

Vergaderjaar 2007–2008

**26 018**

**Ondergronds transport en buisleidingen**

**29 383**

**Meerjarenprogramma herijking van de VROM-regelgeving**

**Nr. 8**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 28 februari 2008

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> heeft op 22 januari 2008 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van VROM d.d. 10 oktober 2007 inzake de uitkomst van het consequentieonderzoek inzake hogedrukaardgastransportleidingen (26 018, nr. 6);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 5 november 2007 inzake de zevende voortgangsrapportage over extern veiligheidsbeleid (27 801, nr. 53);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 5 november 2007 inzake het kabinetsstandpunt betreffende het AGS-advies Veiligheid vereist kennis (30 373, nr. 13);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 12 november 2007 inzake de aanbieding van het rapport van de VROM-Inspectie Dieper duiken in het schuim (28 325, nr. 60);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 23 november 2007 inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur houdende de wijziging van het Besluit externe veiligheid inrichtingen tot wegneming van enkele onvolkomenheden (29 383, nr. 81);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 3 december 2007 inzake het Convenant Olie en (petro-)chemische industrie – vital security (26 643-102);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 20 december 2007 inzake het Convenant Yara Sluiskil (30 373, nr. 17).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

Mevrouw **Neppérus** (VVD) memoreert dat vorig jaar is gesproken over de opslag van vuurwerk en de certificering van bedrijven. Hoe staat het daarmee?

De brief over de aardgastransportleidingen roept de vraag op hoe het precies zit met de afspraken tussen Gasunie, gemeenten en provincies. Wie gaat wat betalen? Blijft Gasunie primair verantwoordelijk voor bestaande knelpunten? Volgens de Vereniging van Nederlandse Gemeen-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerken (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

ten (VNG) zouden er meer problemen met risico's zijn dan in het verleden. Klopt dit?

Formeel is de sanering van lpg-stations in oktober 2007 afgesloten. Is dit ook daadwerkelijk gebeurd? Om hoeveel stations ging het uiteindelijk? Wat heeft het gekost? Bij de lpg-stationhouders heerst er nogal wat onrust over rechtsongelijkheid die zou ontstaan door de interpretatie van de term groepsrisico. Wil de minister hierop ingaan?

Op de risicokaart op internet staan opslagtanks en allerlei andere mogelijke risico's. Ook mensen die kwaad willen, kunnen hiermee hun voordeel doen. Ook op Google Earth is veel te zien, maar de risicokaart is een overheidsinitiatief. Vorig jaar lag hierover een wetsvoorstel bij de Eerste Kamer. Hoe staat het daarmee? Preventie is heel belangrijk, maar moet wel worden gezien in verhouding tot andere risico's zoals terrorisme. Is er inzicht in het aantal gebruikers van de website?

Een punt van grote zorg is het rapport «Dieper duiken in het schuim» van de VROM-Inspectie. Het blijkt dat er stoffen zijn die niet te blussen zijn, dat er veel arbo-overtredingen worden begaan die personeel in gevaar kunnen brengen, dat de veilige werking van installaties vaak onvoldoende is, dat vereiste keuringen slechts in de helft van de gevallen plaatsvinden en dat de milieuvergunningen vaak ontoereikend zijn. Dit zou onaanvaardbaar moeten zijn voor de overheid. De minister heeft geschreven dat zij actie onderneemt en dat de Kamer hierover op de hoogte wordt gehouden in het voortgangsbericht externe veiligheid. Mevrouw Neppérus vraagt hierover echter een aparte brief waarin aan zowel de veiligheidsrisico's en de milieurisico's als de risico's voor het personeel aandacht wordt gegeven.

De heer **Bilder** (CDA) merkt op dat het belang van veiligheid niet wordt gediend door starheid, maar door voortdurend nadenken over de aard en de omvang van mogelijke risico's. De veiligheid is pas echt in het geding op het moment dat er niet meer over wordt nagedacht. Het is daarom een goede zaak dat de toenmalige staatssecretaris in februari 2007 heeft gekozen voor een andere vormgeving van de methodiek en de normering voor de externe veiligheid van buisleidingen. De tijd heeft niet stilgestaan. Nieuwe inzichten, nieuwe werkwijzen en nieuwe technieken leiden tot nieuwe mogelijkheden. Een positieve consequentie van de nieuwe systematiek is dat er 40% minder ruimte voor aardgastransportleidingen nodig is. Als gevolg hiervan kan er worden gebouwd op plekken waar dat tot nu toe niet kon. Een belangrijke oorzaak voor het verkleinen van de risicoafstanden is de grondroedersregeling: het verplicht melden van graafwerkzaamheden. De heer Bilder staat achter de keuze van de minister om nu reeds, vooruitlopend op het in werking treden van de wet, met de nieuwe risicoafstanden te werken. De totale omvang van de knelpunten rond plaatsgebonden risico lijkt daarom met 100 stuks mee te vallen. Alle redenen zijn aanwezig om deze knelpunten zo snel mogelijk op te lossen. Wat is de planning van de minister in dezen?

Er blijkt nog steeds langs 65 à 80 kilometer buisleiding kwetsbare bebouwing geprojecteerd te staan. De uitvoering hiervan kan alleen plaatsvinden als voldoende aanvullende maatregelen hebben plaatsgevonden. De kosten hiervoor dienen uit de bijbehorende grondexploitatie te worden opgebracht. Inzake het groepsrisico zijn er 120 locaties waar de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Juist omdat hier sprake is van minder harde normen en het bevoegd gezag verantwoording moet afleggen, is er een kans dat plaatselijk verschillen in beoordeling zullen ontstaan. Klopt het beeld dat het bevoegd gezag overal voldoende inzicht heeft en tot min of meer gelijklopende conclusies komt? In de brief van 10 oktober schrijft de minister dat zij nog voor eind 2007 afspraken wilde maken met Gasunie, gemeenten en provincies over de aanpak van de kostenverdeling. Is dat gelukt?

Gebleken is dat veel gemeenten buisleidingen niet in hun bestemmingsplannen opnemen. De VROM-Inspectie heeft inmiddels actie ondernomen, een goede zaak die reeds nu zijn vruchten afwerpt. Zijn gemeenten er inmiddels voldoende van doordrongen dat dit moet gebeuren? In het kader van de communicatie over het buisleidingendossier heeft de minister zowel een conferentie voor het bedrijfsleven als voorlichtingsbijeenkomsten voor gemeenten en provincies georganiseerd. Zijn deze succesvol geweest?

Inzake het opschalen van de uitvoering en het kennisniveau heeft de commissie-Hendriks in 2005 geconstateerd dat vraag en aanbod van expertise niet voldoende op elkaar aansluiten, met name bij kleine organisaties. Heeft de minister een maatlat laten opstellen voor de minimaal benodigde deskundigheid? Wat is de planning voor het verdere traject waarbij ook VNG en IPO betrokken zijn?

Het is een goede zaak om naar risicoreductie te streven door het verplaatsen van transport van lpg van spoor naar water. Wanneer is de studie gereed die hiernaar wordt uitgevoerd?

Het belang van het verbeteren van de kennis van de infrastructuur op het gebied van gevaarlijke stoffen staat buiten kijf. Juist in een tijd waarin iedereen over veel informatie kan beschikken door nieuwe media zoals internet, is het niet meer te verkopen dat binnen overheden en aan overheden gelieerde organisaties kennis verkokerd wordt bewaard. Ook kan uitwisseling van kennis tussen deskundigen nieuwe inzichten opleveren. Het is daarom goed dat het kabinet drie kennisplatforms organiseert en hierbij een breed scala aan bestaande organisaties betreft en inzet. De minister dient de Kamer hiervan op de hoogte te houden en na verloop van tijd te kijken of aan de verwachtingen is voldaan.

Het is een goede zaak dat de VROM-Inspectie naar aanleiding van de brand bij ATF in Drachten een nader onderzoek heeft gestart naar de bouwregelgeving. De uitkomsten daarvan vielen bepaald niet mee. Was er enige indicatie dat het onderzoek zo veel tekortkomingen zou opleveren? Veel tekortkomingen lijken het gevolg te zijn van ontoereikende milieuvergunningen en het niet voldoen aan de vereiste keuringen. Waarom komt dit rapport pas zeven jaar na de desbetreffende brand? Wat is de oorzaak van het tekortschieten in het naleven van de regels: slordigheid, onkunde, langs elkaar heen werkende ambtenaren of bestuursorganen? Zijn er sancties opgelegd? De heer Bilder gaat ervan uit dat de minister de Kamer in het voortgangsbericht 2008 zal kunnen melden dat alle tekortkomingen nagenoeg zijn opgelost. Op het gebied van veiligheid kan nalatigheid niet worden getolereerd.

Het stuk over de herijking van de VROM-regelgeving heeft de instemming van de heer Bilder, omdat het voorziet in het oplossen van knelpunten in uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Woonschepen en woonwagens worden er aangemerkt als kwetsbare objecten, in die zin dat zij bepalend zijn voor het besluit externe veiligheid. Wel wordt de opmerking gemaakt dat dit alleen geldt als de ligging en het gebruik legaal zijn. Dat is goed, omdat illegaal gebruik geen gevolgen voor aanpalende bedrijven en inrichtingen zou mogen hebben. Voor illegaal bewoonde gebouwen en objecten wordt deze keuze niet gemaakt. De minister schrijft dat het onwenselijk is dat een inrichtinghouder maatregelen moet treffen of in zijn mogelijkheden wordt belemmerd als gevolg van een te beschermen object dat in strijd met het recht is opgericht of gebruikt. Er wordt op dit gebied een VROM-breed onderzoek gedaan. Hoe lang gaat dat duren? Welke input wordt meegegeven? Er zou moeten worden uitgegaan van de toegestane en niet van de feitelijke situatie. Wanneer twee veiligheidscontouren elkaar overlappen, ontstaat nu een mogelijkheid om het kwetsbare object ten gevolge van een van de inrichtingen op te richten. Dat is een pragmatische benadering, waarbij moet worden voorkomen dat de een de ander op slot zet. Dit goede principe zou breder moeten worden toegepast. Wat vindt de minister hiervan?

De heer **Boelhouwer** (PvdA) stelt vast dat de zevende voortgangsrapportage extern veiligheidsbeleid grosso modo het beeld geeft dat Nederland er steeds veiliger op wordt. In vergelijking met tien, twintig jaar geleden is veel beter in beeld gebracht wat er allemaal speelt. Er worden lessen geleerd, ook op basis van gebeurtenissen in de rest van de wereld. Deze verbeteringslag heeft veel inspanning gevergd. Zo zijn alle lpg-stations binnen een afstand van 25 meter van bebouwing inmiddels weggesaneerd, zonder dat de sector over de kop is gegaan.

Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen per schip en spoor wordt gewerkt. Welke druk legt de minister op het gebruik van de Westerschelde? Hoe zit het met de ingebruikneming van de Betuweroute ter ontlasting van de Drechtsteden en de Brabantroute?

Inzake het rapport Dieper duiken in schuim moet worden geconstateerd dat als het niet goed gaat bij een bedrijf, dit bedrijf zelf daar in de eerste plaats schuld aan heeft en verantwoordelijk voor is. Het toezicht moet uiteraard goed worden uitgevoerd en het is schrikken dat dit een aantal falen en feilen heeft opgeleverd, maar de verantwoordelijkheid ligt bij het bedrijf. Het ministerie van VROM moet zich aantrekken dat er te weinig wordt gekeurd, dat de milieuvergunningen ontoereikend zijn en dat er onvoldoende toezicht is. Voor het komend jaar is een verbeteringslag aangekondigd. Wil de minister de Kamer zo adequaat mogelijk op de hoogte houden van de verbeteringen op dit dossier?

Bij de AMvB inzake de wijziging van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) lijkt er iets fout te zijn gegaan bij een van de aanpassingen. In artikel 12, lid 3, is de adviesfunctie van de brandweer erop achteruitgegaan. De brandweer kan na de wijziging van de regelgeving advies uitbrengen voorafgaande aan de vaststelling van een besluit, wat veel te laat is. De Nederlandse brandweer is zo geprofessionaliseerd en bezit zoveel deskundigheid op dit terrein dat het verspillen van kennis is als daarvan niet in een eerdere fase wordt gebruikgemaakt. Wil de minister hier nog eens naar kijken en de AMvB eventueel aanpassen? Waarom is er sprake van een drastische wijziging van het beleid en van de adviestaak van de brandweer? Waarom zijn de direct betrokkenen hierover niet geraadpleegd? Hoe zorgt de minister ervoor dat het bestuur van de regionale brandweer zijn adviestaken inzake het groepsrisico kan uitvoeren? Dit zou juridisch moeten worden geborgd in het Bevi.

De heer **Madlener** (PVV) benadrukt dat de kwaliteit van de hogedrukaardgastransportleidingen goed moet zijn. Verkeerstrillingen en andere trillingen kunnen klaarblijkelijk leiden tot een incident. Bij grote stukken van de leidingstraten staat de bebouwing te dichtbij of is zelfs nieuwe bebouwing gepland. Hoe kan dat? Is de informatie te verkokerd? 5% van de leidingen is helemaal niet in kaart te brengen omdat er geen gegevens over zijn. Wil de minister daarop reageren?

Hoe kijkt de minister aan tegen de terreurreisico's als gevolg van de beschikbare informatie?

De Westerschelde wordt steeds intensiever bevaren. De ammoniak gaat ervan af, maar hoe zit het met andere gevaarlijke stoffen? Als Antwerpen zich verder ontwikkelt en de Westerschelde wordt uitgediept, komen er meer scheepsbewegingen zodat de kans op aanvaringen en incidenten groter wordt.

De lpg-stations worden gesaneerd. Veel lpg-stations lijken daarbij te verdwijnen in plaats van verplaatst te worden, terwijl de vraag naar voertuigen op aardgas en waterstof zal toenemen. Er moeten dan wel genoeg pompstations zijn. Is het veiligheidsbeleid op dit vlak in evenwicht met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening?

In een eerder overleg heeft de heer Madlener reeds zijn bezwaren ten opzichte van het kunstmestbeleid geuit. Met nitraathoudende kunstmest kan een zeer zware bom worden gemaakt, zoals de gebeurtenissen in Oklahoma hebben laten zien, terwijl deze kunstmest in Nederland te

gemakkelijk verkrijgbaar is. In een aantal andere landen zijn de regels op dit punt strenger. De minister laat weten dat zal worden gewerkt aan bewustzijnsvergroting, maar dit is niet voldoende. Het beleid op dit punt schiet tekort.

Het is goed dat ook lering wordt getrokken uit ongevallen en incidenten in het buitenland. De heer Madlener heeft begrepen dat hierover verder wordt nagedacht. Wanneer wordt de Kamer van de resultaten daarvan op de hoogte gesteld?

In de diverse stukken komen wel heel veel verschillende instanties naar voren, zoals kenmerkend is voor Nederland. De vraag lijkt bijna te zijn wie er zich niet mee bemoeit. Dit roept vrees op voor de polderziekte, namelijk dat er zoveel instanties zijn dat de een niet meer weet wat de ander doet. Er zijn wel allerlei platforms waarin de instanties met elkaar communiceren, maar toch lijken te veel instanties zich bezig te houden met het veiligheidsbeleid. Wil de minister kijken of de bezem hierdoor kan worden gehaald?

De automatische schuimblusinstallaties blijken niet op orde te zijn. Wanneer kan de Kamer de resultaten van het onderzoek op dit vlak tegevoet zien?

De heer **Poppe** (SP) wijst erop dat in de voortgangsrapportage over externe veiligheid staat dat meer aandacht zal worden besteed aan professionaliteit en aan kwaliteit bij uitvoering, toezicht en handhaving. Is daarvoor in het verleden dan te weinig aandacht geweest? Waarom moet er nu meer aandacht voor zijn? Welke zwakke punten zullen nu worden verbeterd?

Toen er in Heinenoord op 12 oktober een buisleiding lek raakte, wist de burgemeester niet eens dat daar een leiding lag. Het duurde 24 uur voordat bekend was van wie de leiding was en welke stof erin zat. Dit soort dingen mogen niet gebeuren. Daarom is het goed dat de minister doorpakt bij het in kaart brengen van de buisleidingen en aardgasleidingen. In de brief is sprake van 100 knelpunten met een totale lengte van 30 kilometer. Op basis van het consequentieonderzoek, uitgaande van harde en zachte geprojecteerde bebouwing, komt de heer Poppe echter op veel meer knelpunten uit. Waar zitten de knelpunten? Waar liggen de risico's? Het is ook van belang om te weten van welke aard de risico's zijn, zodat de omwonenden dan alert kunnen zijn op hun omgeving.

In Tilburg was vorig jaar een ernstig incident met een trein met gevaarlijke stoffen, waarbij de gemeente niet op de hoogte was van de risicovolle situatie. Minister Eurlings heeft onlangs in een brief laten weten dat het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opnieuw is opgeschort. Dit is zeer betreurenswaardig, aangezien gevaarlijke stoffen op een zo veilig mogelijke manier moeten worden vervoerd. Wil de minister met haar collega Eurlings overleg plegen om vaart te zetten achter het basisnet? Wat zijn de problemen precies? Heeft de minister nieuws te melden over de ammoniaktrein van DSM van Limburg naar Velsen? De Betuwelijn is een goed alternatief, maar de ingebruikname ervan laat nog steeds op zich wachten. Er wordt mooi weer gespeeld terwijl helemaal niet duidelijk is hoe het hiermee zit. Hoe verhouden de afspraken met Shell zich met het onderzoek naar de modal shift van lpg over water? De veiligheid langs de Betuwelijn schijnt nog steeds te wensen over te laten, onder meer op het gebied van de geluidsschermen. Wanneer kan de Betuwelijn veilig gaan rijden?

Vorig jaar heeft de heer Poppe tegenover de commissie transport gevaarlijke goederen (CTGG) betoogd dat het vervoer, de op- en overslag en de algemene behandeling van gevaarlijke stoffen veel beter moet worden gescheiden van allerlei andere goederenstromen. Ook heeft hij toen gesteld dat de regels veel simpeler moeten. Nu zijn er allerlei verschillende aanduidingen voor vervoer over water, spoor of weg. Wat vindt de minister hiervan? Hoe meer papierwerk, hoe meer er mis kan gaan.

