

Nr. 70

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-  
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2009

Mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en Economische Zaken (EZ) bied ik u de negende voortgangsrapportage over externe veiligheid (EV) aan. Met de voortgangsrapportages informeer ik uw Kamer jaarlijks over de inspanningen en veranderingen van het kabinet op het gebied van externe veiligheid rondom inrichtingen, transport en luchtvaart.

**Belangrijke resultaten sinds medio 2008**

Het risicobeleid is in beweging. De klassieke risicobenadering waarbij preventieve maatregelen worden genomen om risico's te voorkomen en te beperken is goed toepasbaar op bekende risico's. De snelle industriële ontwikkelingen die mogelijk risico's inhouden, maar ook veilig kunnen zijn, vergen een aanvullende risicobenadering. De verwachtingen van burgers met betrekking tot risico's en veiligheid zijn ook aan verandering onderhevig en kunnen sterk uiteenlopen. Risico's van nieuwe industriële toepassingen van stoffen en technieken zijn niet altijd inzichtelijk op het moment van introductie. Een goed voorbeeld hiervan is de omvangrijke toepassing van asbest in het verleden, als gevolg waarvan jaarlijks dodelijke slachtoffers zijn te betreuren en waarvan een zorgvuldige verwijdering kostbaar is.

Het kabinet is op zoek naar een evenwicht tussen de zorgvuldige introductie van nieuwe industriële toepassingen die risico's kunnen meebrengen en de positieve economische effecten van diezelfde toepassingen. Soms is er te weinig wetenschappelijke kennis over nieuwe risico's beschikbaar om tot een gefundeerd risicobeleid te komen. De vraag is dan aan de orde of de overheid uit voorzorg bepaalde ontwikkelingen moet beperken of dat de keuze en verantwoordelijkheid voor het gebruik van bepaalde toepassingen bij ondernemers en burgers wordt gelaten. Het kabinet past verschillende opties toe bij het omgaan met risico's en

zoekt per risicogebied naar een goede verdeling van de verantwoordelijkheden voor risico's rond fysieke veiligheid.

De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) heeft op verzoek van het kabinet op 17 september 2008 advies uitgebracht over risico's en de verantwoordelijkheden rond fysieke veiligheid. De WRR maakt onderscheid tussen vier typen risicoproblemen (eenvoudige, complexe, onzekere respectievelijk ambigue problemen). Daarnaast heeft de Gezondheidsraad op 26 september 2008 een advies uitgebracht over het toepassen van voorzorg.

Beide raden hechten belang aan voorzorg en aan de verantwoordelijkheid van producenten voor de gevolgen van het toepassen van nieuwe stoffen en technieken.

Voor de volledige kabinetsreactie op het advies van de raden verwijs ik naar de brief van 2 april 2009 aan uw Kamer (Kamerstukken II, 2008/09, 28 089, nr. 23). Afhankelijk van het type risicoproblemen kiest het kabinet voor maatwerk in de beleidsontwikkeling op de verschillende risicogebieden.

Specifiek voor het risicogebied Externe Veiligheid wordt uit een oogpunt van voorzorg in de ruimtelijke ordening een zekere afstand aangehouden tussen risicovolle bedrijfsactiviteiten en kwetsbare objecten, maar die afstanden zijn niet zodanig dat risico's worden uitgesloten. In Nederland is daar onvoldoende ruimte voor beschikbaar. Lokale bestuurders hebben de verantwoordelijkheid om door zorgvuldige ruimtelijke ordening onveilige situaties te voorkomen en zoveel mogelijk beheersbaar te houden. Dit risicobeleid biedt zekere waarborgen voor burgers tegen de gevolgen van bedrijfsongevallen, maar geen garantie dat burgers niet door zo'n ongeval getroffen kunnen worden. Daarom heeft de burger ook een eigen verantwoordelijkheid om zich te informeren over risico's in zijn omgeving en over wat te doen bij calamiteiten.

## **WET- EN REGELGEVING**

### **1. Besluit/Regeling externe veiligheid inrichtingen (Bevi/Revi)**

#### *Het Bevi en de Revi*

Het Bevi en de bijbehorende Revi zijn eind 2004 in werking getreden. Via Bevi/Revi wordt de koppeling gelegd tussen externe veiligheid, ruimtelijke ordening en rampenbestrijding voor inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt of die daar liggen opgeslagen. In de kern gaat het in dit besluit om de doorwerking van milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid en de voorbereiding op de rampenbestrijding bij zowel ruimtelijke besluiten als bij het verlenen van milieuvergunningen voor risicovolle inrichtingen. Ook de sanering van bestaande knelpunten is in dit besluit geregeld.

Op 13 februari 2009 is op basis van praktijksignalen een aantal verbeteringen van het Bevi in werking getreden. Hiermee is een aantal knelpunten opgelost en zijn onduidelijkheden weggenomen. Zo zijn de onderscheidende criteria voor categoriale en niet-categoriale inrichtingen qua handhaafbaarheid bijgesteld en is een ondergrens voor vervoersgebonden inrichtingen opgenomen. Tevens mogen nu binnen een vastgestelde risicocontour ook beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn die geen functionele binding hebben met het gebied of de bedrijven.

Verder is ook op 13 februari 2009 een derde aanvulling op de Revi in werking getreden. Hierbij is een nieuwe rekenmethodiek voor opslagvoorzieningen in de Handleiding Risicoberekeningen Bevi aangewezen. En in aansluiting daarop zijn de afstanden bijgesteld voor inrichtingen waar verpakte gevaarlijke stoffen worden opgeslagen in een hoeveelheid groter dan 10 000 kg per opslagplaats (Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen 15). Ook zijn de regels voor LPG-tankstations beperkt bijgesteld. Het voor-

nemen is in een vierde tranche nog de mijnbouwrichtingen onder de werking van het Bevi te brengen.

#### *Unificatie QRA*

Om de transparantie en de reproduceerbaarheid van veiligheidsberekeningen te vergroten wordt de voorgeschreven Rekenmethodiek Bevi stapsgewijs geünificeerd. Voor twee categorieën van bedrijven is deze unificatie inmiddels ingevoerd. Voor andere categorieën van bedrijven die onder het Bevi vallen zijn vorderingen gemaakt met de unificatie. Het project omvat tevens het vastleggen van actuele wetenschappelijke inzichten in de rekenmethodiek. In het voorjaar 2009 is de Toetsgroep Probitrelaties ingesteld, die voor bepaalde stoffen de beschikbare informatie over de toxiciteit evalueert en een onderbouwd voorstel doet voor een probitrelatie. Een probitrelatie wordt in de Rekenmethodiek Bevi gebruikt om het toxisch effect van een stof te kwantificeren.

## **2. Registratiebesluit**

Het Registratiebesluit externe veiligheid geeft uitvoering aan het bepaalde in titel 12.2 van de Wet milieubeheer, waarin de registratieplicht voor risicovolle situaties wordt geregeld. Het Registratiebesluit bevat voorschriften voor het aanwijzen van risicovolle situaties bij inrichtingen, transportroutes en buisleidingen, het inrichten van een register, de inhoud van de te verstrekken gegevens over de externe veiligheid en de termijnen voor het melden van gegevens. Het is een uitvloeisel van het besluit van het kabinet om een wettelijke regeling tot stand te brengen met betrekking tot een centraal register dat voor burgers en overheden een volledig en transparant overzicht biedt van risicovolle situaties.

Eind maart 2007 is het Registratiebesluit in werking getreden. Het is nog niet helemaal gelukt alle gegevens in het register risicosituaties gevaarlijke stoffen ingevoerd te krijgen. Het gaat met name om het autoriseren van ingevoerde gegevens en om de invoer van gegevens over het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Dit hangt samen met de voorgenomen totstandkoming van het basisnet voor deze vervoersmodaliteiten. Het ministerie van VenW vult de nog ontbrekende gegevens in het register en op de provinciale risicokaarten begin volgend jaar aan.

## **3. Buisleidingen**

In het dossier buisleidingen zijn de afgelopen maanden belangrijke stappen gezet. Hiermee kan langzamerhand naar een afronding worden toegewerkt van de inhaalslag voor het dossier buisleidingen.

#### *Risiconormering externe veiligheid buisleidingen*

Op 23 maart 2009 heb ik het advies ontvangen van de heer Alders waarin de posities van de partijen in kaart zijn gebracht over de gevolgen van de risiconormering van aardgastransportleidingen in relatie tot de bebouwde omgeving. Op 1 april 2009 vond vervolgens een bestuurlijk overleg over dit advies plaats tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Gasunie. Op 5 juni 2009 (Kamerstukken II, 2008/09, 26 018, nr. 12) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van dit overleg en aangekondigd het ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen in procedure te brengen.

#### *Ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Op 19 augustus 2009 (Kamerstukken II, 2008/09, 26 018, nr. 13) is het ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen aan de Kamer gezonden. Het besluit regelt de risiconormering (plaatsgebonden risico en groepsrisico) voor buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daar-

naast regelt het besluit de zorgplicht en enkele meldingsplichten voor de exploitant en de verplichting voor de overheid om de ligging van buisleidingen op te nemen in bestemmingsplannen. Ik ga ervan uit dat het besluit per 2011 in werking kan treden.

#### *Structuurvisie buisleidingen*

Op 30 december 2008 liep het Structuurschema buisleidingen af. In de brief van 17 december 2008 (Kamerstukken II, 2008/09, 26 018, nr. 11) heb ik uw Kamer aangegeven dat in afwachting van de Structuurvisie buisleidingen het beleid van het Structuurschema wordt gecontinueerd. Het bedrijfsleven heeft inzicht verschaft in de vraag naar toekomstig transport door buisleidingen van aardgas, olie en olieproducten en chemische stoffen. Ik wacht voor CO<sub>2</sub>-transport het advies af waarom de Minister van EZ en ik hebben verzocht (Kamerstukken II, 2008/09, 31 510, nr. 36). De Structuurvisie buisleidingen geeft aan waar ruimte zou moeten worden gereserveerd om realisatie van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingen mogelijk te maken op een aantal verbindingen die van nationaal belang zijn. Het Rijk is verantwoordelijk voor de Structuurvisie buisleidingen, maar ik hecht groot belang aan instemming van en draagvlak bij de andere overheden met de nieuwe buisleidingstracés. Er heeft dan ook zorgvuldige afstemming plaatsgevonden met andere overheden om te komen tot tracés voor buisleidingstroken die op een groot draagvlak kunnen rekenen. Dit overleg heeft de nodige tijd gevergd. In januari 2009 zijn drie voorlichtingsbijeenkomsten voor provincies en gemeenten georganiseerd door VROM over de Structuurvisie buisleidingen. In de periode januari tot juli 2009 is tussen alle afzonderlijke provincies en VROM intensief overleg gevoerd over de kaart met de nieuwe hoofdstructuur voor buisleidingstracés in Nederland. In de najaar van 2009 heeft VROM verder met gemeenten overlegd over de gedetailleerde tracés voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Ik heb het voornemen de borging van de buisleidingstroken in bestemmingsplannen te regelen in het Besluit Ruimte.

#### *Milieueffectrapport*

Structuurvisie buisleidingen Voor de structuurvisie dient op grond van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport voor plannen (planMER) te worden opgesteld. Reden hiervoor is dat de structuurvisie het kader vormt voor activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn. Het doel van de plan-MER-procedure is om bij besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven. Parallel aan de opstelling van het planMER wordt ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. In mei 2009 is gestart met het planMER voor de Structuurvisie buisleidingen. In het planMER worden de milieueffecten getoetst van de mogelijke hoofdstructuur voor nieuwe buisleidingstracés. Naar verwachting zal het planMER eind 2009 gereed zijn en tegelijk met de ontwerpstructuurvisie ter inzage worden gelegd. Ik ga ervan uit dat na verwerking van de inspraakreacties en het bestuurlijk overleg de definitieve Structuurvisie buisleidingen rond de zomer van 2010 aan de beide Kamers der Staten-Generaal kan worden aangeboden.

#### *Rekenprogramma CAROLA voor aardgastransportleidingen*

CAROLA wordt het rekenprogramma voor het berekenen van de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen. Met CAROLA kan worden bepaald of voldaan wordt aan de risiconormen voor de externe veiligheid. Momenteel worden berekeningen voor aardgastransportleidingen nog uitgevoerd door Gasunie met het niet vrij verkrijgbare rekenpakket PIPESAFE. CAROLA is bedoeld voor bevoegde gezagen, adviesbureaus en exploitanten van buisleidingen. Momenteel worden de laatste testen uitgevoerd en daarna zal het pakket via informatiebijeenkomsten worden geïntroduceerd. Het Centrum Externe Veiligheid

van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) gaat de introductie en de verspreiding en de helpdesk van CAROLA verzorgen.

#### *Toezicht op buisleidingen*

De VROM-Inspectie heeft vier onderzoeken gedaan naar buisleidingen. Het betreft een onderzoek naar de ruimtelijke doorwerking van een buisleiding tussen Rotterdam en Beek in diverse bestemmingsplannen. Verder een onderzoek naar de werking van risicomanagementsystemen bij exploitanten van buisleidingen. Ook is een onderzoek uitgevoerd naar de mate van borging van de kathodische bescherming van buisleidingen. En tenslotte een onderzoek naar het buisleidingenincident bij Heinenoord dat plaatsvond in 2007. De resultaten zijn belangrijk voor de transparantie van het toezicht op buisleidingen dat door de VROM-Inspectie wordt uitgevoerd. De rapporten staan op de VROM-site [www.vrominspectie.nl](http://www.vrominspectie.nl).

#### *Communicatie*

Voor gemeenten en provincies wordt een communicatietraject opgezet. Zij zullen worden geïnformeerd over het nieuwe Besluit externe veiligheid buisleidingen. Daarnaast zullen ook de Structuurvisie buisleidingen, het rekenprogramma CAROLA, toezicht op buisleidingen door de VROM-Inspectie en buisleidingen op de risicokaart en in bestemmingsplannen worden toegelicht. Naar verwachting zal in 2010 een aantal voorlichtingsbijeenkomsten plaatsvinden.

