

Vergaderjaar 2002–2003

**28 644**

**Wijziging van de Brandweerwet 1985, de Wet rampen en zware ongevallen en de Wet geneeskundige hulpverlening bij rampen in verband met de bevordering van de kwaliteit van de rampenbestrijding door middel van een planmatige aanpak en de aanscherping van het provinciale toezicht en tot wijziging van de Wet ambulancevervoer (Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding)**

**Nr. 6**

**NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 28 april 2003

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel II, onderdeel B, wordt als volgt gewijzigd:

Na het voorgestelde artikel 6, wordt een nieuw artikel 6a ingevoegd, luidende:

**Artikel 6a**

1. Gedeputeerde staten dragen zorg voor de productie en het beheer van een geografische kaart waarop de in de provincie aanwezige risico's zijn aangeduid. Deze risicokaart vermeldt de plaatsgebonden en geografisch te onderscheiden risico's die zijn beschreven in de gemeentelijke risico-inventarisatie, bedoeld in artikel 3, alsmede de gegevens die zijn opgenomen in het openbare register, bedoeld in artikel 12.12 van de Wet milieubeheer. De kaart is openbaar.

2. De colleges van burgemeester en wethouders in de provincie en de directeur-generaal van het Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu leveren gedeputeerde staten de voor de uitvoering van het eerste lid benodigde gegevens.

3. Bij ministeriele regeling kunnen voorschriften worden gegeven over de in de risicokaart op te nemen categorieën van rampen, de productie, het beheer en de vormgeving van de risicokaart en over de wijze waarop en de frequentie waarmee de daarvoor benodigde gegevens dienen te worden aangeleverd.

B

Artikel IV wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel C komt te luiden:

C

Artikel 5 vervalt.

2. Ingevoegd wordt een nieuw onderdeel, dat luidt:

Ea

In artikel 12a wordt «artikel 4» vervangen door: artikel 4, eerste lid, onder a, van de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen.

C

Onderdeel H van artikel VII vervalt.

D

Ingevoegd wordt een nieuw artikel, dat luidt:

#### **ARTIKEL VIIA**

Indien het in artikel I, onderdeel B opgenomen artikel 10g van de Wet rampen en zware ongevallen, tot wet wordt verheven en eerder in werking treedt dan artikel III van het bij koninklijke boodschap van 16 oktober 2002 ingediende voorstel van wet tot wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid (Kamerstukken II, 2002–03, 28 635), vervalt artikel III van laatstgenoemd wetsvoorstel.

E

Artikel VIII komt als volgt te luiden:

#### **ARTIKEL VIII**

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

#### **Toelichting**

A

De rijksoverheid heeft in de loop der jaren beleid ontwikkeld om de externe en fysieke veiligheid zoveel mogelijk te waarborgen. Naar aanleiding van de Vuurwerkcramp en de Nieuwjaarsbrand is het besef ontstaan dat het inzicht in en een overzicht van risico's alsmede de communicatie daarover verbetering behoeven. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt Vuurwerkcramp<sup>1</sup>, zijn drie actiepunten uitgewerkt, die respectievelijk moeten leiden tot het verbeteren van de risico-communicatie door gemeenten (actiepunt 37), het verplicht registreren door de gemeenten, provincies en rijk van risicosituaties als gevolg van

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2002–2003, 27 157, nr. 20.

gevaarlijke stoffen in een centraal register (actiepunt 17) en het door het rijk ter beschikking stellen van een model voor een risicokaart (actiepunt 36).

In artikel 3 van onderhavig wetsvoorstel worden de gemeenten verplicht gesteld om hun rampenplan te baseren op een inventarisatie en analyse van de in de gemeente aanwezige risico's. In het huidige wetsvoorstel is nog niet opgenomen dat de provincies worden belast met de productie en het beheer van een openbare risicokaart waarop de in de provincie aanwezige risico's staan vermeld en waarvan risicokaarten per gemeentelijk gebied kunnen worden afgeleid. Met deze nota van wijziging wordt dat alsnog geregeld. Het opnemen van deze taak in de wet rampen en zware ongevallen is ingegeven vanuit de noodzaak – mede onderschreven door het Interprovinciaal Overleg – om continuïteit en uniformiteit van het instrument te waarborgen. Het beoogde doel is de effectiviteit van de risicokaart te maximaliseren.

In het recent bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Milieubeheer (Registratie gegevens externe veiligheid inrichtingen, transportroutes en buisleidingen), wordt het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS) geïntroduceerd. Voor een toelichting hieromtrent wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij bedoeld wetsvoorstel.<sup>1</sup> Het RRGS zal worden beheerd door het Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu (RIVM).

In tegenstelling tot de oorspronkelijke bedoeling is er van afgezien om vanuit het rijk een model voor een risicokaart te vervaardigen die door de gemeenten apart gemaakt zou moeten worden. Efficiencyoverwegingen speelden daarbij een belangrijke rol. De grote verscheidenheid aan omvang van gemeenten vertaalt zich immers ook in de daar aanwezige stand van zaken op het terrein van informatietechnologie, een technologie die wordt toegepast bij de risicokaart. Bovendien is er al snel (bij zware ongevallen en rampen) sprake van gemeentegrens overschrijdende effecten. Daarom is aangesloten bij reeds in gang gezette ontwikkelingen ten aanzien van provinciale risicokaarten. De provincie gaat nu een coördinerende en faciliterende rol spelen als producent en beheerder van een provinciale kaart, waarvan risicokaarten per gemeentelijk gebied deel uitmaken. Het rijk draagt in nauwe samenwerking met de provincies zorg voor een landelijk uniform functioneel ontwerp voor de risicokaart, op basis waarvan de provincies een risicokaart «bouwen», die in de eigen ict-omgeving passend is. Ook zijn er afspraken gemaakt over een landelijk uniforme presentatie van de risicokaart via internet. Provincies die reeds over een publiek toegankelijke risicokaart beschikken hebben aangegeven zich te zullen conformeren aan de landelijke uitgangspunten. Een andere reden voor de bedoelde provinciale rol is het feit dat de provincie beleidsverantwoordelijkheden heeft op de terreinen van ruimtelijke ordening en milieu; terreinen waarbij de risicokaart nadrukkelijk ook een functie heeft (pro-actie en preventie). Het onderbrengen van de risicokaart bij de regionale brandweerkorpsen is niet zinvol omdat deze korpsen niet over de gewenste ict-faciliteiten beschikken.

### *Risicokaart*

Naar aanleiding van de adviezen van de commissie Oosting heeft het kabinet gesteld<sup>2</sup> dat de gemeenten, regio's en provincies nadrukkelijker aandacht dienen te besteden aan het systematisch in kaart brengen van risicovolle situaties risico's. De in onderhavig wetsvoorstel opgenomen verplichting inzake de risico-inventarisatie door gemeenten vloeit daaruit voort.

De door de provincie te ontwikkelen en te beheren risicokaart onder-

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2002–2003, 28 767, nr. 3.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2002–2-3, 27 157, nr. 20.

steunt deze risico-inventarisatie. De risicokaart omvat in ieder geval een visuele weergave van de risico's die in de risico-inventarisatie zijn onderkend en zich naar hun aard lenen voor presentatie op de risicokaart. De risicokaart richt zich in beginsel op die ramptypen, uit de Leidraad Maatramp (BZK, 2000), die aan dit criterium voldoen. Het betreft hier luchtvaartongevallen, ongevallen op water, verkeersongevallen op land, ongevallen met brandbaar of explosieve stoffen, ongevallen met giftige stoffen, kernongevallen, tunnelongevallen, brand in grote gebouwen, instorting van grote gebouwen, paniek in menigten, verstoring openbare orde, overstroming en natuurbrand. Het is niet uit te sluiten, dat in de toekomst ook andere vormen van rampen op de kaart zullen worden gepresenteerd. Daarbij moet zorg gedragen worden voor uniformiteit in de soort van ramptypen, die ten minste op de kaart zullen worden getoond.

Bij ministeriële regeling zullen dan ook voorschriften worden gegeven over de categorieën van rampen die minimaal op de risicokaart zullen worden getoond. Datzelfde geldt ook ten aanzien van de wijze waarop en de frequentie waarmee door gemeenten en het RIVM de benodigde gegevens worden aangeleverd.

Voor de risicokaart zijn gegevens nodig over installaties met name in verband met gevaarlijke stoffen, routes waarlangs of buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, overige objecten met risicokenmerken en kwetsbare objecten. Deze basisgegevens kunnen worden ontleend aan milieuvergunningen, gebruiksvergunningen, routeringsbesluiten, rapportages en inundatiemodellen. Daarnaast zijn reeds diverse atlassen beschikbaar, of komen binnenkort beschikbaar, waarin risicogegevens van transportroutes en buisleidingen zijn vermeld. De provincie zal de voor de risicokaart benodigde informatie daarnaast verkrijgen uit de gemeentelijke rampenplannen en ook de regionale beheersplannen. Ook komt informatie uit het RRGs van het RIVM.

Gelet op de grote inhoudelijke samenhang, is door de direct betrokken departementen – BZK en VROM – besloten om bij de vervaardiging van het RRGs en de risicokaart gezamenlijk op te trekken. De gegevens voor de ramptypen «gevaarlijke stoffen», die voor het RRGs verplicht moeten worden ingevoerd en de gegevens over risicosituaties met gevaarlijke stoffen die voor de risicokaart moeten worden ingevoerd, komen voor een belangrijk deel overeen. Voor een beperkt deel kan het ook gaan om gegevens die voor het RRGs niet verplicht zijn, maar wel zijn gewenst voor de risicokaart. In de uitvoering van het RRGs door het RIVM wordt voorzien in de mogelijkheid om ook deze laatst bedoelde gegevens te melden en op te slaan. Er hoeft dus geen dubbel werk gedaan te worden door het bevoegde gezag. Hierdoor is er ook geen sprake van extra bestuurslasten bij het bevoegde gezag. Er komt een voorziening die een uitwisseling van gegevens tussen het RRGs en de provinciale database(s) mogelijk maakt.

De koppeling tussen het RRGs en de risicokaart brengt met zich mee dat in de nadere uitwerking van het Registratiebesluit externe veiligheid<sup>1</sup> middels een ministeriële regeling zal worden aangegeven op welke wijze de gegevens voor de risicokaart beschikbaar komen.

Bij het ontwerpen en formuleren van de functionaliteiten van de risicokaart is rekening gehouden met de eis dat er koppelingen kunnen worden gemaakt met andere bestanden en/of bestanden die onderdeel uitmaken van andere digitale kaarten. Dit laat onverlet de behoefte aan het zelfstandige, herkenbare instrument «risicokaart».

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2002–2003, 28 767, nr. 4.

In het kader van de al bestaande wettelijke plicht van gemeenten om de burger te informeren over risico's in zijn leefomgeving, zullen de gemeenten worden gestimuleerd om over de risicokaart actief informatie aan de burgers te verstrekken. Het belang van een goede informatievoorziening van de overheid aan de burger – en daarmee het transparanter maken van de overheid – is in het kabinetsstandpunt Vuurwerkcramp sterk benadrukt. De risicokaart sluit goed aan bij het gemeentelijk veiligheidsbeleid. De informatie die via de risicokaart wordt verstrekt is openbaar. De risicokaart en de geografische kaart van het RRGs maken gebruik van dezelfde symboliek en lay-out.

De risicokaart is ook bedoeld voor professionele instanties: bestuursorganen, overheidsdiensten en hulpverleningsdiensten. De risicokaart is voor deze doelgroepen een instrument in de pro-actieve of preventieve fase van de veiligheidsketen. Hierbij kan gedacht worden aan het ruimtelijk ordeningsbeleid, vergunningverlening en handhavingsbeleid. De professionele gebruiker kan de systematiek van de risicokaart koppelen met andere databestanden, waardoor er voor hem meerwaarde ontstaat voor het specialistische gebruik. Zo kan de risicokaart ook een ondersteuning bieden bij de voorbereiding op rampen en ongevallen (preparatie). De risicokaart is echter niet bedoeld voor gebruik bij bijvoorbeeld acute incidentbestrijding. De risicokaart levert een bijdrage aan het vergroten van het veiligheidsbewustzijn bij bovengenoemde doelgroepen.

Omdat de risicokaart geen authentieke bron is, kan de gebruiker van de risicokaart er geen rechten aan ontleen. Dit zal door middel van een «disclaimer» op de internetsite van de risicokaart worden vermeld.

Op de publieke risicokaart wordt alleen informatie over risicosituaties met gevaarlijke stoffen opgenomen die reeds openbaar is, namelijk vanuit openbare vergunningsgegevens en openbare rampenplannen. Deze informatie wordt nu ook via de risicokaart toegankelijk gemaakt. Typische bedrijfsgegevens blijven dus niet openbaar.

#### *Financiering*

De kosten van de totstandkoming van het landelijk uniforme functioneel ontwerp van de risicokaart, alsmede de kosten voor ondersteunende middelen, zoals een handleiding gegevensverzameling, worden door het rijk gedragen. De provincies hebben aangegeven bereid te zijn de taak van producent en beheerder van de digitale provinciale risicokaart op zich te nemen, waarbij wordt opgemerkt dat er tussen het ministerie van BZK en het IPO nog overleg plaatsvindt over de hoogte van structurele en incidentele bijdragen van rijkswegen voor deze taak.

De provincies kunnen deze taak onder meer bekostigen uit de structurele verhoging (sinds 2003) van het provinciefonds. Deze verhoging staat in verband met de uitbreiding van de taken van de provincies op het gebied van de rampenbestrijding als gevolg van de beleidsnota Rampenbestrijding 2004 en het kabinetsstandpunt Enschede en Volendam. Daarnaast biedt het rijk vanaf 2004 een nog nader te bepalen structurele bijdrage voor apparaatskosten, die provincies moeten maken ter versterking van de uitvoering en de handhaving van de externe veiligheid<sup>1</sup>. De risicokaart en het RRGs zijn instrumenten die een rol spelen in het kader van deze versterking. Het rijk is overigens in principe bereid om ook nog incidenteel een bijdrage te leveren gedurende een nog in overleg met het IPO en de VNG nader te duiden periode in verband met de implementatie van de risicokaart. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om kosten in verband met het aanpassen van reeds door enkele provincies

<sup>1</sup> Brief minister VROM van 7 november 2002, nr. EV2002.074129.

ontwikkelde kaarten («frictiekosten»), het aanbrengen van een noodzakelijk geachte wijziging in het landelijk geformuleerde functioneel ontwerp, het procesmatig en technisch ondersteunen van provincies.

#### B en C

De wijziging van de Wet ambulancevervoer wordt op twee punten aangepast. Artikel 5 van de Wet ambulancevervoer komt bij nader inzien volledig te vervallen. Het resterende deel van dat artikel voorziet in het horen van belanghebbenden bij een instelling of uitbreiding van een centrale post voor het ambulancevervoer. De instelling en instandhouding van deze post wordt met dit wetsvoorstel overgeheveld naar de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen. Laatstgenoemde wet voorziet reeds in het voorgestelde artikel 4, derde lid, in het horen van belanghebbenden. Artikel 5 kan dan ook volledig vervallen. Hiermee vervalt het Besluit aanwijzing belanghebbenden centrale post van rechtswege. Voorts wordt de Wet ambulancevervoer technisch aangepast in verband met een correctie in een verwijzing in artikel 12a van die wet.

#### D

Het voorstel van wet tot wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid bevat een wijziging van artikel 2b van de Wet rampen en zware ongevallen. Artikel 2b van de Wet rampen en zware ongevallen wordt met de Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding vernummerd tot artikel 10g. In het laatstgenoemde wetsvoorstel was reeds rekening gehouden met de introductie van de Onderzoeksraad voor veiligheid. Bedoelde wijziging van artikel 2b van de Wet rampen en zware ongevallen in de wet tot wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid dient dan ook te vervallen, indien de onderhavige wet eerder in werking treedt dan die wet tot wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid. Deze nota van wijziging voorziet in de samenloop tussen beide wetsvoorstellen.

#### E

De invoering van de risicokaart, zoals omschreven in onderdeel A van deze nota van wijziging, hangt nauw samen met de invoering van het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen. De risicokaart wordt mede door de gegevens uit dit register gevoed. Het RRGSG wordt wettelijk geregeld in het bij koninklijke boodschap van 22 januari 2003 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet Milieubeheer (Registratie gegevens externe veiligheid inrichtingen, transportroutes en buisleidingen)<sup>1</sup>. Het kan wenselijk zijn de inwerkingtreding van het voorgestelde artikel 6a van de Wet rampen en zware ongevallen af te stemmen op de inwerkingtreding van eerdergenoemde wijziging van de Wet Milieubeheer. Om die reden is thans voorzien in de mogelijkheid van een gefaseerde inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel.

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
R. H. Hessing

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2002–03, 28 767.