De burgemeesters van de Waddeneilanden hebben de minister een brief gestuurd over de risico's van het zeetransport van gevaarlijke stoffen in containers, die overboord kunnen vallen en aanspoelen op het strand. De containers zijn aan elkaar gekoppeld met twistlocks, die vanzelf vastklikken, maar bij een bepaalde kracht ook vanzelf losklikken. Wil de minister hiernaar kijken en mogelijk regels opstellen om dit te voorkomen? Uit onafhankelijk onderzoek is gebleken dat de ACN-fabriek veiliger is geworden, maar dat wordt getwijfeld aan de veiligheid van andere fabrieken in Sittard-Geleen. De minister heeft gesteld dat het veiligheidsbeheer is verbeterd maar dat er evenwel nog elementen zijn die om aandacht vragen. Welke elementen zijn dat? De Arbeidsinspectie heeft voor de derde keer op rij gemeld dat incidentenonderzoek aantoonde dat er nog steeds fouten of afwijkingen zijn in het ontwerp van bedrijven en fabrieken, dat een aantal ongevallen te maken hebben met het niet hebben of volgen van (veiligheids)procedures en dat er onvoldoende beheersing is van de onderhoudsstrategie.

### **Antwoord van de minister**

De **minister** benadrukt zeer tevreden te zijn over het werk dat de afgelopen zeven jaar is verricht. Veel van de na de vuurwerkramp in Enschede in 2000 geformuleerde ambities zijn gerealiseerd. De beleidsvernieuwing die tot stand moest worden gebracht is voor een belangrijk deel gerealiseerd. Het instrumentarium in relatie tot de inrichtingen is grotendeels afgerond. Met de daaruit voortvloeiende saneringen wordt grote voortgang gemaakt. Ook inzake het transport van gevaarlijke stoffen worden veel vorderingen gemaakt, zowel over het weg en het spoor als over de binnenwateren. De beleidsformulering op het vlak van buisleidingen is al een heel eind op streek. Aan het wettelijk instrumentarium wordt hard gewerkt; dit is al ver in ontwikkeling. De uitvoering en handhaving van het externe veiligheidsbeleid worden zo langzamerhand de belangrijkste thema's, omdat de beleidsontwikkeling grotendeels klaar is. Hiermee wordt dit onderdeel van het milieubeleid veel meer geplaatst in het reguliere beleid.

Wat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft, is in augustus 2006 is het chloortransport door Nederland van Akzo Nobel door het sluiten van een convenant beëindigd. Dit betekent dat de bulkstroom van het chloor onder controle is. Hierbij moet wel worden aangetekend dat veiligheid nooit voor 100% kan worden gegarandeerd.

In juni 2005 is met de lpg-sector een convenant afgesloten met als doel om op 1 januari 2010 alle knelpunten te beëindigen, zowel de plaatsgebonden risico's als de groepsrisico's. In dit traject is er aandacht voor de lpg-tankstations, door het toepassen van een verbeterde vulslang op autogastankauto's. Ook is gezorgd voor het aanbrengen van hittewerende coating op alle autogastankauto's. Daarnaast is gekeken in hoeverre het mogelijk was om lpg veel meer over het water te vervoeren in plaats van over de weg en het spoor. Er is een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid van een verplichte overlading in Duitsland, waardoor de Brabantroute sterk ontlast zou worden. Deze modaliteit is op zich heel goedkoop, maar de overslag bleek te duur te zijn. Toen is bekeken hoe het lpg zoveel mogelijk over de Betuweroute kon worden vervoerd. Ook dat zou de veiligheid verbeteren en de Brabantroute kunnen ontlasten. Hierover is overleg gevoerd met Shell en later met BP. Shell heeft zich onlangs bereid getoond om alle lpg-transporten die momenteel via de Brabantroute lopen, via de Betuweroute naar Duitsland te vervoeren. BP heeft die intentie ook uitgesproken. Hiermee is een groot deel van de lpg-stroom afgevangen.

In het convenant met de lpg-sector is afgesproken dat de sector de problemen met het groepsrisico zelf oplost. De onduidelijkheden over dit begrip vallen volgens de minister mee. Als dat niet zo is, kan daarover

worden gepraat. Voor nieuwe en bestaande tankstations zijn onlangs nieuwe veiligheidsafstanden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met het convenant. Hier spelen deze problemen niet. Er worden zo'n 200 lpg-tankstations gesaneerd, waarna er nog ruim 2000 overblijven. Er is dus nog steeds een dicht distributienetwerk. De lpg-locaties en -regelgeving zijn ook geschikt voor een overgang naar waterstof. Op 31 december 2007 is vastgesteld dat er 147 saneringsgevallen zijn die in aanmerking komen voor een schadevergoeding. In 124 van deze gevallen is de schadevergoeding berekend. Inmiddels zijn er 110 lpg-stations met schadevergoeding gesaneerd. De overige gevallen wachten nog op de administratieve afwikkeling die naar alle waarschijnlijkheid in 2008 zal plaatsvinden.

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veiligheid van de Betuweroute. Hij is hard aan het werk om er zo snel mogelijk voor te zorgen dat alle knelpunten worden opgelost en de Betuwelijn in gebruik kan worden genomen. Op dit moment is nog onduidelijk wanneer dit zal zijn. Minister Eurlings moet uiterlijk 1 april een voortgangsrapportage over de Betuweroute aanleveren; de minister zal contact met hem opnemen om ervoor te zorgen dat deze vraag daarin ook zal worden beantwoord.

