomen.
Het tot nu toe gehanteerde verschil tussen bestaande en nieuwe situaties (nieuwe risicovolle activiteiten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen) zal uiterlijk 2010 moeten zijn opgeheven, behoudens in incidentele gevallen (wanneer dit leidt tot grote schade aan de nationale economie, internationale verdragsverplichtingen dit beletten of dit grootschalige sloop van bestaande bebouwing met zich meebrengt). De kans om door een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden wordt voor kinderen in de leeftijdsgroep van 12 tot 16 jaar met deze grenswaarde minder dan 1% groter dan de kans om door een natuurlijke oorzaak of door een andersoortig ongeval te overlijden.
2. Het bestuur en politiek zullen veel bewuster moeten omgaan met het accepteren van risico's in relatie tot de omvang van mogelijke rampen en in relatie tot maatschappelijke kosten en baten van risicovolle activiteiten, waarbij het beschikbaar zijn van veiliger alternatieven en de mogelijkheden van rampenbestrijding worden meegenomen. Uiterlijk 2003 zal een besluit worden genomen over het omgaan met het groepsrisico en het mogelijk regelen daarvan in de wetgeving. Tot dat moment wordt gewerkt met verantwoordingsplicht ten aanzien van keuzes over de aanvaardbaarheid van groepsrisico's.

Bij het vaststellen van de ambities van het externe veiligheidsbeleid door het vorige kabinet is een onvoldoende financiële reservering gemaakt voor de uitvoering van de daaruit voortvloeiende maatregelen. Het huidige kabinet hanteert het uitgangspunt dat ambities en instrumenten van beleid in overeenstemming dienen te zijn met de financiële mogelijkheden. In het Strategisch Akkoord is voor deze kabinetsperiode € 100 miljoen extra gereserveerd voor de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. Na 2006 wordt € 50 miljoen per jaar aanvullend uitgetrokken voor externe veiligheid. Samen met de middelen die door het vorige kabinet zijn gereserveerd is tot 2010 een bedrag beschikbaar van ongeveer € 600 miljoen.



De vraag doet zich voor in hoeverre met deze middelen de ambities kunnen worden gerealiseerd, aangezien in het NMP4 een bedrag van ruim €2 miljard wordt vermeld. Allereerst wordt opgemerkt dat het in het NMP4 genoemde bedrag voor een belangrijk deel samenhangt met het verplaatsen van emplacementen vanuit een veel bredere invalshoek dan externe veiligheid (kwaliteit stedelijk gebied), waarbij maatschappelijke baten zoals opbrengsten van de oude locatie niet zijn meegenomen. Tevens is sindsdien het inzicht in de benodigde financiële middelen voor het oplossen van knelpunten verdiept, bijvoorbeeld voor bedrijven die vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). De beschikbare financiële middelen maken het echter wel noodzakelijk om veel meer nadruk te leggen op structurele oplossingen van veiligheidsknelpunten. Structurele maatregelen op basis van een samenhangende visie ten aanzien van een stofketen of een vervoerssysteem hebben mogelijkheden in zich om zowel bestaande veiligheidsknelpunten op te lossen als nieuwe te voorkomen en zijn efficiënter dan een benadering per knelpunt. De mogelijkheden hiervoor lijken kansrijk, gelet op mogelijke veiliger alternatieven die vanuit brede maatschappelijke kosten en baten bezien verdedigbaar zijn.

Er blijft derhalve uitzicht op het realiseren van de ambities. Veel hangt af van het vermogen om structurele oplossingen te vinden en toe te passen, waarvoor geen beslag op rijksmiddelen nodig is. Een bepaald resultaat met betrekking tot structurele oplossingen kan op dit moment echter niet worden gegarandeerd en gelet op de beschikbare financiële middelen kan de realisatie van de ambities van het externe veiligheidsbeleid niet worden gezien als een resultaatsverplichting van het kabinet. Indien het niet lukt voldoende structurele oplossingen te vinden, zal de termijn waarop de ambities moeten zijn gerealiseerd worden bijgesteld. Met name de in 2003 beschikbare resultaten van de ketenstudies voor LPG, ammoniak en chloor zullen dienaangaande verder inzicht verschaffen.

Paragraaf 3 beschrijft de hoofdonderdelen van het externe veiligheidsbeleid waarop door dit kabinet de nadruk zal worden gelegd. De wijze waarop dit kabinet de extra middelen wil inzetten, die beschikbaar zijn voor externe veiligheid wordt uiteengezet in paragraaf 4 van deze brief.

In een bijlage bij deze brief is een overzicht gegeven van de thans bekende veiligheidsknelpunten. Aangegeven is welke financiële Rijksmiddelen voor de oplossing van deze knelpunten zijn geraamd in het NMP4. Per knelpunt is vervolgens aangegeven welke middelen reeds beschikbaar zijn gesteld door het vorige kabinet en welke voortvloeien uit het Strategisch Akkoord. Voor een aantal knelpunten is indicatief aangegeven welke alternatieven structurele oplossingen kansrijk lijken en welke instrumenten bij de oplossing van het knelpunt een rol kunnen spelen.

3. Hoofdbestanddelen van het externe veiligheidsbeleid

Wet- en regelgeving

Essentieel is dat de doelstellingen van het externe veiligheidsbeleid goed doorwerken naar het lokale en regionale beleid. Kernpunten daarbij zijn dat burgers actief worden geïnformeerd over risico's in hun omgeving, dat kennis van veiligheidsrisico's vroegtijdig in het ruimtelijke planproces wordt ingebracht, dat aan bron- en inpassingmaatregelen voorrang wordt gegeven boven maatregelen om effecten te beperken en dat onderscheid wordt gemaakt tussen het voorkomen van nieuwe onveilige situaties en het saneren van bestaande onveilige situaties. Hoewel het kabinet kritisch is ten aanzien van nieuwe wet- en regelgeving, wordt een wettelijke basis voor externe veiligheid noodzakelijk geacht om een goede doorwerking te garanderen. Het gaat om de volgende hoofdonderdelen.

