

Vergaderjaar 2003–2004

24 611

Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 september 2004

Hierbij informeer ik u mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de publicatie van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)¹. Met deze circulaire maakt het rijk zijn beleid bekend inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Eind juli heb ik medeoverheden en infrastructuurbeheerders verzocht medewerking aan dit beleid te verlenen door vanaf heden bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om zowel vervoersbesluiten als omgevingsbesluiten.

Aanleiding

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de nota RNVGS (Kamerstukken II, 1995/96, 24 611, nr. 1). Met deze circulaire wordt dit beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt. Dit is nodig omdat de nota RNVGS niet of niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast.

De circulaire is gebaseerd op *bestaand beleid (nota RNVGS)*. Als het gaat om de uitwerking en toepassing van risiconormen is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Stb. 2004, 250) van VROM. Ook de lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is overgenomen uit dit besluit.

Overigens loopt er ook een evaluatie van de nota RNVGS. Het is de bedoeling dat deze evaluatie dit jaar haar beslag krijgt. De voorlopige resultaten van de evaluatie zijn zoveel mogelijk in de circulaire verwerkt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Relatie circulaire tot andere ontwikkelingen

De minister van VROM heeft u in de Tweede Voortgangsrapportage Externe Veiligheid van 7 november 2002 (VROM02/002) laten weten dat de circulaire «als interimbeleid voor de wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen» kan worden gezien. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoekt momenteel de haalbaarheid van deze voornemens. Hierbij wordt tevens stilgestaan bij de vraag of sanering van bestaande situaties wettelijk geregeld kan worden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen is immers ook voor een saneringsbeleid gekozen. Met de realisatie van deze wettelijke verankering zal de circulaire komen te vervallen.

De circulaire is dus een stap in de richting van een wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De circulaire vormt daarmee de basis voor het externe veiligheidsbeleid voor het transport; in de circulaire zijn immers de risiconormen vastgelegd waaraan moet worden voldaan.

De uitdaging is om uiteindelijk de risicoruimte tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving duurzaam vast te leggen. De omvang van de risicoruimte zal onder andere worden bepaald op basis van de risiconormen en de huidige en toekomstige ruimtelijke en vervoersontwikkelingen. Met de Regulering vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor, waarover de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, u mede namens mij, in de Vierde Voortgangsrapportage Externe Veiligheid nader zal informeren, wordt hiermee een begin gemaakt. Als de risicoruimte eenmaal is vastgelegd, moeten zowel het vervoer als de ruimtelijke ordening daar rekening mee houden: het vervoer moet binnen de risicoruimte blijven en de ruimtelijke ordening daarbuiten. Er zijn verschillende instrumenten om dit te realiseren. Deze instrumenten hebben zowel betrekking op het vervoer (de bron) en de infrastructuur als de omgeving. Zo kan bijvoorbeeld de intrinsieke veiligheid van het vervoer worden verbeterd waardoor er meer vervoer binnen dezelfde risicoruimte kan plaatsvinden. Een andere optie is het vervoer te routeren om op bepaalde routes ruimte te creëren. Daarnaast kan door middel van infrastructurele maatregelen de veiligheid van de infrastructuur verder worden verbeterd, waardoor de kans op een ongeval afneemt. Tenslotte kunnen maatregelen in de omgeving ervoor zorgen dat deze minder kwetsbaar wordt voor eventuele incidenten met gevaarlijke stoffen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs