

Vergaderjaar 2007–2008

27 801

Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

Nr. 53

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2007

Mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) bied ik u de zevende voortgangsrapportage over externe veiligheid (EV) aan. Met de voortgangsrapportages informeer ik uw Kamer jaarlijks over de inspanningen en vorderingen van het kabinet op het gebied van externe veiligheid rondom inrichtingen, transport en luchtvaart. Op 9 februari 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat u geïnformeerd over de voortgang van de uitwerking van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Op verzoek van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (kenmerk 07-VW-B-062) zal de minister van Verkeer en Waterstaat uw Kamer binnenkort schriftelijk informeren over de stand van zaken en de planning van de basisnetten Weg, Water en Spoor. Om die reden wordt in deze voortgangsrapportage niet separaat ingegaan op voortgang en uitwerking van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Belangrijke resultaten sinds medio 2006

In de laatste voortgangsrapportage is ingegaan op de voortgang sinds 2000. Het instrumentarium in relatie tot inrichtingen is inmiddels grotendeels afgerond. Ook met de daaruit voortvloeiende saneringen wordt goede voortgang gemaakt. Voor buisleidingen, voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren en voor het project Bescherming vitale infrastructuur (VITAAL) is de beleidsformulering een heel eind op streek en krijgt het nieuwe instrumentarium vorm. Het versterken van de uitvoering en het daarmee realiseren van voldoende professionaliteit en kwaliteit bij de uitvoering, het toezicht en de handhaving op het gebied van gevaarlijke stoffen en risicobeleid bij provincies en gemeenten zullen de komende jaren de belangrijkste aandachtspunten vormen. Het op peil brengen c.q. houden van de kwaliteit van de uitvoering van het EV-beleid (de maatlat-EV) en de uitvoering van programmafinanciering vormen daarvoor belangrijke hulpmiddelen.

Er zijn het afgelopen jaar belangrijke resultaten geboekt. Toelichtende tekst is elders in deze rapportage opgenomen:

- Op 1 juli 2007 is de eerste aanvulling op de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden waarmee voor bestaande ammoniakkoelinstallaties saneringsafstanden gaan gelden, de nieuwe saneringsafstanden voor LPG-tankstations in werking zijn getreden en waarin de relevante spoorwegemplacements zijn aangewezen.
- In juli 2007 is de geünificeerde rekenmethodiek («rekenmethodiek Bevi») door alle betrokken partijen vastgesteld.
- Eind maart 2007 is het Registratiebesluit in werking getreden waarin de registratieplicht voor risicovolle situaties wordt geregeld.
- De beleidsvoornemens ten aanzien van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en het daarvoor benodigde instrumentarium zijn uitgekristalliseerd. Op 9 februari 2007 (TK, 2006–2007, 26 018, nr.5) heeft uw Kamer hierover een brief van het kabinet ontvangen.
- Het wetsvoorstel Informatie-uitwisseling ondergrondse netten (grondroerdersregeling) is op 13 juni 2007 in uw Kamer behandeld en met enkele amendementen aangenomen (TK, 2006–2007, 30 745).
- Alle bij de uitvoering van het Brzo '99 betrokken organisaties beschikken per 31 maart 2007 over een inspectieprogramma.
- Op het terrein van Bescherming vitale infrastructuur (VITAAL) is overeenstemming bereikt met de Minerale Meststoffen Federatie en de Vereniging van Kunstmestproducenten over het Security convenant Kunstmest. Dit convenant is op 13 september 2007 ondertekend. Met de Vereniging van Nederlandse Chemische Industrie en de Vereniging van Nederlandse Petroleum Industrie wordt een convenant afgesloten om een security management systeem in te voeren.
- De provinciale risicokaarten waarmee burgers via internet toegang kunnen krijgen tot informatie over de risico's van onder meer gevaarlijke stoffen in hun woon- en leefomgeving zijn in alle provincies operationeel.
- Er is overeenstemming tussen Yara Sluiskil, de provincie Zeeland en VROM over het beperken van het transport van ammoniak over de Westerschelde. Het voornemen bestaat om nog dit jaar een convenant te ondertekenen.
- Naar aanleiding van het advies van de Adviesraad gevaarlijke stoffen over Chloor en het advies over QRA-modellering vervoer gevaarlijke stoffen zijn door het kabinet kabinetsstandpunten uitgebracht (TK, 2006–2007, 27 801, nr.46 resp. TK, 2006–2007,30 373, nr.11).
- De Europese richtlijn voor het op de markt brengen van pyrotechnische artikelen (pyrorichtlijn) is op 16 april 2007 vastgesteld.

WET- EN REGELGEVING

1. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en unificatie QRA

Het Bevi en de Revi

Het Bevi en de bijbehorende regeling, Revi, zijn eind 2004 in werking getreden. Via Bevi-Revi wordt de koppeling gelegd tussen externe veiligheid, ruimtelijke ordening en rampenbestrijding. 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 milieuvergunningverlening voor risicovolle inrichtingen. Ook de sanering van knelpunten is in dit besluit geregeld. Op 1 juli 2007 is een eerste aanvulling op de Revi in werking getreden. In deze aanvullende eerste tranche zijn voor bestaande ammoniakkoelinstallaties saneringsafstanden opgenomen en kan de sanering gaan starten. Tevens zijn de

nieuwe saneringsafstanden voor LPG-tankstations in werking getreden op basis van afspraken over veiligheidsmaatregelen met de sector. Door het gebruik van verbeterde vulslangen en het aanbrengen van een hitte-werende coating op tankauto's worden de LPG-tankstations veiliger en kan de veiligheidsafstand tussen LPG-tankstations en kwetsbare objecten worden aangepast. De urgente sanering van situaties met kwetsbare objecten binnen 25 meter van een LPG-station is in het najaar van 2007 afgerond. Conform het in 2005 gesloten convenant met de LPG-sector zal in een aantal gevallen aanvullend gesaneerd moeten worden. De sector zal voor deze sanering zorgdragen en ook de kosten hiervan dragen. Ook de relevante spoorwegemplacements vallen nu onder het Bevi; 39 spoorwegemplacements waarvan de milieuvergunning voorziet in rangeerhandelingen met gevaarlijke stoffen, zijn daartoe aangewezen.

Het is mijn voornemen om in het komende jaar de Revi nog in 2 tranches aan te vullen. Met de tweede tranche (inwerkingtreding 1 januari 2008) zullen opslagen voor stikstofhoudende kunstmeststoffen, bestaande opslagen van gevaarlijke stoffen en een aantal nader te bepalen categorieën overige bedrijven onder de werking van het Bevi worden gebracht. Daarnaast wordt er één geünificeerde rekenmethode (kwantitatieve risico-analyse, QRA) aangewezen, die voortaan gebruikt moet gaan worden om de risicoafstanden te berekenen bij Bevi inrichtingen waarvoor dergelijke berekeningen zijn voorgeschreven. In de hierna volgende paragraaf wordt dit verder toegelicht. En tenslotte zullen in een derde tranche (...2008) nog de mijnbouw inrichtingen onder de werking van het Bevi gebracht worden.

Los van de genoemde wijzigingen is op basis van praktijksignalen tegelijkertijd een aantal verbeteringen van het Bevi zelf in voorbereiding. Nog dit jaar zal een wijzigingsvoorstel daartoe voor inspraak worden gepubliceerd.

Unificatie QRA

Sedert 2005 is door het RIVM onder begeleiding van deskundigen uit overheid en bedrijfsleven gewerkt aan de totstandkoming van een geünificeerde rekenmethodiek voor het uitvoeren van kwantitatieve risico-analyses (QRA). Onder meer is onderzocht wat de consequenties van invoering van de rekenmethodiek zouden zijn voor bestaande risicovolle activiteiten en de daarbij behorende risico-contouren. Algemene conclusie van deze consequentie-onderzoeken is, dat nagenoeg in alle gevallen risico-contouren overeenkomen met eerder berekende contouren. In juli 2007 is deze rekenmethodiek door alle betrokken partijen vastgesteld. De geünificeerde rekenmethodiek («rekenmethodiek Bevi») wordt in de tweede tranche wijziging Revi als verplichte rekenmethode voorgeschreven. In een beperkt aantal uitzonderlijke situaties blijkt de rekenmethodiek niet geschikt te zijn. Afwijking van de rekenmethodiek is voor die gevallen mogelijk na goedkeuring van de minister van Ruimte en Milieu. De minister van Ruimte en Milieu zal hiertoe het RIVM om advies vragen. Een zelfde verplichting met afwijkingbepalingen wordt in de Regeling Risico's Zware Ongevallen (RRZO) opgenomen voor bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen vallen.

2. Registratiebesluit

Het Registratiebesluit heeft als doel uitvoering te geven aan het bepaalde in titel 12.2 van de Wet milieubeheer, waarin de registratieplicht voor risicovolle situaties wordt geregeld. Het besluit 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. In lijn met het «kabinetsstandpunt Vuurwerkramp» is tijdens het ontwikkelen van het register aansluiting gezocht met de onder verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ontwikkelde model-risicokaart, die als basis dient voor de provinciale risicokaarten. Eind maart 2007 is het Registratiebesluit in werking getreden. Daarmee is tegelijkertijd het uiterste moment waarop de in dit besluit genoemde gegevens door het bevoegd gezag dienen te worden aangeleverd, bepaald: eind maart 2008. Gemeenten, provincies en Rijk werken hard om de nog ontbrekende gegevens in het risicoregister ingevoerd te krijgen; het gaat daarbij om aanvullingen op reeds ingevoerde gegevens, maar ook om nieuwe gegevens, zoals met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen (over weg, water en rail) en door buisleidingen. Kort na de inwerkingtreding van het Registratiebesluit trad een ministeriële regeling van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in werking, waardoor ook risicosituaties met een lagere drempelwaarde dan aangegeven in het Registratiebesluit in beeld zijn gebracht (dit vanwege het risico dat hulpverleningspersoneel loopt bij een mogelijk ongeval in dergelijke inrichtingen), naast de overige ramptypen die in de BZK-leidraad Maatramp zijn benoemd: luchtvaartongevallen, ongevallen op water en op de weg, tunnelongevallen, natuurbrand en brand in grote gebouwen, paniek in menigten en verstoring van de openbare orde. Uiteindelijk verschijnt al deze informatie over risicovolle situaties/mogelijke rampen op de provinciale risicokaarten.

3. Buisleidingen

Op 9 februari 2007 heeft uw Kamer een brief van het kabinet ontvangen waarin de beleidsvoornemens ten aanzien van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en het daarvoor benodigde instrumentarium uiteengezet zijn (TK, 2006–2007, 26 018, nr.5). In een algemeen overleg externe veiligheid op 4 april 2007 is door de vaste kamercommissie vervolgens ingestemd met de voorgestelde aanpak van het buisleidingendossier. Hierbij heb ik u onder andere toegezegd het consequentieonderzoek van aardgas-transportleidingen toe te sturen en u tevens te zijner tijd te informeren over de afspraken die met Gasunie en IPO/VNG worden gemaakt over het oplossen van de knelpunten bij aardgastransportleidingen. Ook is toegezegd de concept-AMvB buisleidingen eind 2007 naar uw Kamer toe te sturen.

In het navolgende informeer ik u over de voortgang nadien met betrekking tot deze toezeggingen en andere onderdelen van het buisleidingendossier.

Het wetsvoorstel Informatie-uitwisseling ondergrondse netten (grondroedersregeling), dat u door de minister van Economische Zaken en mijzelf is aangeboden, is op 13 juni 2007 in uw Kamer behandeld en met enkele amendementen aangenomen (TK, 2006–2007, 30 745). Doel van de wet is het voorkomen van schade aan kabels en leidingen als gevolg van graaf- en andere werkzaamheden door derden. Een bij de wet behorende algemene maatregel van bestuur met enkele nadere uitwerkingen van de wet (inclusief een calamiteitenregeling) is in procedure.

Het Rijk is in gesprek met Gasunie en IPO/VNG over de aangepaste risicozonering voor aardgastransportleidingen. Op korte termijn zal ik u de resultaten toesturen van het onderzoek door RIVM en Gasunie naar de consequenties voor de bebouwde omgeving van de nieuw berekende

risicoafstanden voor aardgastransportleidingen. Voor wat betreft het plaatsgebonden risico is sprake van een beperkte problematiek en ook het aantal groepsrisico-aandachtspunten is verminderd, maar in mindere mate dan bij het plaatsgebonden risico.

Het overleg met Gasunie en IPO/VNG over de aanpak van de door RIVM geconstateerde knelpunten bij aardgastransportleidingen verwacht ik dit najaar af te ronden. In dit overleg moeten afspraken met bovengenoemde partijen worden gemaakt over wie welke kosten voor maatregelen aan buisleidingen betaalt. In de brief van 9 februari 2007 heb ik aangegeven hoe ik de verdeling zie. Mijn voorkeur gaat er naar uit om de toegezegde concept-AmvB buisleidingen na afronding van het overleg met Gasunie en IPO/VNG aan u toe te sturen.

Eind volgend jaar loopt de werkingstermijn van het Structuurschema Buisleidingen af. Ik ben voornemens een Structuurvisie Buisleidingen op basis van art. 2.3 lid 3 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op te stellen als opvolger van het Structuurschema. Ik zal uw Kamer eind dit jaar een beschrijving van de inrichting van deze structuurvisie overleggen.

Het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid (NIFV) heeft de «Handreiking voor het optreden bij buisleidingincidenten» geactualiseerd. Op dit moment werkt het NIFV aan een oefendraaiboek en instructiemateriaal op het gebied van incidenten met buisleidingen. In het najaar van 2007 zal volgens het draaiboek in enkele regio's een (pilot)oefening plaatsvinden.

De VROM-inspectie heeft in samenwerking met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) in 2006 een onderzoek uitgevoerd bij vrijwel alle leidingexploitanten in Nederland naar de veiligheidsmanagementsystemen. Het beeld komt naar voren dat leidingexploitanten het beheer en onderhoud van transportleidingen over het algemeen op een goede en verantwoorde wijze uitvoeren. In het najaar van 2007 vindt een verdiepingsslag van dit onderzoek plaats. Ook voerde de VROM-inspectie in 2006 een onderzoek uit naar de doorwerking van buisleidingen in bestemmingplannen bij een aantal gemeenten. Hieruit blijkt dat gemeenten buisleidingen niet systematisch in de bestemmingplannen opnemen. VROM heeft inmiddels het initiatief genomen voor een project in samenwerking met gemeenten en provincies om de actualisering van bestemmingsplannen op dit punt te bevorderen.

Ik hecht aan goede communicatie met betrokkenen over de ontwikkelingen in het buisleidingdossier. Daarom heeft VROM hierover dit voorjaar een conferentie georganiseerd voor met name het bedrijfsleven en vijf voorlichtingsbijeenkomsten voor gemeenten en provincies, waaraan ook Gasunie een bijdrage heeft geleverd. Daarnaast is begin dit jaar gestart met de zogenoemde «kennistafel buisleidingen». Dit is een gezamenlijk initiatief van het GPKL (Gemeentelijke Platform Kabels en Leidingen), IPO en VROM. Doel van de kennistafel is om kennis over en praktijkervaringen met buisleidingen tussen gemeenten en provincies uit te wisselen en beschikbaar te stellen.

4. Luchtvaart

Luchtvaartveiligheid

In voorgaande voortgangsrapportages is ingegaan op de ontwikkeling van het Causale Model voor de luchtvaartveiligheid. Naar aanleiding van de beoordeling van de voorlopige resultaten is besloten het project voort te zetten. Naar verwachting zal het model in 2008 worden opgeleverd door een consortium onder leiding van TU-Delft. Dan kan nagegaan worden of

toepassing van het model positieve effecten heeft op de externeveiligheidssituatie.

Schiphol

Zoals aangegeven in de zesde voortgangsrapportage lag het «kabinetsstandpunt Schiphol» ter behandeling voor bij uw Kamer. Op 28 juni 2006 heeft daarover een algemeen overleg plaatsgevonden. Inmiddels is een begin gemaakt met de uitwerking en implementatie van de actiepunten uit het «kabinetsstandpunt Schiphol» met betrekking tot een alternatief voor het Totaal Risico Gewicht (TRG) en de groepsrisicobenadering. Het actiepunt met betrekking tot meer toekomstvast externeveiligheidszones zal in het kader van de m.e.r. procedure voor de middellange termijn worden onderzocht. Naar verwachting zijn alle actiepunten uit het «kabinetsstandpunt Schiphol» volgend jaar uitgevoerd.

Regionale luchthavens

Zoals in eerdere voortgangsrapportages reeds staat aangegeven kunnen de provincies Groningen, Drenthe, Flevoland, Zuid-Holland en Limburg interim externeveiligheidsbeleid voeren binnen de PR 10-6 contouren rond de regionale luchthavens Eelde, Lelystad, Rotterdam en Maastricht-Aachen. Dit interim-beleid blijft van kracht totdat rond deze luchthavens beperkingengebieden zijn vastgesteld op basis van de PR 10-6 en de PR 10-5. De beperkingen binnen deze contouren voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden wettelijk vastgelegd in de AMvB Burgerluchthavens op basis van de nieuwe Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). Het wetsvoorstel RBML is op 18 oktober 2007 door uw Kamer aangenomen (TK, 2005-2006, 30 452, nr. 2). Het nieuwe wettelijke stelsel (inclusief de AMvB Burgerluchthavens) kan naar verwachting halverwege 2008 in werking treden. Bij de militaire luchthaven Eindhoven met burgermedegebruik voert de provincie Noord-Brabant interim externeveiligheidsbeleid, vooruitlopend op mogelijk externeveiligheidsbeleid rond de militaire luchthavens. Nadat duidelijkheid is ontstaan over de uitwerking van het groepsrisicobeleid die momenteel voor Schiphol plaatsvindt wordt bekeken of het wenselijk is dat het Rijk ook voor de overige luchthavens een verdergaande vorm van groepsrisicobeleid gaat formuleren.

UITVOERING EN HANDHAVING

1. Verbeterprogramma Brzo '99

Met de zesde voortgangsrapportage (TK, 2006-2007, 27 801 nr. 45) bent u geïnformeerd over de afronding en de producten van het verbeterprogramma Brzo '99 (BeteRZO). Vanaf de zomer van 2006 zijn gemeenten, provincies, Arbeidsinspectie en brandweer intensief bezig met de implementatie van de BeteRZO-producten om te zorgen voor het tijdig, uniform en eenduidig uitvoeren van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo '99). Zij worden bij het bereiken van dit vooraf voor 2010 omschreven eindbeeld ondersteund en gestimuleerd door het landelijk regieteam Brzo (LAT) waarin alle uitvoerende partijen zijn vertegenwoordigd. Het LAT informeert mij jaarlijks over de voortgang die is geboekt. Ik zal u daarover separaat berichten.

Uit de praktijk komen positieve signalen over de voortgang van de implementatie van BeteRZO. Eén van de grootste opgaven voor gemeenten, provincies en brandweer in de afgelopen periode was het (blijvend) voldoen aan de kwaliteitscriteria van de ontwikkelde Maatlat kritische

massa. Deze maatlat bevat eisen aan de deskundigheid bij de overheden in relatie tot de aard van de Brzo-bedrijven en aan de organisatorische borging van kennis, ervaring en opleiding. Zoals vooraf al voorzien kan een overheidsorganisatie daaraan pas voldoen als er sprake is van voldoende schaalgrootte, ofwel «kritische massa». Partijen hebben hiertoe samenwerking gezocht en gevonden in regionale samenwerkingsverbanden en/of het inschakelen van het landelijk steunpunt Brzo. De wijze van samenwerking, het uniform gebruik van de BeteRZO-producten, de invulling van het 1-loket richting bedrijven en het eventueel overdragen van Brzo-taken aan het samenwerkingsverband of steunpunt zijn vervolgens geborgd in vijfjarige bestuurlijke inspectieprogramma's. Ik kan u melden dat voor alle organisaties die betrokken zijn bij de uitvoering van het Brzo '99 per 31 maart 2007 een inspectieprogramma is opgesteld. Het inspectieprogramma is in alle gevallen ambtelijk vastgesteld en nagenoeg alle programma's zijn ook bestuurlijk ondertekend. Het LAT, dat toeziet op de implementatie van BeteRZO verwacht dat zeer binnenkort de resterende inspectieprogramma's alsnog bestuurlijk worden bekrachtigd. Het LAT onderhoudt hiertoe actief contacten met de betreffende regio's en zal de komende maanden onderzoeken hoe de gemaakte samenwerkingsafspraken uit het inspectieprogramma in de praktijk uitwerken.

In het eerste jaar lag de nadruk grotendeels op het verbeteren van de kwaliteit van het toezicht en de handhaving door de overheden (samenwerking, voldoen aan de Maatlat, opleiden medewerkers). Daarnaast zou bij de tweede beoordelingsronde van de vijfjaarlijkse veiligheidsrapporten in 2006 prioriteit gegeven worden aan het halen van de termijnen die staan voor de gezamenlijke overheidsbeoordeling (Tijdigheid). De eerste terugkoppeling hierover laat een grote verbetering zien ten opzichte van de eerste beoordelingsronde. Bedrijven ontvangen nu inderdaad tijdig terugkoppeling van de overheden, waar eerder termijnen fors werden overschreden.

De opleiding van medewerkers is nog in volle gang en het LAT is zelfs al bezig met de doorontwikkeling van de BeteRZO-producten op basis van opgedane ervaring. Alle betrokkenen zijn zich bewust dat forse inspanningen en vasthoudendheid noodzakelijk zijn om in 2010 aan het eindbeeld te voldoen. Uiteindelijk gaat het er natuurlijk om dat de verbeteringen ook merkbaar worden voor de Brzo-bedrijven. In een volgend jaar te houden evaluatie zal hieraan naast de algemene voortgang aandacht worden besteed. Op basis van de evaluatie van de voortgang kan als daar aanleiding voor is het implementatieprogramma worden bijgesteld.

Het kan ook zijn dat ontwikkelingen buiten het Brzo-kader aanpassing van het implementatieprogramma wenselijk maken. Zo wordt onder andere gewerkt aan de vormgeving van een Frontoffice Chemie in het kader van het programma Eenduidig Toezicht. Het doel is om het toezicht op de chemiebedrijven te verbeteren en de toezichtlast te verminderen. Bij de vorming van het Frontoffice Chemie wordt gebruik gemaakt van producten die in BeteRZO-kader zijn ontwikkeld, zoals de maatlat voor de kwaliteit van toezichthouders en de digitale Gemeenschappelijke Inspectie Ruimte (GIR). De doelgroep Chemiebedrijven overlapt deels met de doelgroep Brzo-bedrijven. Het Frontoffice Chemie omvat echter meer dan alleen het toezicht omtrent de Brzo-regelgeving, namelijk tevens de overige milieuregelgeving, waterlozingen, chemicaliën (Europese REACH-regelgeving), bouw etc. Het LAT is vertegenwoordigd in de projectorganisatie van Frontoffice Chemie en omgekeerd. Ook sluit een aanzienlijk deel van de pilots Frontoffice Chemie aan op de BeteRZO-ontwikkelingen of bouwt voort op de binnen BeteRZO gekozen oplossingen. In 2009 wordt bezien of verdere afstemming op organisatorisch niveau tussen de twee programma's nuttig is.

2. Opschalen uitvoering en kennisuitwisseling-PAO

In 2005 is het advies van de commissie Hendriks in het kader van het Project Andere Overheid (PAO) uitgebracht. Het advies gaat ondermeer over het onvoldoende op elkaar aansluiten van de vraag naar en aanbod van expertise en het niet of onvoldoende voorhanden zijn van noodzakelijke competenties bij kleinere organisaties. Dit kan te maken hebben met de schaalgrootte of met het feit dat organisaties te weinig met de materie te maken hebben om zelf voldoende expertise op te bouwen.

Dit vormde de aanleiding om een maatlat-EV op te stellen voor de minimaal benodigde deskundigheid (kennis, opleiding, ervaring en borging) voor de uitvoering van wettelijke externeveiligheidstaken. In een gezamenlijk project van IPO, VNG, VenW en VROM is de maatlat-EV opgesteld naar analogie van de maatlat-Brzo. De volgende (wettelijke) regelingen zijn bepalend voor de deskundigheden die nodig zijn voor de uitvoering van EV taken:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs)
- Registratiebesluit externe veiligheid
- Circulaire Buisleidingen

De maatlat kan worden gebruikt om vast te stellen of een uitvoeringsorganisatie in principe in staat is om de EV-taken uit te voeren gegeven de minimaal benodigde deskundigheid voor de uitvoering van deze taken en de borging van de continuïteit van de uitvoering van deze taken. De maatlat betreft alleen aan de (wettelijke) regelingen gerelateerde kritieke massa. De maatlat schetst geen gewenst eindbeeld van een efficiënte organisatie, maar het gaat om de minimum eisen.

Uitvoeringsorganisaties (provincies en gemeenten) moeten met de maatlat in staat worden gesteld de minimale eisen voor de uitvoering van externeveiligheidstaken te interpreteren voor hun eigen situatie en de maatlat moet uitvoeringsorganisaties helpen bij het selecteren van maatregelen die (eventueel) nodig zijn.

IPO en VNG stellen op dit moment een toepassingsplan op voor de maatlat-EV waarin inzichtelijk wordt gemaakt wat de meetprocedure is (inclusief de condities voor het voldoen aan de maatlat), wat er gaat gebeuren met de uitkomsten van de meting en hoe over de maatlat gecommuniceerd zal worden.

3. Programmafinanciering

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. Over 2006 is door de provincies voor het eerst een overkoepelende rapportage opgesteld over de uitvoering van programmafinanciering. Uit die rapportage blijkt dat de versterking van de uitvoering van het externeveiligheidsbeleid door provincies en gemeenten nadrukkelijk vorm krijgt. De risico-inventarisatie is in alle provincies afgerond. Binnen de provincies is veel structurele capaciteit en deskundigheid op het gebied van externe veiligheid gerealiseerd. Op ambtelijk niveau vinden provincies, gemeenten, brandweerorganisaties en veiligheidsregio's elkaar steeds beter. Het integreren van het externeveiligheidsbeleid in de ruimtelijke ordening komt op gang. De (structurele) borging van die versterking van de uitvoering van externe veiligheid vormt een aandachtspunt voor de komende jaren. Het borgen van die versterking is gerelateerd aan de implementatie van de maatlat externe veiligheid.

4. Transport gevaarlijke stoffen

Westerschelde

De externeveiligheidsberekeningen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de (Wester)schelde van 2004 hebben laten zien dat de externe veiligheid voldoet aan de normen. De ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium heeft laten zien dat dit ook in 2010 en in 2020 het geval zal zijn. Om te garanderen dat ook in de toekomst de normen gerespecteerd zullen worden, zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de provincie Zeeland bepalingen opgenomen voor monitoring en toetsing van de externeveiligheidssituatie en ruimtelijk economische ontwikkelingen langs de (Wester)schelde. Deze bepalingen zijn eveneens opgenomen in het verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer tussen Nederland en Vlaanderen.

Er lopen nu drie verschillende projecten ter verdere verbetering en versteviging van de veiligheid op de Westerschelde. Projecten die sterk met elkaar samenhangen omdat de output van het ene project input kan zijn voor het ander. Het gaat om de volgende projecten:

1. Het programma Nautische Veiligheid Westerschelde: dit is een programma van preventieve veiligheidsmaatregelen dat in het derde kwartaal van 2007 afloopt.
2. Het project hulpverlening en rampenbestrijding Westerschelde: dit project is geïnitieerd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en wordt geleid door provincie Zeeland. Het gaat om organisatie, verantwoordelijkheden en middelen voor rampenbestrijding op de Westerschelde. Het regionale bestuur en de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat zijn investeringen in mensen en middelen overeengekomen. Verschillende onderdelen worden nu uitgewerkt in een businesscase.
3. Het veiligheidsplan. Dit plan wordt onder leiding van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart opgesteld in het kader van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer met Vlaanderen (GNB verdrag) dat in december 2005 getekend is. Het veiligheidsplan betreft zowel preventieve maatregelen (voortzetting van programma nautische veiligheid als bedoeld in punt 1) als maatregelen ter preparatie op de rampenbestrijding. Ook de externe veiligheid, de handhaving en monitoring zullen in het veiligheidsplan worden opgenomen. Voor de rampenbestrijding wordt aangesloten op de maatregelen die voortvloeien uit het project hulpverlening en rampenbestrijding (punt 2). Extra aandachtspunt daarbij is het onderscheid in federale en gewestelijke verantwoordelijkheden in België. Beoogd wordt het veiligheidsplan medio 2008 gereed te hebben.

Goederenemplacementen/PAGE

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

Van de oorspronkelijke veertien PAGE-emplacementen met een extern veiligheidsprobleem resteren nog drie rangeerterreinen die binnen het project aandacht krijgen: Almelo, Sas van Gent en Sittard.

Er wordt naar gestreefd PAGE in 2008 af te ronden en u daarover te berichten.

In de voorgaande voortgangsrapportages bent u uitvoerig geïnformeerd over de problematiek rondom het winkelcomplex Piazza gelegen naast het spoor in de directe nabijheid van station Eindhoven CS. De verdere verbetering van de brandveiligheid en bestrijdbaarheid van een calamiteit bij Piazza wordt momenteel onderzocht onder begeleiding van het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid (NIFV Nibra) en TNO. Daarnaast heeft ProRail de mogelijkheden tot flankbeveiliging geïnventariseerd en het effect van de snelheidsbeperking onderzocht. Binnenkort zullen over deze onderzoeken afspraken worden gemaakt tussen de gemeente Eindhoven, ProRail, VenW en VROM, waarna voor het Rijk de betrokkenheid bij Piazza zal worden beëindigd.

5. Verbeterprogramma VITAAL

De acties in het kader van het project Bescherming vitale infrastructuur (VITAAL) op het terrein van beveiliging in de chemische sector en gevaarlijke stoffen, zullen in de voortgangsrapportage Vitaal, die het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties eind 2007 aan uw Kamer toestuurt, worden beschreven. Op 13 september jongstleden heb ik met de Minerale Meststoffen Federatie en de Vereniging van Kunstmestproducenten het Security covenant Kunstmest ondertekend. In dit convenant staan beveiligings- en registratiemaatregelen voor enkele soorten stikstofhoudende meststoffen. Ik heb in juli 2007 met de vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van uw Kamer gesproken over het convenant. De vaste Commissie concludeerde dat zij het belang van het convenant voor producenten en handelaren onderschrijft. Conform mijn toezegging aan uw Kamer heb ik over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beveiligingsmaatregelen van kunstmest bij boeren met Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO) overlegd. De uitkomst daarvan is dat LTO bereid is om ook verantwoordelijkheid te nemen voor de beveiliging van kunstmest. Samen met LTO zal gewerkt worden aan het bevorderen van bewustwording bij de agrariërs om kunstmest te beveiligen. Daarnaast zijn uitvoerbare beveiligingsmaatregelen bij de opslagen van kunstmest overeengekomen, die in het ontwerp Landbouwbesluit worden opgenomen. Ook zal ik samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Economische Zaken een convenant afsluiten met de Vereniging van Nederlandse Chemische Industrie en de Vereniging van Nederlandse Petroleum Industrie om een security management systeem in te voeren. Bedrijven die aan dit convenant meedoen zijn of vanwege de leveringszekerheid van olie voor de Nederlandse samenleving van belang, of er kunnen op basis van de veiligheidsrapporten meer dan 10 doden buiten het bedrijfsterrein vallen. Verder wordt gewerkt aan het identificeren van stoffen die voor productie van explosieven kunnen worden gebruikt. Voor deze stoffen zullen vervolgens beveiligingsmaatregelen worden ontwikkeld en zullen beveiligingsmaatregelen worden opgesteld. Op Europees niveau vindt overleg plaats ter voorbereiding van een Europees programma ter beveiliging van vitale infrastructuur. Het dossier beveiliging van ijsbanen is afgesloten nu in de ontwerp-activiteiten AMvB is opgenomen dat nieuwe ijsbanen geen directe koeling van ammoniak mogen toepassen en bestaande ijsbanen beveiligingsmaatregelen hebben genomen of gaan nemen.

6. Groepsrisico

De beleidsuitgangspunten voor het in Nederland te voeren externeveiligheidsbeleid komen onder andere voort uit het NMP4 en zijn bekrachtigd in de kabinetsreactie op het gezamenlijke advies «Verantwoorde

Risico's, Veilige ruimte» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad (TK, 2006–2007, 27 801 nr. 44). Specifiek voor het groepsrisicobeleid heeft het kabinet nadere invulling gegeven via de beleidsbrief groepsrisico uit oktober 2006 (TK, 2006–2007, 27 801 nr. 27).

De beleidslijn uit onder meer die brief is erop gericht dat politiek, bestuur en bedrijven bewust omgaan met groepsrisico's. Dat zijn risico's die bij een onverhoopte calamiteit een grote maatschappelijke ontwrichting met zich mee kunnen brengen en waarvan de maatschappelijke aanvaardbaarheid expliciet verantwoord moeten worden. Groepsrisico's vullen het plaatsgebonden risico aan dat burgers als individu een basisveiligheidsniveau geeft.

Om politiek, bestuur en bedrijven te ondersteunen bij het invullen van het groepsrisicobeleid is drie jaar geleden de «Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico» in concept uitgebracht. Deze handreiking voor groepsrisico's bij inrichtingen wordt ondersteund door de website www.groepsrisico.nl en wordt veelvuldig gebruikt bij het uitvoeren van de verantwoordingsplicht. Op basis van de reacties van de gebruikers is de handreiking op onderdelen uitgebreid of de tekst nader verduidelijkt en onlangs officieel uitgebracht in een nieuwe, definitieve versie. De handreiking wordt op korte termijn aangeboden aan het bevoegd gezag voor milieuvergunningverlening en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening.

Op basis van de door het kabinet gegeven beleidslijnen heeft in het afgelopen jaar een verdieping van het groepsrisicobeleid voor buisleidingen plaatsgevonden. Het betreft de op te stellen Algemene Maatregelen van Bestuur voor het buisleidingentransport. Ook voor transport zal de verantwoordingsplicht in regelgeving worden vastgelegd.

In de praktijk blijkt een vermindering van het groepsrisico vaak te worden gerealiseerd door middel van bronmaatregelen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de gewonnen veiligheid door bronmaatregelen weer door ruimtelijke ontwikkelingen teniet wordt gedaan. Er moet daarom ook gestuurd worden op de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van die bron of van transport. Ik constateer dat er inmiddels een brede consensus bestaat over dit principe van wederkerigheid.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft uw Kamer recent het Wetsvoorstel veiligheidsregio's toegezonden waarmee duidelijkheid is gegeven over door het kabinet gewenste organisatie van de rampenbestrijding en hulpverlening in Nederland. De adviestaken van de brandweer op het gebied van de brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen en bestrijden van ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn in dat wetsvoorstel verankerd (artikel 23e).

Onlangs zijn de resultaten beschikbaar gekomen van een gezamenlijk onderzoek van TNO en RIVM naar de mogelijkheden om het groepsrisicoverantwoordingsproces te innoveren door groepsrisico's te visualiseren op kaarten. Met name voor de ruimtelijke ordeningspraktijk heeft dit onderzoek goede resultaten opgeleverd omdat de relatie tussen groepsrisicobronnen en ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid daarvan inzichtelijk wordt gemaakt. Het rapport zal u ter informatie worden toegezonden. In het Algemeen Overleg met uw Kamer op 4 april 2007 heb ik u toegezegd dat in 2008 de VROM-inspectie een «audit» zal houden om een eerste beeld te krijgen van de uitvoering van de verantwoordingsplicht bij inrichtingen door gemeenten. Over de uitkomst daarvan wordt u geïnformeerd. Doel is om met de audit ook informatie te vergaren die benut kan worden voor de evaluatie van het groepsrisicobeleid die in 2010 zal

plaatsvinden. In die evaluatie bekijkt het Rijk zowel kwalitatief als kwantitatief de uitvoering van het groepsrisicobeleid.