- *Amvb milieukwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen.* De ontwerp-amvb is medio september 2002 (opnieuw) aan de Tweede Kamer toegestuurd. Met deze amvb worden de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico rond inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. In afwachting van nadere besluitvorming over het groepsrisico uiterlijk in 2003, is in de ontwerp-amvb voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht opgenomen. Onderdeel daarvan zijn de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van de bevolking en voor hulpverlening. De amvb kan naar verwachting in september 2003 in werking treden. In de voor de uitvoering van deze amvb benodigde Rijksmiddelen in verband met de sanering van onveilige situaties is inmiddels voorzien met uitzondering van LPG-tankstations. Voor LPG-tankstations zijn middelen beschikbaar voor de sanering van urgente gevallen. Voor de overige stations, die thans niet aan de normen voldoen, zijn alternatieve oplossingen beschikbaar (zie o.a. bijlage).



- *Amvb milieukwaliteitseisen externe veiligheid transport.* Met deze amvb wordt beoogd de grenswaarden voor de risiconormen langs transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk vast te leggen.
Er is echter onvoldoende inzicht in de risico's, de benodigde maatregelen om waar nodig deze risico's terug te brengen tot de wettelijk vast te leggen grenswaarden en de kosten die hieraan zijn verbonden. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd om dit in kaart te brengen. Omdat de amvb vanwege dit onderzoek nog enkele jaren op zich zal laten wachten, wordt vooraleerst als interimbeleid een circulaire uitgebracht. In de circulaire zal de toepassing van de risicobenadering worden verankerd. Zij zal ondermeer de normen voor het plaatsgebonden risico en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bevatten en een aanduiding van de wettelijke kaders op grond waarvan de risico's verminderd kunnen worden. De circulaire wordt begin volgend jaar uitgebracht. Het concept van de amvb zal in 2004 voor inspraak worden gepubliceerd.
- *Regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor.* Het vorige kabinet heeft de intentie uitgesproken (vastgelegd in de brief van 7 juni 2002, Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 24611, nr. 4) om, als één van de instrumenten voor het verbeteren van de externe veiligheidssituatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, tot een regulering te komen voor de omvang van dat vervoer in relatie tot de ruimtelijke ordening in de omgeving van dat spoor.
- *Verruiming van de reikwijdte van de Wet milieubeheer.* Het gewenste veiligheidsniveau van het transport van gevaarlijke stoffen kan in belangrijke mate worden bereikt door bij de milieuvergunningverlening voor bepaalde inrichtingen rekening te kunnen houden met de transportrisico's, waar die zich in Nederland ook voordoen. Het betreft een aanpassing van bestaande regelgeving.
Knelpunten bij het transport worden voornamelijk veroorzaakt door transport dat plaatsvindt van of naar in Nederland gevestigde inrichtingen, die een vergunning op grond van de Wet milieubeheer (Wm) nodig hebben. Structurele oplossingen, die ook vanuit brede maatschappelijke kosten en baten verdedigbaar zijn, zullen het beïnvloeden van transportstromen en de daarbij toe te passen transportmiddelen met zich mee brengen. Door bij de vergunningverlening ten behoeve van die inrichtingen rekening te houden met de transportrisico's, kan de Wm-vergunning worden benut om transportstromen en daarbij toe te passen transportmiddelen te reguleren al dan niet in combinatie met instrumenten die uitgaan van het internaliseren van maatschappelijke kosten. Vanwege transportrisico's kunnen dan vergunningen worden geweigerd of slechts onder voorwaarden worden verleend. De voorwaarden kunnen betrekking hebben op de vervoerswijze en op de hoeveelheid te vervoeren gevaarlijke stoffen. Over de toepassing van dit instrument zal overleg met het bedrijfsleven plaatsvinden. De feitelijke invulling van dit instrumentarium zal geschieden op basis van de uitkomsten van bijvoorbeeld de ketenstudies naar LPG, ammoniak en chloor, studies naar de maatschappelijke kosten en baten van bepaalde vervoersstromen etc. Een daartoe strekkend wetsontwerp zal eind 2003 in de Ministerraad worden vastgesteld.
- *Wettelijke registratieplicht van risicosituaties met gevaarlijke stoffen.* Dit wetsvoorstel regelt voor bevoegd gezag en voor beheerders van infrastructuur de verplichting tot registratie van risicosituaties met gevaarlijke stoffen. Het gaat om gegevens inzake de externe veiligheid van inrichtingen, transportroutes en buisleidingen, die in een algemeen toegankelijk centraal register worden opgenomen. Toezending van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer zal nog dit jaar plaatsvinden. Inwerkingtreding is voorzien in 2003.

Doorwerking van regelgeving

De harmonisatie van de regelgeving op het gebied van ruimte, wonen en milieu is een belangrijk aandachtspunt bij de in voorbereiding zijnde nieuwe Wet ruimtelijke ordening en het wetsvoorstel Harmonisatie planprocedures. Ten aanzien van het wetsvoorstel voor een nieuwe Wet ruimtelijke ordening vindt momenteel beraad plaats over de mogelijk noodzakelijke aanpassingen van het wetsvoorstel naar aanleiding van het advies, dat de Raad van State inmiddels heeft uitgebracht en de uitgangspunten van het Strategisch Akkoord. Het wetsvoorstel kan in het komende voorjaar worden ingediend.