### **4. Transport gevaarlijke stoffen**

In de brief van 4 december 2008 (Kamerstukken II, 2008/09, 30 373, nr. 27) zijn de hoofdlijnen geschetst van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Door de invoering van het Basisnet beoogt het kabinet een evenwicht tot stand te brengen tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en externe veiligheid. Om u een eerste indruk te geven van de spelregels die gemeenten moeten hanteren bij de voorbereiding en vaststelling van ruimtelijk relevante besluiten die betrekking hebben op de omgeving van Basisnetroutes, heb ik u gelijktijdig met de genoemde brief een ambtelijk concept toegezonden van het Besluit transportroutes externe veiligheid. De wetgeving die nodig is om het Basisnet gevaarlijke stoffen tot stand te brengen, zal in de loop van 2010 aan uw Kamer worden aangeboden. Het betreft hier enerzijds regels waarvoor de minister van VenW verantwoordelijk is en anderzijds regels die tot mijn verantwoordelijkheid behoren. In het laatste geval gaat het om regels die sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Basisnetroutes. Vanwege de nauwe samenhang tussen beide regelgevingscomplexen zal deze wetgeving gelijktijdig aan uw Kamer worden aangeboden.

### **5. Luchtvaartveiligheid**

#### *Schiphol*

Op 1 oktober 2008 bracht Hans Alders, advies uit aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de ontwikkeling van Schiphol (Kamerstukken II, 2008/09, 29 665, nr. 108). Het kabinet omarmt dit advies (Kamerstukken II, 2008/09, 29 665, nr. 119) en heeft gekozen voor een verdere versterking van de mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving tot 2020 binnen de bestaande milieugrenzen. Het kabinet is ook in de Luchtvaartnota ingegaan op ontwikkelingen op het gebied van de externe veiligheid in relatie tot Schiphol en andere luchthavens in Nederland (Kamerstukken II, 2008/09, 31 936, nr. 1). Inmiddels is een start gemaakt met de nadere uitwerking van een nieuw normen en handhavingstelsel, inclusief externe veiligheid, en zijn voorbereidingen getroffen voor het uitvoeren van experimenten met baan- en routegebruik van Schiphol om

geluid en risico beter te beheersen en te beperken. Nadat hiermee ervaring is opgedaan zal het luchthavenindelingbesluit Schiphol worden aangepast (planning 2013) waarbij tevens de in de luchtvaartnota genoemde acties ten aanzien van het groepsrisico zullen worden meegenomen.

#### *De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol*

Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Hierin worden onder andere beperkingen gesteld omwille van externe veiligheid; sloop en beperkingen voor nieuwbouw. De uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel kan ook effecten hebben op de ligging van de beperkingengebieden uit het LIB. Daarom is afgesproken dat de beperkingengebieden, in samenhang met bovengenoemd experiment (van medio 2010 tot medio 2012) voor het nieuwe stelsel worden geëvalueerd en waar nodig aangepast. Zo wordt geborgd dat het beperkingenbeleid in de toekomst goed aansluit op de wijze waarop dan gevolgen wordt. De actualisatie zal in 2013 worden afgerond met het vaststellen van een nieuw LIB. Uitgangspunt bij de actualisatie is dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij het vliegen en de milieueffecten; waaronder externe veiligheid. Vanuit deze invalshoek zal voor het groepsrisicobeleid worden onderzocht hoe de aanvullende maatregelen van toenmalig Minister Pronk in het LIB kunnen worden opgenomen.

#### *Luchthavenverkeerbesluit Schiphol*

In 2008 is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) gewijzigd om een aantal hinderbeperkende maatregelen te onderzoeken. Experimenten, zoals het uitvliegen middels een vaste boogstraal bij Hoofddorp of de aanpassing van de vertekroute van de Polderbaan naar het zuiden over Amsterdam en Amstelveen zijn met succes uitgevoerd. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft op 2 juli jl. geadviseerd de maatregelen definitief in te voeren. Het LVB moet hiertoe opnieuw worden gewijzigd. Uit het MER dat de luchtvaartsector voor deze LVB-wijziging heeft gemaakt, blijkt dat de maatregelen geen gevolgen hebben voor externe veiligheid.

#### *Regionale en militaire luchthavens*

In december 2008 heeft de Eerste Kamer ingestemd met de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Daarna is gewerkt aan concrete regels en grenswaarden voor regionale en kleine luchthavens. Naar verwachting zal de nieuwe regelgeving nog in november dit jaar van kracht worden, waarna het externe veiligheidsbeleid ook voor regionale burgerluchthavens gaat gelden. Op basis van het  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico moeten gebieden vastgesteld worden waar beperkingen gelden voor de ruimtelijke ordening. Voor de berekening is een rekenprogramma ontwikkeld wat ter beschikking wordt gesteld aan gebruikers. Het Centrum Externe Veiligheid van het RIVM voert hier het beheer over en heeft een helpdesk ingesteld. Eind 2008 is het rekenmodel voor externe veiligheidsrisico's van civiele helikopters gereed gekomen. Het rekenmodel zal onderdeel uitmaken van het rekenpakket waarmee gemeenten en provincies externe veiligheidsrisico's rond luchthavens kunnen berekenen, genaamd GEVERS. Voor de militaire luchtvaartterreinen is in de RBML nog geen externe veiligheid regelgeving vastgelegd. Het Ministerie van Defensie doet aanvullend onderzoek naar een beter gebruik van de vliegroutes in het rekenmodel. Er zijn aanwijzingen dat dit de ligging van de contouren in belangrijke mate kan beïnvloeden. Vervolgens zal ik samen met mijn collega van Defensie zo spoedig mogelijk de normstelling voor externe veiligheid voor militaire velden vastleggen. In de in november 2008 aan uw Kamer aangeboden Defensie Duurzaamheidsnota 2009 (Kamerstukken II, 31 700 X, nr. 61) zijn hierover concrete

afspraken gemaakt. Als doelstelling is daarin opgenomen dat Defensie in 2012 in samenwerking met mijn departement extern veiligheidsbeleid geïmplementeerd zal hebben voor luchthavens met voornamelijk vaste vleugelvliegtuigen.

#### *Causaal model*

In de wijzigingswet Schiphol van 2005 staat dat de ministeries van VenW en VROM een causaal model zullen ontwikkelen om de (externe) veiligheid van de luchtvaart verder te verbeteren. Begin 2009 is de bouw van dit Causal model for Aviation Transport Safety (CATS) afgerond. Daarmee is voldaan aan het eerste deel van de verplichting. Het model moet nog verder getest en gevalideerd worden aan de hand van praktijksituaties. Thans wordt bezien hoe het instrument ingezet kan worden in veiligheidsbeleid, toezicht en uitvoering en hoe in verband hiermee de verdere ontwikkeling van het model ter hand moet worden genomen. Het onafhankelijk adviescollege burgerluchtvaartveiligheid DEGAS adviseert de sterke kanten van het model te benutten voor ondersteuning van besluitvorming bij strategische beleidsvraagstukken over luchtvaartveiligheid en voorts om in te zetten op internationale positionering bij verdere ontwikkeling van het model.