7. Risicocommunicatie en Model-Risicokaart

De overheid heeft sinds 1985 een wettelijke verplichting haar burgers actief te informeren over de risico's in hun woon- en leefomgeving. Hiertoe heeft zij verschillende instrumenten tot haar beschikking.

Risicocommunicatie

Het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie (ERC) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bestaat sinds mei 2005 en vervult een belangrijke rol in de ondersteuning en advisering van andere overheden bij risico- en crisiscommunicatie. Er is behoefte aan verdere professionalisering op deze terreinen. Het ERC werkt daarbij nauw samen met VROM. Als aanvulling op en verdieping van de Handreiking Risicocommunicatie (2003) is door IPO de Wegwijzer Risicocommunicatie (2006) ontwikkeld en verspreid onder alle gemeenten in Nederland. De Wegwijzer is door het ERC ook in het Engels vertaald voor internationale verspreiding. De Wegwijzer Risicocommunicatie is tevens gebruikt als basis voor de Handleiding risico- en crisiscommunicatie voor de chemische industrie, die het ERC samen met de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) heeft ontwikkeld.

Risicokaart

De risicokaarten zijn voor gemeenten een instrument om inwoners te informeren over risico's in hun woon- en leefomgeving (risicocommunicatie). Ook overheidsorganisaties, zoals hulpverleningsorganisaties en afdelingen Ruimtelijke Ordening, kunnen gebruik maken van deze informatie bij het maken van beleid. Operationele diensten als brandweer en politie maken gebruik van deze kaarten bij de voorbereiding op ongevallen en rampen en het voorkomen en het verkleinen van risico's. Inmiddels beschikken alle provincies over de provinciale risicokaart, zoals bedoeld in artikel 6a van de Wet rampen en zware ongevallen. Dit in 2006 gewijzigde artikel is in maart 2007 in werking getreden.

8. Implementatie van het kabinetsstandpunt Ketenstudies

De uitvoering van het «kabinetsstandpunt Ketenstudies» is nog steeds in volle gang. In het bijzonder wil ik het volgende hier uitlichten:

DSM

Op 17 juli 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat uw Kamer per brief (TK, 2006–2007, 30 373 en 27 801, nr. 12) geïnformeerd dat de gesprekken met DSM over het transport van ammoniak over spoor tussen Geleen en IJmuiden nog gaande zijn en dat zodra de gesprekken zijn afgerond de minister uw Kamer over de uitkomsten zal informeren.

Yara Sluiskil

Ik heb het voornemen dit jaar een convenant af te sluiten met het bedrijf Yara Sluiskil en de provincie Zeeland over het beperken van het (zee)transport van ammoniak over de Westerschelde en de verwerking van ammoniak door Yara. Rond 70% van de door Yara geproduceerde ammoniak wordt gebruikt voor de productie van meststoffen; de rest van de ammoniak wordt getransporteerd over de Westerschelde naar andere vestigingen van Yara of verkocht aan derden. Yara is bereid om de export

van dit overschot aan ammoniak over de Westerschelde substantieel te reduceren en op de locatie te Sluiskil te verwerken tot eindproducten. Hiervoor investeert Yara (onder andere) in een nieuwe fabriek op de site in Sluiskil. Yara gaat in totaal bijna tweederde minder transporteren over zee ten opzichte van de huidige situatie (520 000 ton per zeeschip).

Yara neemt de inspanningsverplichting op zich om het zeetransport van ammoniak langs Vlissingen rond 2012–2015 definitief te beëindigen. Hiermee wordt een structurele bijdrage geleverd aan het verminderen van het transport van ammoniak en daarmee van de risico's over de Westerschelde.

LPG van spoor naar water (traject Vlissingen–Duitsland)

In opdracht van Shell, BP, VenW en VROM wordt een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om meer LPG over water te vervoeren op het traject Vlissingen–Duitsland. Een dergelijke «modal shift» leidt tot flinke risicoreducties op het spoor, met name op de Brabantroute en in de Drechtsteden.

Over de resultaten van deze studie en mogelijke oplossingen voor de knelpunten op de Brabantroute en in de Drechtsteden vindt nader overleg plaats met de vervoerders, verladers en gemeenten.

9. Sanering LPG-tankstations

De urgente sanering van situaties met kwetsbare objecten binnen 25 meter van een LPG-tankstation verloopt voorspoedig. Na de landelijke inventarisatie in 2002/2003 is de schatting gemaakt dat er ongeveer 200 knelpunten waren. Ongeveer 145 situaties zullen bij sanering voor de schadevergoedingsregeling in aanmerking komen. Op 21 juni 2007 is van 109 locaties het schadevergoedingsbedrag berekend en 97 knelpunten zijn daadwerkelijk gesaneerd. Eind 2007 zal de saneringsoperatie worden afgerond.

In 2006 heeft de VROM-inspectie een controleprogramma uitgevoerd. In dit programma werd onderzocht of gesaneerde bedrijven daadwerkelijk gestopt zijn en werden locaties onderzocht waarover het bevoegd gezag het ministerie nog niets bekend heeft gemaakt. De inspectie concludeert dat de sanering na uitkering van een schadevergoeding goed verloopt en dat nagenoeg alle saneringssituaties zijn opgenomen in het lopende saneringsprogramma. De VI zal in 2007 bij het naderen van de uiteindelijke saneringsdatum een onderzoek doen naar de stand van zaken. U bent hierover geïnformeerd door middel van een brief van 16 januari 2007 (TK, 2006–2007, 27 801 nr. 48).

10. Adviesraad Gevaarlijke Stoffen

De Adviesraad gevaarlijke stoffen (AGS) heeft de afgelopen periode de volgende adviezen uitgebracht: QRA modellering vervoer van gevaarlijke stoffen, Veiligheid vereist kennis, Ammoniak als koudemiddel, LPG en Propaan en Publicatiereeks gevaarlijke stoffen (PGS) nader beschouwd. Mede namens mijn collega's, de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat heb ik de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen uitgenodigd een advies uit te brengen over de manier waarop de effectbenadering in de rampenbestrijding en hulpverleningspraktijk en de risicobenadering in de ruimtelijke ontwikkelings- en milieupraktijk onderling meer in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit advies zal naar verwachting eind 2007 worden opgeleverd. Daarnaast is de AGS

verzocht te adviseren inzake ontplofbare stoffen en artikelen en ammoniak opslag en verlading.

Naar aanleiding van het advies inzake Chloor, opslag en gebruik heeft het kabinet gereageerd met een standpunt aan uw Kamer (TK, 2006–2007, 27 801, nr. 46) en is de betreffende richtlijn (PGS 11) uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen ingetrokken. Voorafgaand aan het Algemeen Overleg van begin april heeft uw Kamer het kabinetsstandpunt (TK 30 373 en 27 801 nr. 11) naar aanleiding van het advies QRA modellering vervoer van gevaarlijke stoffen ontvangen. In het standpunt is aangegeven dat de aanbevelingen van de AGS worden overgenomen. Daarnaast is aangegeven welke acties daaruit voortvloeien. Naar aanleiding daarvan kan ik melden dat de acties die verband hielden met het rekenpakket RBM II zijn uitgevoerd. Het Centrum voor Externe Veiligheid van het RIVM is van oordeel dat RBM II beschouwd kan worden als rekenmodel waarvan de resultaten robuust en van goede kwaliteit zijn. Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies inzake Veiligheid vereist kennis wordt op korte termijn separaat aan uw Kamer gezonden.

Het kabinet wil zijn standpunt naar aanleiding van de adviezen over LPG en propaan, Ammoniak als koudemiddel en het overkoepelende advies de Publicatiereeks nader beschouwd in één keer aan de uw Kamer aanbieden. Vooral het laatste advies stelt het kabinet voor enkele principiële keuzes ten aanzien van de opzet en inhoud van de Publicatiereeks. Omdat het belang van de reeks bij de preventie van rampen en ongevallen met gevaarlijke stoffen groot is en het bedrijfsleven en de overheid hechten aan een rijksbetrokkenheid bij de reeks, wil het kabinet extra zorgvuldig haar standpunt bepalen. Voor het eind van het jaar ontvangt uw Kamer het standpunt. Inmiddels heeft uw Kamer van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de nota «Vernieuwing Rijksdienst», (bijlage bij TK, 2007–2008, 31 201, nr. 2) ontvangen, waarin ook ingegaan is op het stelsel van adviesraden. In de notitie van de secretarissen-generaal d.d. 9 februari 2007, «de Verkokering voorbij», (bijlage bij TK, 2006–2007, 30 891, nr. 5) stond onder meer vermeld dat het verstandig is het huidige stelsel van adviesraden te stroomlijnen en daarbij een aantal adviesraden op te heffen, waaronder de AGS. In de reactie op de voorstellen van de AGS met betrekking tot het werkprogramma 2008 heb ik derhalve een voorbehoud gemaakt en aangegeven aan welke adviezen, nog uit te brengen door de AGS, ik prioriteit geef.

11. Publicatiereeks gevaarlijke stoffen (PGS)

Vertegenwoordigers van bedrijfsleven en overheden werken op initiatief van de departementen en onder begeleiding van de Werkgroep Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (WPGS) aan de actualisatie van enkele publicaties. In enkele gevallen gebeurt dat mede op basis van adviezen van de AGS. Die AGS adviezen gaan in op de vraag of de bestaande publicaties nog voldoende up to date zijn, of en zo ja, welke andere relevante richtlijnen inmiddels beschikbaar zijn en welke witte vlekken in het geheel nog te onderkennen zijn. In een aantal gevallen is er zo veel spoed vereist, dat zonder advies van de AGS aan een nieuwe publicatie is begonnen. De PGS 7 «Opslag van vaste minerale anorganische meststoffen» is gereed. De PGS 13 «Ammoniakkoelinstallaties» wordt in lijn met het AGS advies geactualiseerd in een gebruiksdokument. De PGS reeks 18 tot en met 21 «Propaan», wordt geactualiseerd en teruggebracht tot twee publicaties: «Opslag propaan» en «Toepassing propaan». De eerste is nagenoeg gereed, de tweede zal eind dit jaar worden afgerond. De PGS reeks 25 tot en met 27 «Gecomprimeerd aardgas» is zo goed als afgerond en kan binnenkort worden gepubliceerd. De actualisatie van PGS 28 tot en met 31 «Tankopslag aardolieproducten en chemicaliën» zal nog dit jaar starten.

Hierbij zullen de kennis en ervaringen van het Verenigd Koninkrijk opgedaan bij de grote brand en explosie op het tankopslagpark in Buncefield in 2005 worden meegenomen.

12. Coördinatie Vuurwerkbesluit (incl. ontwerp EU-richtlijn)

Naar aanleiding van de aanbevelingen uit het rapport «Interventie-strategie Verboden Consumentenvuurwerk» van het Bestuurlijk Landelijk Overleg Milieuhandhaving is de «Regeling nadere eisen aan vuurwerk 2004» (Rnev) tegen het licht gehouden. Om het probleem van het illegale vuurwerk in te perken en de handhaafbaarheid te vergroten, is in oktober 2006 een aantal wijzigingen doorgevoerd. In hoofdzaak komen deze er op neer dat strijkers verboden blijven, dat Chinese rollen onder voorwaarden worden toegestaan, voor bepaald siervuurwerk een hogere maximale lading wordt toegestaan en een beter hanteerbare geluidmeetmethode is voorgeschreven.

Kort na de jaarwisseling werd via onderzoek door de Stichting Consument en Veiligheid een fors verhoogd aantal letselgevallen geconstateerd. De Stichting Consument en Veiligheid concludeerde dat vooral meer zorg voor het veilig afsteken van vuurwerk nodig is; mensen gaan in de fout bij het afsteken. Omdat er meer oorzaken voor het toegenomen aantal letselgevallen konden zijn, is onderzoek uitgevoerd naar de oorzaken. Dit heeft tot de conclusie geleid dat er sprake is geweest van verschillende mogelijke oorzaken: de harde wind, onoordeelkundig afsteken, toename baldadig gedrag en vandalisme, niet volgen van afsteektips en niet beschikbaar zijn van afsteekhulpmiddelen, specifieke gerichtheid van de voorlichtingscampagne op de doelgroep jonger dan 20 jaar oud. Als oplossingen werden benoemd: het beschikbaar stellen van afsteekhulpmiddelen, verbreden van de voorlichtingscampagne, verbeteren van de vluchtstabiliteit van vuurpijlen en continueren van de handhavingsinspanning. Deze oplossingsrichtingen worden op dit moment uitgewerkt en uitgevoerd. Over de toename van het aantal letselgevallen, de oorzaken en de te nemen maatregelen bent u schriftelijk geïnformeerd op 22 januari en 27 maart 2007.

Eind 2006 is gestart met de evaluatie van het Vuurwerkbesluit. Besloten is geen brede evaluatie van het vuurwerkbeleid uit te voeren daar in 2005 door de Universiteit van Twente reeds een meta-evaluatie werd uitgevoerd, maar nu specifieke knelpunten in de regelgeving onder de loep te nemen. In de uitvoeringspraktijk ervaren knelpunten zijn geaggregeerd tot een aantal te onderzoeken aandachtsgebieden op het gebied van het vuurwerkbesluit. Daarnaast en in samenhang met het vuurwerkbesluit, worden de interim-regelingen met betrekking tot het vervoer van vuurwerk in de evaluatie meegenomen, waarbij de juistheid van de classificatie van vuurwerk een centrale rol speelt. Via groepsinterviews met belanghebbenden zijn de aandachtsgebieden nu in onderzoek. Nog in 2007 zal het eindrapport worden opgeleverd.

Onder andere op basis van het resultaat van de evaluatie zal gestart worden met het bijstellen van het Vuurwerkbesluit en/of het interim-beleid van de vervoersregelgeving met betrekking tot vuurwerk. De voorstellen zullen met groepen actoren worden besproken. Naar verwachting kan halverwege 2008 een wijzigingsvoorstel voor inspraak gepubliceerd worden.

EU-richtlijn

De Europese richtlijn voor het op de markt brengen van pyrotechnische artikelen (pyrorichtlijn) is op 16 april 2007 vastgesteld en op 14 juni 2007

gepubliceerd. De 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 zal geschieden via het Vuurwerkbesluit en een nieuw op te stellen Warenwetbesluit voor de overige pyrotechnische artikelen. Onder de categorie overige pyrotechnische artikelen vallen airbags, gordelspanners, geldkoffers met verbombom, nood- en seinmiddelen en dergelijke. De wijziging van het Vuurwerkbesluit als gevolg van de implementatie van de pyrorichtlijn zal gelijk oplopen met de hiervoor genoemde wijziging van het Vuurwerkbesluit naar aanleiding van de resultaten van de evaluatie.

13. Munitieactieprogramma (MAP)

VROM heeft alle 42 kwantitatieve risicoanalyses voor munitiecomplexen van het Ministerie van Defensie beoordeeld en goedgekeurd. Vooruitlopend op mogelijke aanpassingen in de vergunning heeft Defensie aangegeven dat de feitelijke maximale opgeslagen hoeveelheid munitie in de diverse munitiecomplexen reeds geschiedt met in achtname van de resultaten van deze risicoanalyses. Inmiddels zijn acht milieuvergunningen aangepast en begin 2008 zullen nog zeven vergunningen ambtshalve zijn aangepast. Voor zes complexen zal eerst een gesprek tussen de betreffende gemeente, Defensie en VROM plaatsvinden vanwege de ruimtelijke doorwerking. Deze gesprekken zullen naar verwachting in het najaar van 2007 zijn afgerond, waarna de risico-analyse definitief kan worden gemaakt en in 2008 deze vergunningen kunnen worden aangepast. De overige vergunningen hoeven niet aangepast te worden omdat de (opgeslagen) hoeveelheid munitie gebruikt in de QRA overeenkomt met de vergunde situatie of omdat er een procedure voor een revisievergunning loopt.

14. Verdrag van Helsinki

Begin februari 2007 heeft uw Kamer het Verdrag inzake de grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen geratificeerd. Dit zogenoemde Verdrag van Helsinki is opgesteld in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). Het verdrag heeft tot doel het beschermen van de mens en het milieu tegen industriële ongevallen die grensoverschrijdende gevolgen kunnen hebben en het bevorderen van een actieve internationale samenwerking tussen de verdragspartijen bij het voorkómen en bestrijden van dergelijke ongevallen. Naar verwachting eind 2007 komt een handreiking/leidraad voor het bevoegd gezag beschikbaar, waarin de verplichtingen uit dit verdrag zijn samengevat, o.m. afspraken ten aanzien van de grensoverschrijdende gegevensverstrekking. Ook zal najaar 2007 overleg met de buurlanden Duitsland en België plaatsvinden om de uitvoering gestroomlijnd plaats te laten vinden.

15. Leren van ongevallen

Het externeveiligheidsbeleid wordt voortdurend getoetst aan (bijna) ongevallen die in met Nederland qua veiligheidsproblematiek vergelijkbare landen plaatsvinden. Dit gebeurt veelal op basis van de vrijgegeven onderzoeksgegevens en in internationaal overleg. Ik wil uw Kamer informeren over de activiteiten die de ministeries van BZK, SZW en VROM in samenwerking met het bedrijfsleven, brandweer en het bevoegd gezag hebben ontplooid naar aanleiding van een tweetal ongevallen.

Het eerste ongeval betreft de explosie in een raffinaderij in Texas City, de Verenigde Staten van Amerika in 2005. Bij dit ongeval vielen 15 doden en meer dan 170 gewonden. In januari 2007 verscheen het rapport hierover opgesteld door een onafhankelijke onderzoekscommissie, onder leiding van de Amerikaanse oud-minister Baker. Op basis van de aanbevelingen uit dit rapport is een overleg gestart dat ondermeer zal resulteren in een dit jaar te houden werkconferentie voor overheden en de procesindustrie en een daaruit volgend concreet actieplan. Deze werkconferentie zal zich vooral richten op de veiligheidsmanagementsystemen, de veiligheids-cultuur en het creëren van een leeromgeving waarin bedrijven en overheden informatie over incidenten kunnen uitwisselen en daarvan kunnen leren. Het tweede ongeval betreft het Buncefield olie-opslagdepot in Hemel Hempstead in Hertfordshire in Groot-Brittannië (nabij Londen). Op zondag 11 december 2005 raakten daar 40 mensen gewond na een krachtige explosie. De Britse reactie op deze explosie en de navolgende branden geeft mogelijk waardevolle informatie voor Nederland. Op basis van medio 2007 beschikbaar gekomen Britse rapportages – opgesteld door de onafhankelijke Investigation Board¹ – is een drietal activiteiten ontplooid: Ten eerste wordt op basis van de Britse gegevens de situatie in Nederland geïnventariseerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het in juli 2007 verschenen Britse eindrapport over de veiligheid en milieustand-aarden voor brandstofopslag tanks. De relevantie van de aanbevelingen uit dit rapport wordt bezien voor de Nederlandse PGS richtlijnen ten aanzien van vloeibare aardolieproducten (PGS 28 en 29, voormalig de CPR richtlijnen 9-1, 9-2 en 9-3). Gekeken wordt naar het ontwerp van de depots, de aanwezige veiligheidsvoorzieningen en de borging daarvan in de PGS-voorschriften. Deze verificatie van de doeltreffendheid van bestaande maatregelen gebeurt in samenwerking met de industrie en overheden.

Ten tweede wordt – op basis van het in augustus 2007 verschenen Britse onderzoek naar het explosie mechanisme bij dit incident – een model-evaluatie uitgevoerd door het Centrum Externe Veiligheid (CEV) van het RIVM. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van de industrie en de ministeries van SZW en VROM.

De explosie in Buncefield was opmerkelijk krachtig. Daarom wordt bekeken of het opgetreden ongeval in Buncefield aanleiding geeft tot aanpassing van de risicoberekeningsmethodieken voor opslag, verlading en transport per buisleiding van zogenaamde «K1» en «K2» brandbare vloeistoffen. De nadruk van het project ligt bij opslag van K1 vloeistoffen. Het eindresultaat van de modevaluatie is een rapport met aanbevelingen of de risicoberekeningsmethodieken voor opslag, verlading en transport van K1 en K2 vloeistoffen aanpassing behoeven of niet.

Tenslotte toont het ongeval in Buncefield ons dat de Britten grote moeite hebben gehad om deze ramp te bestrijden. Ook bij de nazorg waren problemen onder andere door een forse milieuverontreiniging als gevolg van de rampbestrijdingsactiviteiten. Daarom wordt bezien of en zo ja, hoe de in juli 2007 verschenen Britse aanbevelingen ten aanzien van de rampbestrijding en hulpverlening relevant zijn voor de Nederlandse situatie. Specifiek wordt daartoe gekeken naar de Nederlandse rampenbestrijding in termen van scenario's, materieel, kennis, kunde, mate van voorbereiding en nazorg.

Beide ongevallen illustreren de noodzaak om in nauwe samenwerking met medeoverheden, industrie en kenniscentra permanent te leren van incidenten, teneinde daadwerkelijke rampen zo veel mogelijk te voorkomen. Ook de vuurwerkramp heeft onderstreept hoe belangrijk het is om het «lerend vermogen» van de overheid concreet en structureel vorm te geven. Ik zal daarom uw Kamer op de hoogte blijven houden van de

¹ De rapporten zijn te verkrijgen via de speciaal voor Buncefield opgerichte internet-pagina: <http://www.buncefieldinvestigation.gov.uk/index.htm>

voortgang van het externeveiligheidsbeleid op dit punt en de verkregen nieuwe inzichten.

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