Voor de relatie tussen de ruimtelijke ordening en milieu is met name de structuur van de in voorbereiding zijnde nieuwe Wet ruimtelijke ordening van belang. De voorstellen voor een nieuwe Wet ruimtelijke



ordering zullen, net als de Wet milieubeheer, uitgaan van een structuur waarbij strategisch beleid op ieder bestuursniveau wordt vastgelegd in structuurvisies, waarna de uitwerking van het beleid gestalte krijgt in uitvoeringsprogramma's, afspraken, instructies en bindende regelingen, zoals bestemmingsplannen. In de nieuwe Wet ruimtelijk ordening zal ook de ruimtelijke doorvertaling van milieukwaliteitseisen en dus eisen op het gebied van externe veiligheid naar bestemmingsplannen veel aandacht krijgen. De noodzaak om milieukwaliteitseisen van begin af aan mee te nemen in de beleidsontwikkeling wordt daarmee onderkend. Daarbij wordt vooral ook gedacht aan belangen van volksgezondheid en veiligheid. Onderzoek naar de mogelijkheden en knelpunten die zich daarbij in de praktijk kunnen voordoen, zal voorjaar 2003 worden afgerond.

Ten behoeve van een betere koppeling met milieukwaliteitseisen, waaronder eisen op het gebied van externe veiligheid, zullen de milieuvergunning en de bouwvergunning verder worden geïntegreerd. Daartoe zullen de Woningwet en de Wet milieubeheer worden gewijzigd. Ten behoeve van een sluitende koppeling van milieukwaliteitseisen naar de bouwvergunning zal worden voorgesteld de Woningwet zodanig te wijzigen dat, zolang een (actueel) bestemmingsplan ontbreekt, een aanvraag voor een bouwvergunning rechtstreeks wordt getoetst aan de relevante regelgeving bijvoorbeeld met betrekking tot externe veiligheid. Deze wijzigingen zullen worden meegenomen bij de in voorbereiding zijnde Invoeringswet ruimtelijke ordening. Dat wetsvoorstel zal naar verwachting in de loop van 2003 in de Ministerraad worden besproken.

Vergelijking met veiligheidsnormering buitenland

Om een internationale vergelijking te kunnen maken tussen het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van risicovolle inrichtingen zijn de uitwerkingen van de Seveso-II richtlijn in Nederland, België, Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk onderling vergeleken. Hierbij is gekeken naar diverse aspecten waaronder toegepaste techniek en ruimtelijke ordening rondom deze bedrijven.

Geconcludeerd kan worden dat het Nederlandse externe veiligheidsbeleid geen strengere eisen aan bedrijven stelt op het gebied van organisatorische en technische maatregelen dan in omliggende landen het geval is. Het Nederlandse beleid voor bedrijven is gericht op risicoacceptatie (restrisiko) terwijl in andere landen vaak meer de nadruk ligt op risicovermijding (effectafstanden). In het buitenland werkt het groepsrisico niet normerend door. Anderzijds worden in het buitenland effectafstanden veel meer als ruimtelijke maat genomen. Al met al leidt dit ertoe dat het Nederlandse beleid meer mogelijkheden laat voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bedrijven.

Ten aanzien van externe veiligheidsbeleid in relatie tot transport zijn er grotere verschillen tussen Nederland en het buitenland te constateren. Het Nederlandse beleid is verder ontwikkeld en meer consistent met het beleid ten aanzien van inrichtingen dan dat in de ons omliggende landen. Dit is mede te verklaren vanwege het transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen door een relatief klein en dichtbevolkt gebied.

Sanering vuurwerkbedrijven

In het Vuurwerkbesluit, dat op 1 maart dit jaar in werking is getreden, is vastgelegd dat bedrijven na een overgangperiode van twee jaar aan de eisen van het besluit moeten voldoen. De bedrijven die niet aan de eisen van het vuurwerkbesluit kunnen voldoen worden door de overheid schadeloos gesteld. Reeds voor het in werking treden van het Vuurwerkbesluit is gestart met het opbouwen van een uitvoeringsorganisatie voor de sanering van de vuurwerkbranche. Het agentschap Senter is aangewezen om deze saneringsoperatie uit te voeren.

Op dit moment is de uitvoeringsorganisatie operationeel. De eerste honderd aanvraagformulieren zijn aan bedrijven toegezonden. Senter heeft alle provincies (bevoegd gezag voor professioneel vuurwerkbedrijven) geïnstrueerd over de aanpak van de sanering. Ook is een tiental van dit soort bedrijven bezocht. De VROM-Inspectie stemt de eigen organisatie af op de tijdelijke werklust als gevolg van advisering bij intrekking van vergunningen voor bedrijven, die niet kunnen voldoen aan de eisen van het Vuurwerkbesluit. Hiertoe is een projectorganisatie opgericht.

Ten behoeve van een goede afhandeling van de schadevergoedingsaanvragen zijn twee helpdesks geopend, één bij Infomil en één bij Senter voor vragen van bedrijven en overheden over respectievelijk de interpretatie van het vuurwerkbesluit en de schadevergoedingsregeling.

Het aantal aanvragen voor schadevergoeding is op dit moment beneden op grond van onderzoek te verwachte aantallen.

De inspecteur-generaal van de VROM-Inspectie heeft een brief geschreven naar de gemeenten en provincies met het verzoek de uitvoeringsorganisatie van de schadevergoeding vuurwerk te informeren



over de adresgegevens en de status van de vuurwerkbedrijven binnen de eigen grenzen, zodat een geactualiseerd beeld gevormd kan worden over de omvang van de saneringsoperatie. Hiermee wordt tevens beoogd de overheden te stimuleren in dit najaar een start te maken met de saneringsoperatie van de vuurwerkbranche, zodat optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare overgangperiode van twee jaar. Immers in maart 2004 dienen alle vuurwerkbedrijven of gesaneerd te zijn of te voldoen aan de eisen van het Vuurwerkbesluit.