Op het vlak van het transport van ammoniak is eind vorig jaar een belangrijk resultaat geboekt. Er is een convenant afgesloten met Yara Sluiskil, een belangrijke ammoniakproducent. Yara zal 300 mln. investeren in een nieuwe ureumfabriek in Sluiskil, waardoor de productie en verwerking op deze locatie meer in balans worden gebracht. Daardoor zal het transport van ammoniak per zeeschip over de Westerschelde aanzienlijk worden gereduceerd. Het ministerie van VROM heeft Yara hiervoor gecompenseerd via een schadevergoedingsregeling in het kader van de Wet milieubeheer voor een bedrag van 13,1 mln. Op termijn moet er een definitief einde komen aan het zeetransport van ammoniak van Yara. Yara heeft hiertoe een maximale inspanningsverplichting op zich genomen om het transport van ammoniak over de Westerschelde rond 2012–2015 definitief te beëindigen. In totaal zal dan ruim 500 000 ton ammoniak minder over de Westerschelde worden vervoerd. Het ministerie is ook in onderhandeling met DSM, waarover de Kamer zeer binnenkort – over een tot twee maanden – zal worden geïnformeerd.

Langetermijnstudies wijzen uit dat het vervoer van andere gevaarlijke stoffen over de Westerschelde in de toekomst kan toenemen door de groei van de Antwerpse haven. Er ontstaat dus een stroom over de Westerschelde van de andere kant. De regering heeft hierover afspraken gemaakt met Vlaanderen, want er zullen maatregelen nodig zijn indien de risico's verder toenemen. De minister hoopt op een goede samenwerking met Vlaanderen, ook in het kader van het Memorandum van Vlissingen. Nu Nederland zijn eigen problemen heeft opgelost, moet ervoor worden gewaakt dat het probleem via een andere weg weer verergert.

De minister werkt in nauw overleg met haar collega Eurlings aan het basisnet. Het gaat erom, een basisnetsysteem te krijgen over weg, water en spoor waarin de externe veiligheid ook voor de toekomst is geborgd. Datgene wat nu is geregeld, mag niet door nieuwe ontwikkelingen worden doorkruist. Dat is een proces met veel voetangels en klemmen, waardoor er wat meer tijd nodig is geweest om de zaken goed op papier te krijgen. In 2008 moet het basisnettraject geheel worden afgerond. Na de zomer van 2009 kan de basisnetregelgeving dan daadwerkelijk in werking treden. In het kader van deze ontwikkelingen is ook overleg nodig met de betrokken gemeenten, provincies, infrastructuurbeheerders en bedrijven. Daarnaast zijn er allerlei locatiespecifieke knelpunten, die al wel in beeld zijn, maar waarvoor ook oplossingen moeten worden gevonden. Het is van groot belang om dit traject zo snel mogelijk af te ronden, omdat er allerlei infrastructuurprojecten en ontwikkelingen inzake ruimtelijke ordening aan zijn gekoppeld. De zaken rondom weg en water zijn nu

ongeveer gereed, maar de zaken rondom het spoor zijn zeer gecompliceerd. Het is een uniek en zeer complex project, dat ook vanuit het buitenland met zeer veel interesse wordt gevolgd.

Op het vlak van de buisleidingen is een heleboel gebeurd. Er is 18 000 kilometer buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het merendeel daarvan betreft aardgas, maar het gaat ook om brandbare vloeistoffen en chemicaliën. Soms worden de buisleidingen door graafwerkzaamheden beschadigd, de reden waardoor ze een risico vormen voor de burger. Op grond daarvan zijn maatregelen genomen. Op 9 februari 2007 heeft de Kamer een brief van het kabinet ontvangen over de beleidsvoornemens ten aanzien van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en het benodigde instrumentarium. In het algemeen overleg van 4 april 2007 heeft de minister verteld hoe dit plan in elkaar zat, waarna de Kamer heeft ingestemd met de voorgestelde aanpak. De minister heeft toegezegd de Kamer te informeren over de mogelijke consequenties van een nieuw regime van buisleidingen. Het onderzoeksrapport, dat betrekking heeft op aardgas en niet op andere stoffen, is de Kamer toegestuurd. De uitkomsten van het consequentieonderzoek laten zien dat het effect van de nieuw in te voeren grondroedersregeling en actuele inzichten in faalkansen van aardgasleidingen en validering van het rekenmodel groot is. Het ruimtebeslag van buisleidingen zal in principe zo'n 40% kunnen verminderen vergeleken met de circulaire uit 1984.

Indien dit als gegeven wordt genomen op basis van het consequentieonderzoek, zijn er 100 knelpunten die zich toespitsen op zo'n 30 strekkende kilometer. Dit kan goed hanteerbaar en beheersbaar worden gemaakt, want een knelpunt kan met relatief eenvoudige maatregelen worden weggenomen. Naar inschatting zijn in totaal enkele miljoenen nodig om de 100 knelpunten op te lossen. De leidingexploitant draait op voor de kosten van datgene wat nu in de grond zit, dus de bestaande bouw. Dat is afgesproken en vastgelegd in een brief van februari 2007. Bij nieuwe ruimtelijke planning moet de gemeente eventueel financiering organiseren. Naast de 100 knelpunten die te maken hebben met plaatsgebonden risico's, zijn er ongeveer 120 situaties waar sprake is van een groepsrisico. Dit zijn in het algemeen bestaande situaties waarin de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden. Het gaat hier niet om een harde norm, maar om een referentie. In principe zijn ook de 120 situaties beheersbaar. In februari 2008 zal hierover op hoog ambtelijk niveau worden overlegd met Rijk, gemeenten, provincies en Gasunie om vast te stellen of er een pakket van afspraken te maken is over de aanpak van de knelpunten. De Kamer zal hierover eind maart 2008 worden gerapporteerd. Ook over de stevigheid van de buisleidingen zijn overigens afspraken gemaakt. Een volgende stap zal zijn om gemeenten en provincies te vragen om de nieuwe afstanden in acht te nemen die zijn geformuleerd op basis van het consequentieonderzoek. In 2009 wordt een AMvB van kracht om de naleving te regelen. In de tussentijd zal de inventarisatie van de externe veiligheid van de overige leidingen worden afgerond. Eind 2009 moet alles zijn geregeld. De exploitanten krijgen dan nog drie jaar de tijd om de knelpunten op te lossen.

Van alle leidingen voor gevaarlijke stoffen worden op dit moment de gegevens verzameld. Voor eind maart 2008 zullen deze gegevens op de risicokaarten beschikbaar zijn. Het is de minister niet duidelijk waarop de door de heer Madlener genoemde 5% is gebaseerd. Geprojecteerde bebouwing is bebouwing die op grond van een vastgesteld bestemmingsplan kan worden gebouwd maar er nog niet staat. Het gaat hierbij om nieuwe bebouwing, waarvoor al wel rechten zijn om te bouwen. In feite is het dus een bestaande situatie. Vanuit dat oogpunt is de exploitant verantwoordelijk voor de aanpak van het knelpunt. Het inzicht van het bevoegd gezag in de overschrijding van de oriënterende waarde is globaal bekend, maar dit wordt nog verbeterd door nader onderzoek. Hier geldt het uitgangspunt van wederkerigheid. Als de exploitant de omvang van het



groepsrisico zo laag mogelijk houdt, verwacht de minister dat het bevoegd gezag bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dit ook doet. Men moet er gezamenlijk uit komen. De doorwerking van bestemmingsplannen is van essentieel belang om ervoor te zorgen dat gemeenten zicht hebben op de ligging van alle buizen. Nu is dat vaak nog niet het geval. De minister zal er sterk voor pleiten dat in bestemmingsplannen en in de toekomst in structuurvisies dit punt wordt meegenomen en er actualisering plaatsvindt. Dat is cruciaal voor de uitvoering van het beleid. In het kader van uitvoering en handhaving is de Kamer eerder bericht over het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), dat met name de grote bedrijven betreft. Het proces om het kwaliteitssysteem goed op gang te brengen loopt als een trein. De kwaliteit en professionaliteit van het bevoegd gezag is hierbij van groot belang. Hiervoor is een maatlat ontwikkeld. Een en ander wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. De minister is zo positief over de maatlat dat zij deze wil verbreden voor het gehele externe veiligheidsbeleid. Deze algemene maatlat zal binnenkort worden afgerond en in het eerste kwartaal van 2008 worden toegepast.

Inzake de brandblusinstallaties staan alle acties in principe op een rij. De minister zegt toe, hierop in een brief nader in te gaan, zodat de Kamer het vertrouwen kan hebben dat de problematiek hiermee onder controle is. Op 1 juli 2007 is een eerste aanvulling op de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden. Die houdt in dat voor bestaande ammoniakkoelinstallaties nu saneringsopstanden zijn opgenomen en dat de saneringen van start gaan. In de conceptwijziging van het Bevi worden woonboten en woonwagens als te beschermen objecten meegenomen, maar dan moet het wel om legaal gebruik gaan. De minister geeft toe dat de VROM-regelgeving daar eenduidiger in moet worden. Haar insteek bij het onderzoek, dat binnen enkele maanden zal zijn afgerond, is vooral om de regelgeving zoveel mogelijk te uniformeren.

Het is niet de bedoeling om tot een drastische wijziging te komen van de adviestaak van de brandweer. De Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) heeft inderdaad de zorg geuit dat haar adviestaak wordt ingeperkt. Het doel van de voorgestelde wijziging was niet om de bestaande taak en rol van de brandweer in te perken, maar om die te verduidelijken. Het is niet de taak van de brandweer om groepsrisicobeoordelingen en -berekeningen uit te voeren. De adviesrol van de brandweer wordt uitgebreid, zodat de brandweer straks ook kan adviseren over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied rondom risicovolle bedrijven. Aan de ene kant wordt dus scherper gemaakt wat de taken van de brandweer zijn; aan de andere kant wordt de adviestaak wat verhelderd. Voor de wijziging van het Bevi heeft overleg met het ministerie van BZK plaatsgevonden, maar niet expliciet met de NVBR. De minister zal nogmaals met de NVBR over dit onderwerp spreken opdat er geen misverstanden zijn. De juridische borging in het Bevi behoort duidelijk tot de adviestaak van de brandweer. De minister verkiest overleg met de NVBR over de invulling van haar adviestaak boven het opstellen van een nieuwe AMvB, maar indien nodig wil zij dat laatste overwegen.

Op 3 december 2007 is in het kader van het vitaalproject een convenant afgesproken met de sector, met name met de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) en de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI). In dit project worden afspraken gemaakt over de security-managementsystemen. Belangrijk is dat er goede informatiesystemen zijn, zowel intern als in samenspraak met het bedrijfsleven. Van incidenten, ook in het buitenland, moet worden geleerd. Er zijn in dit kader veel contacten met onder andere het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Nederland is een koploper in Europa als het gaat om beheersing van de grote externe risicostromen.

Ten aanzien van kunstmest volgt Nederland het beleid van andere landen.

Het convenant over dit onderwerp, dat ook door de minister is ondertekend, is meer dan een velletje papier. Het wordt zeer serieus genomen door de sector en andere betrokkenen. Ook in EU-verband is een actie in gang gezet om beleid op dit gebied te ontwikkelen. De minister zal de Kamer voor de zomer laten weten wat er op dit punt te melden is. Na overleg met beide Kamers is besloten dat van de verplicht te leveren informatie de effectafstanden niet op de openbare risicokaarten worden getoond. Voor professionals, zoals de brandweer, zijn effectafstanden wel inzichtelijk op professionele kaarten. Dit besluit is op de kaarten doorgevoerd.

De minister verschilt van mening met de heer Madlener over wanneer er wel en niet wordt gepolderd, maar het extern veiligheidsbeleid is inderdaad door goed polderen tot stand gekomen. De minister is zeer tevreden over het resultaat van de afgelopen zeven jaar. Externe veiligheid blijft weliswaar op de langetermijnagenda staan, maar kan nu worden opgenomen in regulier beleid omdat de hoofdproblemen op dit vlak de afgelopen jaren zijn opgelost.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Neppéus** (VVD) kijkt graag een keer samen met de minister naar de risicokaart op internet, omdat het verontrustend is wat daar allemaal op staat.

De heer **Bilder** (CDA) dankt de minister voor de gegeven antwoorden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) wacht af hoe het overleg met de NVBR zal gaan.

De heer **Madlener** (PVV) blijft aandacht vragen voor het vervoer over de weg. Ondanks dat het vervoer over het water of het spoor veiliger is, zal het wegvervoer blijven groeien. Daarbij hoort een basisnet zonder files en andere onveilige situaties.

De heer **Poppe** (SP) heeft geen antwoord gehad op zijn vragen over de zwakke elementen in het veiligheidsbeheer. Kan de VROM-Inspectie in samenwerking met de Arbeidsinspectie kijken naar de onderzoeken naar de milieuaspecten van incidenten? Hoe kan worden voorkomen dat elk jaar hetzelfde soort incidenten plaatsvindt?

De **minister** meldt in reactie op de zorgen van mevrouw Neppéus dat de risicokaart «AIVD-proof» is. Zij deelt de zorgen van de heer Madlener over het vervoer over de weg.

Zij volgt de voorzitter, die erop heeft gewezen dat de onderwerpen van de vragen van de heer Poppe niet op de agenda staan, en zal deze vragen terzijde leggen.

### **Toezeggingen**

- De minister zal haar collega van Verkeer en Waterstaat vragen om de stand van zaken van het transport van lpg over de Betuweroute mee te nemen in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de Betuweroute.
- De Kamer wordt binnen twee maanden geïnformeerd over de oplossingen c.q. uitkomsten van het overleg met DSM over het transport van ammoniak.
- De Kamer wordt uiterlijk op 22 maart geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met Gasunie, gemeenten en provincies over de buisleidingen.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de acties met betrekking tot brandblusinstallaties;
- Aan de Kamer wordt voor de zomer gerapporteerd over laatste stand van zaken met betrekking tot de risico's voor de externe veiligheid ten aanzien van kunstmest en andere stoffen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Van der Leeden