## **6. Vuurwerkbesluit**

De verbeterpunten uit de evaluatie van het Vuurwerkbesluit zijn de afgelopen periode besproken met diverse adviesgroepen. De daarbij verkregen adviezen en de resultaten van nader onderzoek worden nu uitgewerkt naar concrete wijzigingsvoorstellen. Deze worden successievelijk met de betrokken actoren besproken. De verwachting is dat in het voorjaar van 2010 een wijzigingsvoorstel van het Vuurwerkbesluit aan uw Kamer gezonden kan worden.

#### *EU-richtlijn*

De Europese richtlijn voor het op de markt brengen van pyrotechnische artikelen (pyrorichtlijn) is op 4 juli 2007 van kracht geworden en moet uiterlijk 4 januari 2010 in Nederlands recht zijn omgezet. De implementatie van de pyrorichtlijn vindt voor vuurwerk en pyrotechnische artikelen voor theatergebruik plaats via een wijziging van het Vuurwerkbesluit. Het ontwerp daartoe heb ik uw Kamer op 14 juli 2009 toegezonden. Voor de overige pyrotechnische artikelen, zoals airbags, gordelspanners, geldkoffers met verfbom, nood- en seinmiddelen, wordt een apart besluit opgesteld, omdat het regelen van deze artikelen niet goed past binnen het Vuurwerkbesluit.

## **UITVOERING EN HANDHAVING**

### **1. Verbeterprogramma Brzo '99**

Om de uitvoering van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo) te verbeteren is het programma BeteRZO eind 2004 gestart. De ministeries van VROM, SZW en BZK, en vertegenwoordigers van de uitvoerende overheidsorganisaties zijn betrokken bij het programma. Na een ontwikkelperiode coördineert het Landelijke regieteam Brzo het verbeterprogramma sinds 2006.

In 2004 kwam uit evaluaties naar voren dat de kwaliteit van het toezicht en de samenwerking van de vier betrokken overheidsorganisaties diende te verbeteren. De overheidsprestatie diende tijdig, eenduidig, uniform, juist en rechtvaardig te zijn. En dat bleek niet altijd het geval te zijn. Ook schortte het aan het kennisniveau van de inspecteurs. Afgelopen jaar hebben de ministeries een tussenevaluatie van het verbeterprogramma

gehouden. Uit de evaluatie komt naar voren dat er forse vooruitgang is geboekt. Voortzetting van de inspanningen volgens de ingezette lijn kan tot het gewenste eindbeeld leiden. De evaluatie geeft ook de aandachtspunten voor de resterende looptijd van het verbeterprogramma en daarna aan. Het verbeterprogramma loopt in principe tot 2010, maar alle partijen hebben de wens uitgesproken de samenwerking te continueren. Ik bekijk met de betrokken partijen op welke wijze dit kan plaatsvinden. Daarbij worden ook de recente ontwikkelingen met de vorming van regionale uitvoeringsorganisaties en veiligheidsregio's betrokken.

#### *Regeling beoordeling afstand tot natuurgebieden (Reban)*

In september 2006 is in Nederland de «Regeling beoordeling afstand tot natuurgebieden» geïmplementeerd. Op grond daarvan moet afstand worden gehouden tussen een bedrijf dat onder het Brzo valt en natuurgebieden in de omgeving. De ministeries van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en VROM samen met het IPO, het bedrijfsleven en het RIVM werken aan een instrument voor het vaststellen van aan te houden afstanden. De definitiestudie is inmiddels afgerond en daarmee is een belangrijke basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van het instrument. Het streven is het instrument eenvoudig en praktisch toepasbaar te maken. Gekozen is voor een beslisboom en opzoektabel met afstanden. Het maken van de tabellen is een arbeidsintensieve bezigheid onder andere doordat de effecten van toxiciteit van bepaalde stoffen op specifiek te beschermen natuurdoelen niet steeds bekend zijn.

## **2. Kwaliteitsimpuls uitvoering externe veiligheid**

Door middel van programmafinanciering wordt voor de periode 2006–2010 door het Rijk jaarlijks € 20 mln ingezet voor de versterking van de uitvoering van het externeveiligheidsbeleid door andere overheden. De door de provincies opgestelde overkoepelende rapportage over 2008 geeft aan dat:

- er veel kennis is ontwikkeld en ervaring is opgedaan met betrekking tot externe veiligheid;
- er veel hulpmiddelen zijn ontwikkeld om de uitvoering van de EV-taken te uniformeren en naar een kwalitatief hoger niveau te tillen;
- de achterstanden op het gebied van risicoregistratie, vergunningverlening en handhaving en urgente saneringen zijn ingelopen;
- er is geïnvesteerd in capaciteit, opleiding, kennisuitwisseling en een goede samenwerking tussen de uitvoeringsorganisaties.

De gezamenlijke provincies geven aan dat het er naar uit ziet dat de door hen in 2006 geformuleerde doelstellingen voor 2010 voor de bestaande wettelijke taken ook gerealiseerd zullen worden. De provincies constateren echter ook dat er nog veel te doen is en extra inzet nodig is om de volgende redenen:

- externe veiligheid wordt in de ruimtelijke planvorming nog onvoldoende meegenomen. Vooral het groepsrisicobeleid wordt als ingewikkeld ervaren en krijgt vaak niet voldoende aandacht in de bestuurlijke belangenafweging;
- de totstandkoming van regelgeving ten aanzien van het landelijk basisnet en buisleidingen is vertraagd waardoor gemeenten het lastig vinden om een goede ruimtelijke afweging te maken;
- er is zorg over de naleving van het LPG-convenant tussen de LPG-branche en het Rijk;
- het structureel uitvoeren van risicocommunicatie komt niet goed van de grond;
- borging van de uitvoering van EV-taken in gemeentelijke processen is nog onvoldoende geregeld. Om alle gemeenten op het gewenste



kwaliteitsniveau te houden is structurele samenwerking van de betrokken partijen via robuuste uitvoeringsorganisaties noodzakelijk.

Zoals ik u aangaf in mijn brief van 29 juni 2009 (Kamerstukken II, 2008/09, 27 801, nr. 67) verwacht ik dat met een aantal, reeds in gang gezette activiteiten, een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de nu nog bestaande knelpunten. Het gaat dan in het bijzonder om de uitvoering van de afspraken die ik voor de zomer met het IPO en de VNG heb gemaakt over de noodzakelijke verbeteringen van de uitvoeringsorganisatie door het lokaal bevoegd gezag. Het vastleggen van kwaliteitscriteria en het komen tot een robuuste uitvoeringsstructuur zijn daarbij kernpunten. Vanwege het grote belang van een goede inbedding van externe veiligheid in de ruimtelijke ordening wordt samen met het IPO en de VNG gewerkt aan een aanpak die daarvoor moet zorgen en die aansluit bij de hierboven genoemde afspraken over kwaliteitscriteria en een robuuste uitvoeringsstructuur. De implementatie van de Maatlat-EV waarover ik u informeerde in de voortgangsrapportage 2007 (Kamerstukken II, 2008/09, 27 801, nr. 63) wordt hierin geïntegreerd.