Ter verhoging van de kennis over het bestaan en de uitleg van de schadevergoedingsregeling worden in oktober en november van dit jaar zes over het land verspreide voorlichtingsbijeenkomsten voor de gemeenten en provincies georganiseerd en zullen alle vuurwerkbedrijven een brochure toegestuurd krijgen over de schadevergoedingsregeling.

Aanpassingen Vuurwerkbesluit

Nadat het Vuurwerkbesluit op 1 maart 2002 in werking is getreden hebben overheidsinstanties de uitvoering van het besluit krachtig ter hand genomen. In de dagelijkse uitvoeringspraktijk constateren zij echter dat op sommige onderdelen het Vuurwerkbesluit voor verbetering vatbaar is. Om de doeltreffendheid van de handhaving te verbeteren zal het Vuurwerkbesluit hierop worden aangepast. Bij deze aanpassing van het Vuurwerkbesluit zal de beleidsvisie op het beoogde beschermingsniveau voor de burger niet worden gewijzigd. Wel worden de mogelijkheden onderzocht of het binnen deze beleidsvisie mogelijk is om voor theatervuurwerk, waarvan het merendeel qua gevaarszetting grote gelijkenis vertoont met consumentenvuurwerk, een gedifferentieerde benadering te volgen. Na aanwijzing van vuurwerkconcentratiegebieden moet een economisch verantwoorde bedrijfsvoering voor bedrijven die zich daar willen vestigen mogelijk zijn. De huidige limiet van 6.000 kg professioneel vuurwerk per inrichting maakt dit onmogelijk. Het Vuurwerkbesluit zal op dit punt worden aangepast waardoor het vuurwerkbedrijf de beschikking krijgt over meerdere bewaarplaatsen. Op dit moment is de ambtelijke voorbereiding tot aanpassing van het Vuurwerkbesluit in volle gang en deze zal naar verwachting in december in procedure worden gebracht.

Informatievoorziening aan burgers

Gelet op de gewenste eenduidigheid en standaardisering van informatievoorziening over verschillende vormen van risicosituaties voor burgers (maatramptypes), wordt een landelijk model voor de risicokaart ontwikkeld. Hierin worden naast risico's van gevaarlijke stoffen ook andere risico's opgenomen. Dit wordt nauw afgestemd met de voorbereiding van de hiervoor genoemde wettelijke registratieplicht risicovolle situaties met betrekking tot activiteiten met gevaarlijke stoffen. Nog dit jaar zal voor provincies en gemeenten een model-ricocartaat beschikbaar zijn in de vorm van een functioneel ontwerp. De beoogde producenten van de risicokaarten zijn de provincies.

Centrum voor Externe Veiligheid

Op 23 januari 2002 is bij RIVM het Centrum voor Externe Veiligheid en Vuurwerk (CEV) officieel geopend door de Minister van VROM. Op 1 april 2002 was de formatie van het CEV op volle sterkte. Tussen begin maart en eind augustus heeft het Centrum bijna 250 adviesaanvragen ontvangen. Gemeenten en provincies maken dankbaar gebruik van de nieuwe mogelijkheid om advies in te winnen ten behoeve van vergunningverlening en handhaving van de regelgeving. Circa 60% van de aanvragen zijn van deze overheden afkomstig. In meerderheid betreft het vooralsnog knelpunten rond vuurwerk, munitie en explosieven.

Ongeveer 20% van het externe ondersteunings- en advieswerk vond plaats op verzoek van de VROM-Inspectie. De adviezen varieerden van het toelichten van bepalingen uit het nieuwe vuurwerkbesluit tot het in detail doorlichten van veiligheidsrapporten die bedrijven ter beoordeling voorleggen aan het bevoegde gezag.

Naast advisering over ad hoc situaties in Nederland (propaandistributiestation, opslag van gevaarlijke stoffen, munitie opslag, risico's van spoortransport) heeft RIVM advies uitgebracht over de inschatting of in Nederland ook situaties voorkomen, die een ongeval als in Toulouse mogelijk zouden maken, en over de inrichting van Vuurwerkconcentratiegebieden. Daarnaast werkt het CEV aan het opzetten en inrichten van een register waarin vanaf januari 2003 risicosituaties worden bijgehouden conform het aangekondigde Registratiebesluit externe veiligheid.

Internaliseren van maatschappelijke kosten

In het NMP4 is aangekondigd dat in het externe veiligheidsbeleid systematisch zal worden bezien in hoeverre de maatschappelijke baten van sommige activiteiten opwegen tegen de bijbehorende risico's en



de maatschappelijke kosten. Op basis van een dergelijk inzicht zal worden gezien of instrumenten zullen worden ingezet om de kosten te verhalen op de risicovolle activiteit. Daarbij kan gedacht worden aan het introduceren van heffingen en het afschaffen van subsidies. Uiteraard dient hierbij rekening te worden gehouden met (internationale) regelgeving. Met name de resultaten van de momenteel uitgevoerde ketenstudies voor chloor, ammoniak en LPG zullen worden gebruikt om concrete voorstellen te doen.

Beoordelingskader voor groepsrisico

In de Septemberbrief externe veiligheid is aangekondigd dat het kabinet in 2003 een besluit zal nemen over het omgaan met het groepsrisico inzake gevaarlijke stoffen en het mogelijk regelen daarvan in wetgeving. Ter voorbereiding hiervan is een eerste oriënterende analyse uitgevoerd naar de wijze van omgaan met het groepsrisico als begrip en normerend instrument daarbij.

Ten behoeve van de besluitvorming in 2003 wordt een verdere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om het beoordelingskader voor groepsrisico's te verbeteren. Daarbij zullen ook praktijkcases aan de orde komen. Daarnaast wordt ook in de ketenstudies aandacht besteed aan groepsrisico, onder andere via het in kaart brengen van kosten en baten van een aantal belangrijke risicovolle activiteiten en het onderzoeken van veiliger alternatieven. De resultaten zullen vervolgens de basis zijn voor het aangekondigde kabinetsbesluit over het omgaan met het groepsrisico in 2003. Het nieuwe beoordelingskader voor het omgaan met groepsrisico zal een fundamentele discussie met zich meebrengen over welke groepsrisico's gelet op de maatschappelijke kosten en baten acceptabel wordt geacht. Daarbij zijn de consequenties voor de wenselijk geachte ruimtelijke- en economische ontwikkeling van Nederland een belangrijk onderwerp.

Kwantitatief risicomodel werknemers

Het veiligheidsbeleid voor werknemers is traditioneel sterk gericht op preventie met behulp van een stelsel van kwalitatieve veiligheidsnormen. Als zodanig is het slecht in te passen in het huidige kwantitatieve risicobeleid, zoals dat voor externe veiligheid wordt gevoerd. Om te komen tot een betere integratie van werknemersveiligheidsbeleid en extern veiligheidsbeleid is gestart met de ontwikkeling van een kwantitatief risicomodel voor werknemers. Hiertoe is onlangs gestart met een haalbaarheidsstudie. Het beschikbaar hebben van een kwantitatief risicobeleid voor werknemers zal bijdragen aan een evenwichtig integraal veiligheidsbeleid. Het risicomodel voor werknemers zal tevens gebruikt worden voor het versterken van het veiligheidsbewustzijn van bedrijven, door gerichte veiligheids campagnes van overheid en bedrijven naar omwonenden en werknemers te combineren met certificering van veiligheidszorgsysteem.

Ketenstudies LPG, ammoniak en chloor

Doel van de dit jaar gestarte ketenstudies LPG, ammoniak en chloor is het zoeken naar structurele oplossingen voor externe veiligheidsknelpunten. Daarbij wordt rekening gehouden met de maatschappelijk baten van deze drie stoffen. Voor verschillende maatregelen- en instrumentenpakketten zullen de kosten en baten, die gerelateerd zijn aan het realiseren van veiligheidsdoelstellingen, in beeld worden gebracht. De betreffende productketens (invoer, productie, opslag, transport, gebruik etc.) van deze stoffen worden thans grondig in beeld gebracht. Daarbij worden de autonome ontwikkelingen tot het jaar 2010 geanalyseerd. Dit geldt ook de ruimtelijke, vervoerstechnische, economische, milieukundige etc. ontwikkelingen. Het Centraal Planbureau zal de gehanteerde methodiek en bereikte onderzoeksresultaten toetsen. Het Centrum voor Externe Veiligheid en Vuurwerk (CEV) geeft adviezen over de uitgevoerde risicoberekeningen. In 2003 worden de geselecteerde oplossingen uitgewerkt en getoetst. Rapportage aan de Tweede Kamer vindt plaats aan het eind van het jaar 2003.

Externe veiligheid in Nieuwe Sleutelprojecten (voortgang KIEV)

Voor het omgaan met de spanning tussen veiligheidsbeleid en ruimtelijk beleid is een twee sporenaanpak ingezet. In het eerste spoor wordt vanuit een brede invalshoek getracht structurele oplossingen te vinden voor veiligheidsknelpunten, zoals bijvoorbeeld in de ketenstudies gebeurt. In het tweede spoor worden de problemen locatiespecifiek benaderd onder leiding van een daarvoor ingestelde interdepartementale taskforce. Op projectniveau wordt daarbij inmiddels nauw samengewerkt met gemeenten en provincies in de vijf nieuwe sleutelprojecten (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Breda, Arnhem) en projecten langs hoofdinfrastructuur in Amsterdam, Rotterdam en de Drechtsteden. Uitgangspunt daarbij is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken overheden voor het veiligheidsvraagstuk. Het doel is het bereiken van overeenstemming over het wel of niet doorgaan van de betrokken projecten gelet op de resterende risico's en de benodigde maatregelen om deze risico's in te perken. Het resultaat kan zijn dat



projecten zondermeer door kunnen gaan, maar ook dat projecten zullen moeten wachten tot een structurele aanpak van de veiligheid is geregeld of dat projecten in het uiterste geval niet kunnen doorgaan. Ten behoeve van de beoordeling op rijksniveau wordt thans een toetsingskader gemaakt, waarin de stand van zaken staat met betrekking tot de veiligheidsregelgeving en de wijze waarop daar van Rijkszijde op dit moment mee wordt omgegaan. Daarnaast wordt een spoorboekje gemaakt waarin de tijdspaden van de projecten worden vergeleken met de tijdspaden van beleidsontwikkelingen die voor de projecten van cruciaal belang zijn.

Inmiddels is duidelijk geworden dat het transport van brandbare gassen en ammoniak van grote invloed is op overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico en dat een structurele aanpak van deze stromen van grote betekenis is voor deze projecten (samenhang met ketenstudies).

Luchtvaart

Voor Schiphol is de wetgeving voor het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen in een gevorderd stadium. De wetwijziging van de Wet luchtvaart (hoofdstuk 8) is op 25 juni 2002 aanvaard door de Eerste Kamer. De uitvoeringsbesluiten zijn op 3 juli 2002 door de Tweede Kamer behandeld en inmiddels heeft de Raad van State advies uitgebracht. De besluiten worden naar verwachting nog eind dit jaar gepubliceerd. Voor wat betreft externe veiligheid betekenen de wet en de besluiten onder andere een aanscherping van de normstelling ten opzichte van het oude (PKB-)stelsel en helderder grenzen waarbinnen de sector moet opereren. Het groepsrisico blijft wel een aandachtspunt. De ruimtelijke maatregelen, waaronder de beperkingen binnen de contour voor het plaatsgebonden risico voor bedrijfsmatige activiteiten, kunnen de toename van het groepsrisico wel beperken, maar niet geheel voorkomen (berekend met het huidige statistische rekenmodel). Vanaf 2005 moet er, op basis van een nieuw te ontwikkelen statistisch-causaal model, een stand still gaan gelden ten opzichte van 1990. Hiernaar wordt momenteel onderzoek gedaan, dat uiterlijk in 2005 gereed moet zijn.

Voor de regionale en kleine burgerluchthavens is in maart 2002 aangekondigd dat ernaar wordt gestreefd nog dit jaar planologisch interimbeleid te formuleren, vooruitlopend op normering in lijn met de nieuwe wetgeving voor Schiphol. Aan dit beleid wordt momenteel gewerkt. Voor de militaire luchtvaartterreinen (luchtmachtbases en marinevliegkampen) wordt onderzocht of de voor Schiphol ontwikkelde systematiek kan worden toegepast of bruikbaar gemaakt voor de militaire luchtvaart. Het onderzoek naar rekenmethodieken voor externe veiligheid van militair vliegverkeer loopt momenteel nog. Een beleid (inclusief normstelling) voor externe veiligheid voor militaire luchtvaartterreinen is in ontwikkeling. Het kabinet streeft er naar om dit beleid zo mogelijk nog deel 3 van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen op te nemen.

4. Financiering van het externe veiligheidsbeleid

Middelen uit het Strategisch Akkoord

In het Strategisch Akkoord van het kabinet zijn financiële middelen opgenomen voor het versterken van het externe veiligheidsbeleid. Het gaat daarbij om € 100 miljoen voor de kabinetsperiode 2002 t/m 2006 en € 50 miljoen per jaar voor de periode 2007 t/m 2010. De beschikbare middelen worden langs de volgende twee lijnen ingezet:

1. Vanuit een brede invalshoek worden in de komende kabinetsperiode structurele oplossingen gezocht voor zowel bestaande veiligheidsknelpunten als voor knelpunten die voortvloeien uit gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij staan de in het NMP4 aangekondigde ketenstudies van LPG, ammoniak en chloor centraal. Vooruitlopend op de uitkomsten van die studies kan reeds een aantal prioritaire projecten worden voorgedragen, die onafhankelijk van de uitkomsten van deze ketenstudies zinvol zijn om aan te pakken.
2. Het vaststellen van afrekenbare kwaliteitseisen voor het proces van uitvoering en handhaving van veiligheidsregelgeving, waaronder die voor de hulpverlening. De borging van deze eisen zal leiden tot een heroriëntatie voor de kwaliteit, capaciteit en professionaliteit van bij de uitvoering en handhaving betrokken overheidsorganisaties. Onderdeel hiervan is een scherpere formulering van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen rijk, provincies en gemeenten en een intensivering van onderzoek, opleiding en kennisoverdracht.

Deze aanpak sluit aan bij de programmatische aanpak van het externe veiligheidsbeleid zoals ingezet na de vuurwerkcramp in Enschede, waarbij voor het gehele beleidsterrein (met verantwoordelijkheden voor verschillende bewindslieden) een samenhangend pakket van doelstellingen en inspanningen is



geformuleerd. Het beschikbare budget wordt ingezet voor het oplossen van concrete knelpunten (50%) en voor verbetering van de uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid (50%).

In de vorige kabinetsperiode zijn afspraken gemaakt over de financiering van een aantal knelpunten. Het betreft onder andere de sanering van vuurwerkbedrijven, de sanering van LPG-tankstations (urgente gevallen), de verplaatsing van een aantal emplacementen en beëindiging van chloortransporten. Deze reserveringen blijven onverkort van kracht. In de bij deze brief gevoegde bijlage is een totaaloverzicht gegeven van de beschikbare financiële middelen. Hieronder wordt alleen ingegaan op de besteding van de middelen die in het Strategisch Akkoord van het kabinet beschikbaar zijn gesteld.

Op basis van het Strategisch Akkoord zijn de volgende middelen beschikbaar.

Middelen voor externe veiligheid in strategisch akkoord

2003	2004	2005	2006	2007-2010
€ 0 mln	€ 17 mln	€ 33 mln	€ 50 mln	€ 200 mln

Oplossen van knelpunten: financieringsprogramma

Ten behoeve van het oplossen van knelpunten worden de beschikbare middelen als volgt verdeeld.

Knelpunt	Gereserveerd bedrag	2002-2006	2007-2010
1. BRZO-bedrijven	€ 20 mln	50%	50%
2. CPR-15 Inrichtingen	€ 8 mln	50%	50%
3. Ammoniak koelinstallaties	€ 5 mln	100%	
4. Emplacementen	€ 50 mln	25%	75%
5. Veiligheidsmaatregelen spoor	€ 20 mln	75%	25%
6. Ammoniak-transport	€ 20-50 mln		100%
7. Propyleentransport	€ 4 mln	100%	
TOTAAL	€ 127-157 mln		

De knelpunten zijn geselecteerd op basis van de beste inzichten van dit moment en leveren naar de huidige inzichten de meest effectieve, efficiënte en legitieme bijdrage aan de verbetering van de externe veiligheid in Nederland. De lijst is niet uitputtend in de zin dat alle knelpunten met zekerheid zijn benoemd. Voor de opgenomen knelpunten is in enige mate een beroep op rijksmiddelen naar de huidige inzichten onvermijdelijk. Het betreft schattingen van uiteenlopende hardheid.

Afhankelijk van de uitkomsten van de ketenstudies, de uitkomsten van strategische studies naar vervoer van gevaarlijke stoffen en het gebruik van emplacementen en de onderhandelingen over de het ammoniaktransport over de Westerschelde, zal een nadere prioriteitsstelling tussen de voorgestelde projecten plaatsvinden. Daarbij kan blijken er dat alternatieve oplossingen mogelijk zijn met een veel minder groot beslag op de beschikbare middelen. Naar dat soort oplossingen zal de komende tijd actief onderzoek worden gedaan. Ook kan blijken dat andere, nu niet genoemde of bekende knelpunten onder het programma moeten worden gebracht. Er wordt daarom een systematiek voorgesteld die het mogelijk maakt om binnen de totale budgetruimte de mee- en tegenvallers tegen elkaar weg te strepen, zodat de middelen beschikbaar blijven voor de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. Deze systematiek geldt ook voor de middelen die door het vorige kabinet zijn vrijgemaakt. Middelen waarin het BIRK-budget voorziet zijn van deze systematiek uitgezonderd omdat deze onderdeel zijn van het FES.

De financiële middelen blijven in eerste instantie geparkeerd op een aanvullende post op de Rijksbegroting. Overheveling van de aanvullende post naar departementale begrotingen vindt pas plaats als voor de bestemming van dit geld voldoende duidelijk is welke resultaten worden geboekt en er uitgewerkte plannen op tafel liggen.

Door middel van de voortgangsrapportages wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen het programma. Hierna wordt het voorliggende financieringsprogramma toegelicht per knelpunt.

Ad. 1 t/m 3 Amvb inrichtingen



Als de amvb inrichtingen van kracht wordt is er bij een aantal BRZO-bedrijven, CPR-15 inrichtingen en ammoniak koelinstallaties sprake van kwetsbare objecten binnen grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Om de risicocontour te verkleinen zijn verdergaande bronmaatregelen noodzakelijk. Dit is niet in alle gevallen mogelijk, waardoor hetzij de bedrijfsactiviteit moet worden beëindigd, hetzij de binnen de contour vallende woningen moeten worden verplaatst. In beide gevallen is er schadevergoeding op grond van de Wet milieubeheer noodzakelijk. Voor bedoelde inrichtingen worden de geraamde bedragen voldoende geacht.

Ad 4. Emplacementen

Het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE, april 1998) gaat uit van het handhaven van emplacementen op de huidige locaties. De in PAGE voorgestelde maatregelen lossen de meeste externe veiligheidsproblemen op, op een aantal groepsrisicoknelpunten na. Onderzocht wordt of er in deze gevallen maatregelen mogelijk zijn aan de exploitatieve zijde, zoals het verzoek aan de vervoerder om rangeerhandelingen te beperken (bijvoorbeeld door de inzet van dieselelektrische of multicourante locomotieven). Als meest vergaande oplossingsrichting wordt voor enkele emplacementen, waaronder dat in Venlo, onderzocht of uitplaatsing naar een andere locatie een effectieve maatregel is. Bij uitplaatsing van emplacementen worden niet alleen bestaande milieu- en veiligheidsknelpunten opgelost maar komt tevens waardevolle ruimte vrij voor stedelijke ontwikkeling. Vanuit die optiek heeft het vorige kabinet zich dan ook bereid verklaard om voor bepaalde emplacementen (bovenop het benutten van het gealloceerde PAGE-saneringsbudget) een bijdrage (circa € 90 miljoen) te reserveren. Aan deze bestaande reserveringen wordt een bedrag van € 50 miljoen toegevoegd.

Uitplaatsing blijft hoe dan ook een kostbare oplossing die bovendien veel proceduretijd vergt. Pas op lange termijn zal verplaatsing van (enkele) emplacementen haalbaar zijn. Ten behoeve van de uiteindelijke keuzemogelijkheden zal de problematiek rond emplacementen nader inzichtelijk worden gemaakt. Dit zal vanuit een breed perspectief op het vervoer (van gevaarlijke stoffen) over het spoor worden benaderd. Tevens zal inzicht worden gegeven in recente ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor de uitplaatsing van emplacementen.

Een punt van aandacht blijft de milieuvergunnings situatie op een aantal PAGE-emplacementen. De vergunningverlening verloopt nog steeds te traag. Deze situatie is niet acceptabel - feitelijk wordt er gedoogd - en daarom zal de druk om spoedig tot verlening dan wel weigering van milieuvergunningen te komen, worden opgevoerd. Hiertoe zal op korte termijn een brief worden gezonden aan die gemeenten met een PAGE-emplacement waar een milieuvergunning nog ontbreekt. In de brief zal worden aangedrongen op spoedige besluitvorming, dat wil zeggen dat er binnen een half jaar duidelijkheid moet zijn of een vergunning wordt afgegeven dan wel wordt geweigerd. In principe zullen alleen nog milieuvergunningen met een tijdelijk karakter worden afgegeven.

Ad 5. Veiligheidsmaatregelen langs het spoor

In het kader van de eerder genoemde regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor worden baanvakken aangewezen waar vervoer met gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Dit zal leiden tot een herroutering van stromen en op een aantal tracés tot verhoging van de frequentie van transporten met gevaarlijke stoffen. Aan de Tweede Kamer is reeds toegezegd dat voor deze tracés aanvullende maatregelen zullen worden getroffen om een voldoende veiligheidsniveau te garanderen. Het gaat hierbij om maatregelen zoals het verbeteren van de infrastructuur (b.v. uitplaatsen wissels, hoge kwaliteit onderhoud, extra beveiliging) en betere toegankelijkheid voor de rampenbestrijdingsdiensten.

Ad 6. Ammoniaktransport Westerschelde en Limburg-IJmuiden

Het omvangrijke transport van ammoniak over de Westerschelde vormt een groot veiligheidsknelpunt. Er is sprake van een ernstige overschrijding van zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Het gaat hierbij om ongeveer 7000 woningen binnen de 10^{-6} -contour van het plaatsgebonden risico. Daarnaast kunnen bij een onverhoopte ramp vele duizenden slachtoffers vallen. Gezien de complexe internationale dimensie van het vraagstuk wordt al geruime tijd aan mogelijke maatregelen gewerkt. Er is een grensoverschrijdend project gestart waarin de plaatsgebonden risico's door middel van nautische maatregelen op maatschappelijk aanvaardbaar niveau worden gebracht (risicocontour op de oever). Door groei van het transport bestaat echter de kans dat de risico's toch weer toenemen. Bovendien blijft ook na het nemen van de maatregelen het groepsrisico ver boven de oriënterende waarde. Er wordt daarom gezocht naar structurele oplossingen. Gedacht wordt aan productie en verwerking van ammoniak op locatie, alternatief voor het transport van ammoniak (b.v. buisleiding) en het sluiten van een overeenkomst



met de betrokken bedrijven (vgl. recente overeenkomst AKZO-rijk t.a.v. beëindigen chloortransport). In maart 2002 is een memorandum van overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen getekend waarin onder meer is overeengekomen dat dergelijke oplossingen verder onderzocht worden. Daarnaast vormt het ammoniaktransport tussen Limburg en IJmuiden een knelpunt, dat zich onder meer uit in belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. Leidsche Rijn). Ook hier wordt gezocht naar structurele oplossingen.

Ad 7. Propyleentransport

De behoefte van de West-Europese industrie aan propyleen groeit in de komende jaren sterk. O.a. DSM/SABIC verwacht een verdubbeling van de behoefte aan deze grondstof. Dit leidt in Nederland tot een zeer sterke groei van het vervoer van propyleen per schip en per trein. Gevolg is een extra belasting van reeds bestaande veiligheidsknelpunten.

De samenwerkende internationale industrie heeft het initiatief genomen om tot een internationaal propyleenbuisleidingnetwerk te komen tussen Nederland, België en Duitsland en is bereid voor het Nederlandse deel ca. 80% van de investeringskosten te betalen. Het gaat in Nederland om een buisleiding in Rotterdam, een leiding door Limburg en de integratie van de bestaande SHELL leiding tussen Rotterdam en Antwerpen in het nieuwe propyleenbuisleidingnetwerk. De kosten voor het Nederlandse deel van de leiding bedragen ca. € 23 à 26 miljoen, waarvoor een subsidie is gevraagd van € 4 miljoen. De aanleg vindt plaats tussen 2003 en 2005. In dat jaar is het hele systeem operationeel.

Middelen voor versterking van uitvoering en handhaving externe veiligheid

Uit het onderzoek van de Commissie Oosting naar de vuurwerkcramp in Enschede is gebleken dat verantwoordelijkheden over vele partijen verdeeld waren en dat het externe veiligheidsbeleid onvoldoende werd nageleefd en gehandhaafd. Inmiddels is op rijksniveau een begin gemaakt door een versterkte samenwerking tussen de primair betrokken departementen van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Voor versterking van deze interdepartementale coördinatie worden geen extra aanvullende uitgaven gepland.

Uit een door de departementen gecoördineerd onderzoek is gebleken dat er meer kwaliteit, capaciteit en professionaliteit bij de uitvoering van bestaande regelgeving (vergunningverlening, inspectie, monitoring, toezicht en handhaving) noodzakelijk is. Ook moet er capaciteit en kwaliteit beschikbaar komen om externe veiligheid in een vroegtijdig stadium van ruimtelijke planvorming te betrekken. Daartoe worden nieuwe instrumenten ontwikkeld, zoals de modelrisicokaart en het register van risicosituaties gevaarlijke stoffen. Tenslotte is het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijven voor een onberispelijk veiligheidsmanagement van belang.

Voor dit verbeterproces van uitvoering en handhaving zijn extra middelen nodig. Als eerste indicatie wordt voor dit doel 50% van het aanvullende budget vrijgemaakt. Deze middelen worden gericht ingezet voor de eerstelijns voorzieningen op het gebied van uitvoering, toezicht en handhaving, waarbij het gaat om nieuwe taken en voor taken waarvoor een intensiever uitvoeringsniveau wordt verlangd. Deze middelen zijn uitdrukkelijk niet bedoeld voor de inzet voor bestaande, maar verwaarloosde taken.

Gekoppeld aan de oplopende reeks in deze kabinetsperiode voor de financiering van knelpunten ontstaat dan het volgende beeld:

Financiële middelen t.b.v. uitvoering en handhaving externe veiligheid

	2003	2004	2005	2006 e.v.
Apparaatskosten EV	€ 0 mln,	€ 8 mln.	€ 17 mln.	€ 25 mln.

Onderzoek heeft uitgewezen dat het voor veel met uitvoering en handhaving belaste overheidsorganisaties niet mogelijk is om de benodigde expertise en vaardigheden in huis te halen of te houden. Kleine gemeenten hebben vaak slechts één of enkele inrichtingen of transportstromen in hun gebied, waarbij het externe veiligheidsaspect bovendien complex is. Versterking van de capaciteit per gemeente leidt dan niet tot een 'unit externe veiligheid' met voldoende massa. Om dit probleem te ondervangen wordt gedacht aan het versterken van gezamenlijke, regionale uitvoeringsstructuren.



De gezamenlijke departementen zullen in samenspraak met de uitvoerders en handhavers een voorstel ontwikkelen voor de besteding van deze middelen.

Van belang is dat gespecificeerd wordt aan welke kwaliteitseisen de te leveren prestaties in het proces van uitvoering en handhaving moeten voldoen. Daarbij kan alleen sprake zijn van specifieke doeluitkeringen op basis van een nader overeen te komen concreet gedefinieerd en afrekenbaar resultaat. De afspraken zullen in de Rijksbegroting voor 2004 worden geëffectueerd.

Hoogachtend,

H.G.J. Kamp
de Minister voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bijlage: schema knelpunten externe veiligheid met toelichting





·
·