### **3. Goederenemplacementen**

In 2002 is begonnen met de uitvoering van het Plan van aanpak goederenemplacementen (PAGE). Het doel was om alle binnenstedelijke spooreplacementen binnen de normen van het externe veiligheidsbeleid te brengen. Op dit moment bevindt het project PAGE zich in de afrondende fase. Op een aantal emplacements zijn nog maatregelen in uitvoering. Door de invoering van BEVI en het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor wordt de toekomstvastheid van de in het project PAGE uitgevoerde maatregelen geborgd. Alle PAGE-emplacementen zijn thans in het bezit van een milieuvergunning. Hiermee is feitelijk het doel van het project PAGE bereikt. Op dit moment wordt (onder regie van de provincie Limburg) onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van plannen om de functionaliteit van het spooreplacement en de spooraansluiting van het chemiecomplex Chemelot in Sittard/Geleen te verbeteren. De hierin voorgestelde maatregelen zullen een aanmerkelijke milieuwinst betekenen. In Sittard wordt het groepsrisico nog altijd overschreden. Daarom wordt overwogen om (een deel van) het resterende PAGE budget aan te wenden om bij te dragen in de financiering van het project «Emplacement Zuidelijke Spoor aansluiting» bij Chemelot.

### **4. Verbeterprogramma VITAAL**

Met de koepelorganisaties in de chemische- en petrochemische industrie is in 2008 een convenant afgesloten waarin is vastgelegd dat de doelgroep (i.c. bedrijven die onder het Brzo vallen en die bij een ernstige, moedwillig veroorzaakte, calamiteit tien of meer doden buiten de inrichting kunnen veroorzaken) een aantal beveiligingsmaatregelen zal nemen. Het gaat hierbij om circa 70 bedrijven met 80 locaties. Hiervan zijn momenteel 30 bedrijven ook daadwerkelijk aangesloten bij het convenant. De VROM-Inspectie is gestart met het monitoren van de implementatie van deze beveiligingsmaatregelen op de bedrijfslocaties. Deze beveiligingsmaatregelen liggen in de sfeer van het opstellen, vaststellen en implementeren van een Security Management Systeem (SMS), inclusief het opstellen, vaststellen en implementeren van een Interne Beveiligings-Organisatie (IBO) en een Externe Beveiligings-Organisatie (EBO). Verder moet een securityrisico-inventarisatie worden uitgevoerd alsmede het beoordelen en indien nodig toepassen van een standaardpakket aan dreigingsscenario's.

Via de overeengekomen EBO kunnen specifieke securitymaatregelen bij een calamiteit getroffen worden. De acties om te komen tot beheersen van mogelijke gevolgen ten gevolge van moedwillige verstoring vloeien veelal voort uit reeds vastgestelde, geïmplementeerde en getrainde safety en crisismaatregelen. Daarnaast heeft een aantal bedrijven zich aangesloten bij het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding (ATB) en heeft het Ministerie van VROM in samenwerking met de sector een handreiking ontwikkeld om een SMS op te zetten. In samenwerking met het Nationaal Adviescentrum Vitale Infrastructuur (NAVI) wordt deze handreiking actief onder de aandacht gebracht van de betrokken bedrijven in de sector. Momenteel worden aanvullend meer bedrijven, die onder het criterium van «meer dan tien doden buiten de poort» vallen, onder de werking van het covenant gebracht. De VROM-Inspectie zal een aantal van deze specifieke categorie bedrijven bezoeken. Tijdens de VI-bezoeken zal nut en noodzaak van het nemen van securitymaatregelen benadrukt worden.

In het kader van de uitvoering van het security covenant kunstmest kan ik melden dat vanaf 1 juli 2009 een centraal meldpunt chemicaliën is ingericht. Bij het meldpunt kunnen bedrijven en particulieren verdachte transacties doorgeven over stoffen die kunnen worden misbruikt voor het produceren van zelfgemaakte explosieven.

Vooruitlopend op Europese regelgeving op basis van het Actieplan Zelfgemaakte explosieven heeft VROM in nauwe samenwerking met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) voor de in dit kader meest risicovolle chemische stoffen op vrijwillige basis beveiligingsafspraken gemaakt met desbetreffende branches. Tevens worden gerichte voorlichtingsactiviteiten gestart voor specifieke doelgroepen en bedrijven om deze maatregelen in praktijk te brengen. In Europees verband heeft een expertgroep concrete beveiligingsmaatregelen voor zestien stoffen opgesteld. Deze maatregelen worden nu onderzocht op de impact op de markt, waarna de Commissie met EU-brede maatregelen zal komen. Nederland zet zich in Europa in om te komen tot maatregelen die de kansen op misbruik verkleinen. In de zomer van 2009 is ook het CBRN-actieprogramma (Chemisch, Biologisch, Radiologisch, Nucleair) van de Europese Commissie beschikbaar gekomen. Hier zullen maatregelen uit voortvloeien die een verdere inbedding van beveiligingsmaatregelen in de chemische sector bevorderen, zoals het opnemen van een beveiligingsparagraaf in het Responsible Care programma van de Europese Chemische Industrie (CE FIC). Op nationaal niveau zullen koepelorganisaties uit de chemische sector nagaan of men bereid is de beveiligingsparagraaf van toepassing te verklaren voor leden in dat land. Op nationaal niveau is door de NCTb in samenwerking met betrokken partijen (waaronder VROM) een traject ingezet gericht op weerstandsverhoging bij risicovolle CBRN-onderzoeksinstellingen. Dit traject loopt in de periode 2008–2013. Implementatie bij een deel van de objecten is gestart. Momenteel ontwikkelt de NCTb ook een «security awareness workshop» voor bij het ATB aangesloten bedrijven en CBRN-instellingen. Met behulp van verschillende instrumenten worden bedrijven en instellingen hiermee aangezet tot het opzetten van een security awareness programma voor de eigen werknemers.

Een analyse naar de bijzonderheden op het vlak van security voor buisleidingen is recent beschikbaar gekomen. Hierbij is een aantal locaties vastgesteld die kwetsbaar zijn. Met de buisleidingensector zal nagegaan worden of, en zo ja hoe, specifieke initiatieven genomen moeten worden om het beveiligingsniveau voor de buisleidingen tot een acceptabel niveau aan te passen.

In het kader van de security van het transport van gevaarlijke stoffen heeft het ministerie van VenW in 2009 in samenwerking met het NAVI een risico-inventarisatie voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en per spoor uitgevoerd. Het wegvervoer kwam daarbij naar voren als de meest kwetsbare modaliteit. Met risicogestuurd toezicht zal invulling gegeven worden aan inspectieprogramma's waarin met name bij wegvervoer de invoering en naleving van beveiligingsplannen en hulp bij naleving prioriteit krijgen. Verder geldt dat naar verwachting begin 2010 de maatregelen zullen zijn uitgevoerd die nodig zijn om de top-20 meest onveilige parkeerplaatsen langs de snelwegen beter te beveiligen. Ook voor vrachtwagens met gevaarlijke stoffen die (tijdelijk) moeten parkeren langs de betreffende snelwegen is dit een belangrijke verbetering.

Ook vanuit de sector worden initiatieven ontplooid om met een ketenbenadering samen te werken op het terrein van security. Het al genoemde Responsible Care programma biedt aanknopingspunten om vanuit de industrie samen met de transportsector te werken aan implementatie van beveiligingsmaatregelen. Vanuit haar rol als beheerder heeft ProRail onder andere alle emplacementen in kaart gebracht. Daarbij is een gewenst beveiligingsniveau ontwikkeld en een indeling in risicocategorieën gemaakt. Specifiek voor de emplacementen, waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt en waar wagons staan opgesteld, werd eind 2008 een risicoanalyse uitgevoerd zodat voor deze emplacementen een passend beveiligingsniveau met maatregelenpakket kon worden vastgesteld. Waar nodig zijn in het kader van de Havenbeveiligingswet aanvullende maatregelen getroffen. Een implementatieplan wordt voorbereid. Realisatie van de in het plan voorgestelde maatregelen is afhankelijk van beschikbare financiering.

Tot slot heeft de Europese Unie eind 2008 een onderzoek onder de lidstaten laten uitvoeren naar de implementatie van de beveiligingsmaatregelen uit het securityhoofdstuk 1.10 van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Commissie zal hierover een bijeenkomst organiseren waarin de resultaten en aanbevelingen worden voorgelegd.

## **5. Groepsrisico**

De verantwoording van het groepsrisico is een instrument om te komen tot een goede ruimtelijke ordening tussen bedrijfsactiviteiten met gevaarlijke stoffen en kwetsbare objecten in de omgeving. De uitvoerende praktijk heeft kritiek op dit instrument. Ik ben gestart met een uitgebreide evaluatie van het groepsrisicobeleid. Volgend jaar kan ik u de resultaten aanbieden en schets ik u een beeld van de consequenties die ik hier uit trek voor het groepsrisicobeleid. De VROM-Inspectie heeft een indicatief onderzoek uitgevoerd naar de gemeentelijke vertaling van het rijksbeleid inzake externe veiligheid in de uitvoeringspraktijk. Deze rapportage voorziet daarbij tevens in de toezegging van mij in het Algemeen Overleg over externe veiligheid van 4 april 2007 om een nader onderzoek te doen naar de uitvoeringspraktijk van het groepsrisico. Ik heb u een separate brief over deze resultaten gestuurd (Kamerstukken II, 2008/09, 27 801, nr. 67). De resultaten worden meegenomen in de evaluatie van het groepsrisicobeleid.

## **6. Implementatie van het kabinetsstandpunt Ketenstudies**

*DSM*

Op 20 maart heb ik, na instemming van de Tweede Kamer en in aansluiting op het op 4 maart 2008 gesloten principeakkoord samen met de

minister van VenW en de provincies Noord-Holland en Limburg een convenant gesloten met DSM over de beëindiging van de ammoniaktransporten van DSM Geleen naar DSM Agro in IJmuiden. Uiterlijk 31 december 2009 zullen de ammoniaktransporten op deze route definitief worden beëindigd. Met het tekenen van dit convenant is weer een belangrijke stap gezet om Nederland veiliger te maken. Ammoniakstromen per spoor zijn al langere tijd zowel politiek als maatschappelijk omstreven vanwege de potentieel grote gevolgen van een ongeluk. Met het tekenen en uitvoeren van dit convenant wordt de grootste ammoniakstroom door Nederland (circa 120 000 ton) eind 2009 definitief beëindigd. DSM heeft inmiddels voortvarend de uitvoering van het convenant ter hand genomen.

## **7. LPG: Besluit LPG-tankstations en uitvoering van het Convenant LPG-autogas**

Er wordt sinds medio 2008 gewerkt aan herziening van het besluit LPG-tankstations. Herziening van het uit 1988 daterende besluit is nodig om een belangrijke maatregel breed ingevoerd te krijgen: een hittewerende coating op LPG-tankwagens, waarmee de kans op een zogenaamde warme BLEVE sterk wordt verkleind. Deze maatregel is in 2005 al in een convenant tussen VROM en de LPG-sector vastgelegd, maar de sector heeft altijd aangedrongen op wettelijke regulering. Inmiddels wordt de eerste LPG-tankwagen voorzien van een hittewerende coating die de test van hittewerendheid heeft doorstaan. Naar verwachting worden in de periode tot najaar 2010 een 30-tal LPG-tankwagens, bestaande en nieuwe, van een dergelijke coating te voorzien. De gemeenten heb ik inmiddels geïnformeerd over deze ontwikkeling in relatie tot de sanering van de restcategorie aan knelpunten rond LPG-stations. In het voorjaar 2007 is reeds een informatieblad verzonden naar gemeenten met de voorgenomen aanpak van de restcategorie. Het is duidelijk dat door o.a. de technische problemen die rond de hittewerende coating zijn opgetreden, niet alle LPG-tankstations uit deze restcategorie 1 januari 2010 gereed zijn met de sanering. Voorjaar 2010 kan de saneringsoperatie naar verwachting afgerond worden.

## **8. Adviesraad Gevaarlijke Stoffen**

De Adviesraad gevaarlijke stoffen (AGS) heeft in de afgelopen periode drie rapporten opgeleverd. In oktober 2008 heeft de AGS de adviezen «Risicobeleid en rampenbestrijding» en «Brandweeradvisering» aangeboden. In maart 2009 heeft de AGS het advies «Strategie in de kennisinfrastructuur voor veilige chemie en energie» aangeboden. De AGS geeft aan nog bezig te zijn met de afronding van de volgende adviezen: «Ammoniak, opslag en vervoer (PGS 12)» en «QRA stationaire installaties». Het kabinet heeft haar standpunt naar aanleiding van de AGS adviezen over «Brandweeradvisering» en «Risicobeleid en rampenbestrijding» op 5 juni 2009 aan uw Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2008/09, 29 517, nr. 35).

Het voorstel tot intrekking van de Wet adviesraad gevaarlijke stoffen is inmiddels opgesteld en heeft een positief advies van de Raad van State ontvangen. Gelijktijdig is gewerkt aan een wetsvoorstel voor de nieuwe Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) die de strategische taak van de AGS op termijn zal overnemen. Op 26 maart 2009 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat het wetsvoorstel voor de opheffing van de AGS gelijktijdig met het wetsvoorstel voor oprichting van de RLI aan uw Kamer zal worden aangeboden (Kamerstukken II, 2008/09, 29 383, nr. 125).

## **9. Publicatiereeks gevaarlijke stoffen**

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen is een reeks «stand der techniek»-documenten die in overleg tussen bedrijfsleven en overheden tot stand komen. De richtlijnen zijn zo geformuleerd dat in voorkomende gevallen een bedrijf op basis van gelijkwaardigheid voor andere veiligheidsmaatregelen of toepassingen kan kiezen. De publicaties «Ammoniak als koude-middel in koelinstallaties en warmtepompen (PGS-13)» en «toepassing van Propaan (PGS-22)» zijn geactualiseerd. Aan tien andere publicaties wordt gewerkt. De actualisatie van de Publicatiereeks vond tot voor kort plaats onder regie van VROM. In de 8e voortgangsrapportage is de overgang naar een externe beheersorganisatie aangekondigd. De aansturing van de beheersorganisatie vindt plaats door de programmaraad. De programmaraad bestaat uit vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven (VNO-NCW en MKB Nederland), werknemers (vakcentrale MHP) en overheden (NVBR, IPO, VNG, Arbeidsinspectie en VROM). Begin 2009 is de nieuwe beheersorganisatie met een kick-off bijeenkomst formeel van start gegaan. De overdracht van VROM naar de externe beheersorganisatie is daarmee succesvol afgerond.

## **10. Coördinatie Vuurwerkbesluit**

De onrustig verlopen jaarwisseling 2007–2008 en het toegenomen aantal letselgevallen wierp de vraag op of de afsteektijden voor vuurwerk beperkt moesten worden. De door de minister van BZK ingestelde «Commissie overlast jaarwisseling (commissie de Graaf)» werd daarom gevraagd ook op dit punt te adviseren. In haar rapportage «Een prettige jaarwisseling» van 29 september 2008 adviseerde de commissie dit niet te doen. Inperken van de afsteektijden moet effectief kunnen worden gehandhaafd, maar dit zou leiden tot niet acceptabele capaciteitsproblemen tijdens de jaarwisseling zelf. Daarnaast wees onderzoek onder de bevolking uit dat de bevolking zeer verdeeld is over het beperken van de afsteektijden. Voor- en tegenstanders zijn zeer uitgesproken in hun mening en qua aantal met elkaar in evenwicht. Bovendien is de mening dat prioriteit gegeven moet worden aan de aanpak van vandalisme, rellen en geweld tegen hulpverleners en niet zo zeer aan het handhaven van afsteektijden. Het advies van de commissie is om genoemde redenen overgenomen.

Eind 2008 is door de Stichting Consument en Veiligheid weer een vuurwerkcampagne gevoerd. Daarbij werd vooral de verkrijgbaarheid van (illegaal) vuurwerk in België aan de kaak gesteld. Gezien de doelgroep (10 en 25 jaar) liep de campagne via internet. De filmpjes zijn een groot succes gebleken. Door Consument en Veiligheid is ook, in nauwe samenwerking met SenterNovem, de VNG, Stichting Nederland Schoon, de sector en het ministerie van VROM campagne gevoerd voor het opruimen van vuurwerkresten.

Dit jaar kon Consument en Veiligheid een daling van het aantal letselgevallen bekend maken: 790 personen zijn met letsel bij Spoedeisende hulp behandeld, tegen 1100 gevallen bij de jaarwisseling van 2007/2008. Wel is het aantal ziekenhuisopnamen (14 procent) hoger dan de afgelopen jaren. Elk letselgeval is er één teveel, maar gelukkig heeft de stijging van de afgelopen jaren zich niet doorgezet. Natuurlijk blijft het zaak om ook het komende jaar aandacht te geven aan de bewustwording van de gevaren van vuurwerk. In de media is sprake geweest van een dode als gevolg van vuurwerk. Nadere informatie van de politie heeft geleerd dat sprake is geweest van het experimenteren met diverse chemicaliën. Hoewel de dode is gevallen rond de jaarwisseling, moet dit overlijden niet worden geweten aan vuurwerk.

In het afgelopen jaar zijn door de VROM-Inspectie ca. 160 partijen consumentenvuurwerk gecontroleerd. Ongeveer 30% van het geteste vuurwerk werd afgekeurd. Dit is ongeveer gelijk met vorig jaar. Totaal is er circa 40 ton ondeugdelijk vuurwerk in beslag genomen. Dit resultaat noodzaakt ook het komende jaar scherp op de kwaliteit van het aangeboden vuurwerk te blijven letten. Bij de aanpak van illegaal vuurwerk is vooral gestreefd te voorkomen dat illegaal vuurwerk Europa en Nederland binnenkomt. Dit in nauwe samenwerking tussen de Belgische, Duitse en Nederlandse opsporingsdiensten. Het resultaat van deze aanpak is dat in 2008 zeven keer meer illegaal vuurwerk, in totaal 560 ton, in beslag is genomen dan in 2007. Omdat het onmogelijk is alle illegale vuurwerkstromen tegen te houden, zijn politie en andere handhavings- en opsporingsdiensten rond de laatste jaarwisseling ook actief geweest met het opsporen van illegaal vuurwerk bij particulieren. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van de meldingen uit «meld misdaad anoniem». Ook deze aanpak is succesvol gebleken. De strategie en inzet tegen illegaal vuurwerk heeft gewerkt.

Mede naar aanleiding van een burgerinitiatief kwam opnieuw de discussie over een algeheel verbod op consumentenvuurwerk op gang. De samenleving is daar sterk verdeeld over. Het kabinet heeft uitgesproken geen plannen te hebben om een dergelijk verbod af te kondigen. Het kabinet is van mening dat het afsteken van consumentenvuurwerk bij de traditie van de viering van de jaarwisseling hoort en als zodanig behouden moet blijven. Maatregelen om overlast van vuurwerk te beperken moeten vooral worden gezien in de brede aanpak van de ongeregelde tijdens de jaarwisseling. De Commissie voor Verzoekschriften en Burgerinitiatieven heeft besloten het initiatief, omdat het onderwerp reeds eerder besproken is, niet in behandeling te nemen (Kamerstukken II, 2008/09, 31 756, nr. 44).

Overigens bent u over vorengenoemde punten schriftelijk geïnformeerd op 3 februari 2009 en 5 december 2008 (Kamerstukken II, 2008/09, 31 700, nrs. 47 en 59). Bespreking met de Kamer heeft plaatsgevonden tijdens het Algemeen Overleg – Bejegening publieke ambtsdragers op 21 april 2009.

### **11. Munitieactieprogramma (MAP)**

Op 1 na zijn voor alle 42 complexen waar munitie wordt opgeslagen de definitieve risicoanalyses opgeleverd. De voortgang van de aanpassingen van de vergunningen verloopt volgens schema. Voor één complex (Ritthem, Zeeland) moet nog een gesprek worden gevoerd over de ruimtelijke doorwerking van de resultaten van de risicoanalyses. De consequenties en mogelijke oplossingen worden besproken in een overleg tussen de betreffende gemeente(n), Defensie en VROM; de risicoanalyse wordt op basis van dat gesprek definitief gemaakt. De reden dat dit complex nog niet is behandeld is omdat eerst recent voldoende duidelijkheid bestaat over het toekomstige gebruik van dit complex. Na het definitief maken van deze laatste risicoanalyse is het munitieactieprogramma voltooid. De veiligheidssituatie rond de munitieopslagplaatsen van Defensie is in overeenstemming met de daarvoor geldende regels.

### **12. Verdrag van Helsinki**

De uitvoering van het Helsinki-verdrag is tussen Nederland en België verder gestroomlijnd. De uitwisseling van gegevens over risico's van bedrijven in de grensstreek blijft nog te vaak beperkt tot functionarissen die binnen het externe veiligheidsdomein werkzaam zijn. Inmiddels zijn de contacten met vertegenwoordigers van het rampenbestrijdingsdomein

aangehaald om een betere voorbereiding van hen op industriële ongevallen met grensoverschrijdende gevolgen te kunnen garanderen.

### **13. Implementatie van het kabinetsstandpunt AGS-advies ontplofbare stoffen**

De uitvoering van de eerste acties uit het kabinetsstandpunt ontplofbare stoffen (Kamerstukken II, 2007/08, 29 383, nr. 110) is ter hand genomen. Van de navolgende acties kan voortgang worden gemeld: a) overslag bij (zee)havens De belangrijkste actie voor de korte termijn, inzicht verkrijgen in de problematiek rond de overslag van ontplofbare stoffen in het havengebied, is afgerond. Om tot een goed inzicht te komen is besloten om onderzoek te doen naar alle transporten van massa-explosief materiaal in de Rotterdamse haven. Vooral zaken als vertrek- en aankomsttijden, wachttijden en andere logistieke informatie zijn onder de loep genomen. Belangrijkste reden van dit onderzoek was om na te gaan of de gemaximeerde nederleggingsduur in de milieuvergunningen bij havenbedrijven leidt tot relatief hoge, ongrijpbare risico's. Tevens is de situatie in andere Nederlandse zeehavens onderzocht. De conclusies die uit het onderzoek volgen, zijn:

- In 2008 is in Nederland circa 2000 ton explosieven van de klasse 1.1 overgeslagen. Rotterdam is veruit de belangrijkste haven voor het transport van deze explosieven. De meeste transporten van de explosieven hebben geen eindbestemming in Nederland, maar worden doorgevoerd.
- Enkele malen per jaar doen zich afwijkingen voor van de reguliere procedure bij de overslag en het vervoer van explosieven van de klasse 1.1. De oorzaken van de afwijkingen komen vooral voort uit overmachtsituaties (staking, files, slecht weer) en fouten in communicatie en planning. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat de gemaximeerde nederleggingsduur in de milieuvergunningen de oorzaak is van de afwijkingen.
- Ten opzichte van het totale aantal transporten van explosieven van de klasse 1.1 (circa 250 per jaar) is het aantal afwijkingen zeer beperkt. Het totale beeld dat naar voren komt is dat de (container)logistiek van explosieven van de klasse 1.1 professioneel is georganiseerd.
- Ondanks het geringe aantal afwijkingen per jaar, wordt de aanbeveling gedaan om in de relevante Wm-vergunningen een bepaling op te nemen die de vergunninghouder verplicht om aanvullende of vervangende maatregelen te nemen om de beveiligingssituatie en veiligheidssituatie zo goed mogelijk te blijven borgen indien zich een afwijking voordoet.

In overleg met de betrokken bevoegde gezagen zal worden nagegaan op welke wijze dergelijke aanvullende maatregelen in de vergunningen kunnen worden opgenomen. b) Handreiking Wet explosieven voor civiel gebruik Geconstateerd is dat de wet- en regelgeving rondom explosieven complex is. Vooruitlopend op het verbeteren van de wetgeving is toegezegd om een Handreiking ter ondersteuning van de uitvoeringspraktijk uit te brengen. Deze Handreiking is op 14 juli 2009 verschenen. Het document is beschikbaar op de website van het ministerie van VROM. Deze handreiking wordt onder meer door de VROM Inspectie gebruikt bij het reguliere toezicht, zodat de uitvoering van de regelgeving op een adequaat uitvoeringsniveau kan worden gebracht. In de tweede helft van 2009 zal daarom de handreiking actief worden gecommuniceerd met de verschillende doelgroepen. c) Verhogen security bewustzijn De Handreiking Wet explosieven voor civiel gebruik (zie b) bevat een module security, welke in nauwe samenwerking met security-experts en het bedrijfsleven is geschreven. De module bevat een systematiek die zowel voor kleine als grote bedrijven bruikbaar is. Overleg met het Centrum voor Criminaliteit-

spreventie en Veiligheid wordt gevoerd om te komen tot een gecertificeerd beveiligingsniveau.

#### **14. Overige aandachtspunten en projecten**

##### *Voortgang waterstof*

Bij brief van 27 maart 2009 (Kamerstukken II, 2008/09, 27 801, nr. 66) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van een Nederlandse Praktijkrichtlijn voor waterstoftankstations. De werkgroep is in juni 2009 van start gegaan en hoopt de praktijkrichtlijn in mei 2010 te kunnen opleveren.

##### *Milieuvergunning Vliehors*

Op 15 juli 2008 is de aanvraag om revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer voor De Vliehors op Vlieland ingediend. Tegen de ontwerpbesluiting zijn geen bedenkingen ingediend. De vergunning is op 23 september 2009 verleend.

##### *Buncefield – Leren van incidenten*

In december 2005 werd in Hemel Hempstead in Hertfordshire (nabij Londen) het Buncefield olieopslagdepot door explosies verwoest. De gevolgen daarvan zijn ook in Nederland gezien op te leren lessen voor de opslag van olie in opslagtanks. VROM nam het initiatief om samen met het ministerie van BZK, het ministerie van SZW en het bedrijfsleven het incident en de daarop volgende evaluaties op hun merites te bezien. De werkzaamheden in Nederland richtten zich op drie aandachtsvelden: de risicomodellering van olieopslagtanks, de PGS 29 die technische voorschriften bevat voor de opslagtanks, en de rampenbestrijding. De mogelijkheid van het optreden van een incident zoals Buncefield bleek voldoende te zijn verdisconteerd in de bestaande rekenmethodiek. De richtlijn PGS 29 is op het Buncefield scenario onderzocht en inmiddels aangepast. VROM werkt samen met de betrokken Rijksinspecties, andere overheden en bedrijfsleven aan de implementatie van de nieuwe verplichtingen. Het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid brengt eind 2009 een rapport uit met aanbevelingen voor de rampenbestrijding in Nederland. Deze aanbevelingen worden afgeleid uit het onderzoek van de Buncefield Major Incident Investigation Board. De veiligheidsregio's en de bij de rampenbestrijding betrokken koepelorganisaties kunnen op basis van de aanbevelingen verbeteringen doorvoeren in de voorbereiding op de bestrijding van tankbranden.

Een ramp als die in Buncefield laat eens te meer zien dat veiligheid geen rustig bezit is. Veiligheid, eenmaal geregeld en beheerd, gaat niet vanzelf goed. Voortdurende aandacht en alertheid bij het toepassen van veiligheidsmanagement, en het onderkennen van en reageren op nieuwe risico's, is geboden. Wanneer er feitelijke onzekerheid bestaat over de omvang van nieuwe risico's, moeten we als samenleving nuchter beoordelen of en in hoeverre die risico's verantwoord zijn, niet alleen vanuit veiligheidsoverwegingen, maar ook, en daarmee verbonden, vanuit sociaal-economisch oogpunt. Het WRR advies heeft daartoe goede handvatten geboden.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer