

Vergaderjaar 2006–2007

27 801

Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

30 800 XI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2007

Nr. 50

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 april 2007

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties², de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat³, de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid⁴ en de vaste commissie voor Economische Zaken⁵ hebben op 4 april 2007 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 4 oktober 2006 over het beleidskader groepsrisico (27 801, nr. 44);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 17 oktober 2006 over de zesde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid (27 801, nr. 45);**

¹ 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), Jacobi (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

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

² Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), De Pater-van der Meer (CDA), Van Bochove (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Wolfsen (PvdA), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Haverkamp (CDA), Leerdam (PvdA), voorzitter, De Krom (VVD), ondervoorzitter Griffith (VVD), Irrgang (SP), Kalma (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Van der Burg (VVD), Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Heijnen (PvdA), Bilder (CDA) en Anker (ChristenUnie).
Plv. leden: Teeven (VVD), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Atsma (CDA), Van Gent

(GroenLinks), Vermeij (PvdA), Knops (CDA), Polderman (SP), Spies (CDA), Wolbert (PvdA), Weekers (VVD), Zijlstra (VVD), Van Gerven (SP), Van der Veen (PvdA), Çörüz (CDA), Ten Broeke (VVD), De Roon (PVV), Van der Ham (D66), Van Bommel (SP), Ouweland (PvdD), Bouchibti (PvdA), De Wit (SP), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Cramer (ChristenUnie).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolaï (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks),

Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Van Gent (GroenLinks), Blok (VVD), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Van Vroonhoven-Kok (CDA), Nicolaï (VVD), Smeets (PvdA), voorzitter, Van Hijum (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Ulenbelt (SP), Verdonk (VVD), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Koppejan (CDA), Bosma (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Bouchibti (PvdA), Thieme (PvdD), Karabulut (SP) en Gesthuizen (SP).

Vervolg samenstellingen op volgende blz.

- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 27 oktober 2006 over de aanbieding van het VROM-Inspectierapport «Groepsrisico chemie sterk afgenomen» (22 343, nr. 144);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 15 november 2006 over de explosieven voor civiel gebruik (29 383, nr. 67);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 5 december 2006 met het kabinetsstandpunt over het advies «Chloor, opslag en gebruik» van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (27 801, nr. 46);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 12 december 2006 over de beantwoording van de feitelijke vragen over veiligheidsafstanden bij vuurwerkopslagbedrijven (30 800 XI, nr. 35);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 15 januari 2007 houdende het rapport «Sanering LPG-tankstations» (27 801, nr. 48);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 22 januari 2007 over letselschades vuurwerk jaarwisseling (30 800 XI, nr. 76);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 26 januari 2007 houdende het afschrift van de brief van de VROM-inspectie inzake de certificatie van vuurwerkopslagplaatsen (30 800 XI, nr. 79);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 februari 2007 over de voortgang in de uitwerking van de nota Vervoer gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 10);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 9 februari 2007 over de stand van zaken in de aanpak van het buisleidingendossier (26 018, nr. 5);
- de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 13 februari 2007 over het uitstel van het standpunt over het advies van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (27 801, nr. 49);
- de brief van de minister van VROM d.d. 27 maart 2007 over de stijging van het aantal letselgevallen door vuurwerk (30 800 XI, nr. 87);
- de brief van de minister van VROM d.d. 3 april 2007 houdende het standpunt over het advies van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen over de QRA-modellering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 11).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Poppe** (SP) baseert zijn vragen en opmerkingen op de Veiligheidskrant, die hij begin 2007 onder werknemers in de zware industrie heeft verspreid en voor dit algemeen overleg onder de bewindslieden, de leden en de mensen op de publieke tribune. Hij wijst erop dat veiligheid wordt berekend aan de hand van calamiteiten, maar dat ook het gevoel van veiligheid een maatstaf kan zijn. In 2006 is er een summiere veiligheidsrapportage opgesteld over bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO) vallen. Dertien daarvan voldeden niet aan de oriëntatiewaarden. Volgens de berekeningen lijkt alles redelijk in orde te zijn, maar in werkelijkheid ontbreekt bij 90% van de BRZO-bedrijven een compleet onderhoudsmanagementsysteem. In de zware industrie wordt ook vaak te laks met veiligheidsvoorschriften omgesprongen. Bovendien zegt de beschikbaarheid van de «best available techniques» (BAT) niet alles, zo blijkt uit de onderzoeken die de afdeling «major hazard control» van de Arbeidsinspectie in 2003 en 2006 naar aanleiding van ongevallen in Rijnmond en Zeeland heeft verricht. Dubieuze managementbeslissingen waren hier debet aan. In 2006 zijn er bij milieudiensten en provincies veel explosies, storingen, uitval, lekkende

Vervolg van samenstellingen van blz. 1

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Vendrik (GroenLinks), De Krom (VVD), Jan Jacob van Dijk (CDA), Roland Kortenhorst (CDA), Weekers (VVD), Depla (PvdA), Hessels (CDA), Pechtold (D66), Irrgang (SP), Lempens (SP), Zijlstra (VVD), Cramer (ChristenUnie), Biskop (CDA), Dezentjé Hamming (VVD), Schinkelshoek (CDA), Fritsma (PVV), Hamer (PvdA), Tichelaar (PvdA), Bouwmeester (PvdA), Ouweland (PvdD), De Wit (SP), Gerkens (SP), Omtzigt (CDA) en Jacobi (PvdA).

⁵ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Roland Kortenhorst (CDA), Hessels (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Irrgang (SP), ondervoorzitter, Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouweland (PvdD) en Vos (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Kalma (PvdA), Jan Jacob van Dijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Kortenhorst (CDA), Rouwe (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Weekers (VVD), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Cramer (ChristenUnie), Atsma (CDA), Schippers (VVD), Madlener (PVV), Neppérus (VVD), Blom (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD) en Heerts (PvdA).

pakkingen, gemorste giftige stoffen, ontsnappende gassen, scheurende leidingen enzovoort gemeld. Om die reden is begin 2007 de Veiligheidskrant uitgegeven. De handhaving deugt kennelijk nog niet, ondanks de convenanten die de provincies en regio's uit hoofde van het BRZO hebben opgesteld. Zijn de samenwerkingsverbanden inmiddels overal tot stand gekomen? Is het slechte management van veel BRZO-bedrijven al aangepakt?

Waarom worden de bedrijven in de brieven van VROM en de Arbeidsinspectie niet met naam en toenaam genoemd? Is de minister bereid, dit voortaan wel te doen, bij voorbeeld door bedrijven «rugnummers» te geven? Wil de minister verzekeren dat misdadige bedrijfsvoering voortaan keihard wordt aangepakt via de hoogst mogelijke boetes en sluiting van gevaarlijke bedrijfsdelen? Wil zij de verantwoordelijken voor gevaarlijke situaties ook in rechte vervolgen?

De overheid moet ook zelf het veiligheidsmanagement verbeteren. Vooruitlopend op het advies van VROM en Verkeer en Waterstaat heeft de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen al gesteld er weinig samenhang bestaat tussen rampenbestrijding en regelgeving inzake milieu en ruimtelijke ordening. Bij de afgifte van milieuvergunningen wordt uitgegaan van de gegevens van een bedrijf, los van de omgeving. Zo heeft de Raad van State de vergunningafgifte aan een fietsenmaker in een woonwijk in Hengelo goedgekeurd, die 40 ton vuurwerk achter zijn werkplaats wil opslaan, terwijl er voor zijn winkel een benzinepomp staat. Wat vindt de minister van de gemakzucht van lokale overheden? Welke knelpunten ziet zij in de vergunningverlening en rampenbestrijding? Welke opdracht had de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen precies gekregen? Wanneer verschijnen het advies van VROM en Verkeer en Waterstaat alsmede de reactie van het kabinet daarop?

Wat is de stand van zaken in het overleg met ammoniakproducenten over de mogelijkheid tot het dichterbij elkaar produceren om transport te beperken? Wanneer wordt de ammoniaktrein voorgoed uitgezwaaid?

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt een kwantitatieve risicoberekening (QRA) gemaakt. Bij de ketenstudies in de nota Vervoer gevaarlijke stoffen is volgens het rapport van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen uitgegaan van niet-transparante, niet-verifieerbare en niet-robuste rekenmodellen. Welke consequenties heeft dit volgens beide bewindslieden voor de nota Vervoer gevaarlijke stoffen? Vinden de bewindslieden niet dat een spoorvak waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, onder het BRZO moet vallen, zodat de omgeving gewaarschuwd is en er een rapportage over de externe veiligheid moet worden opgesteld?

In 2010 is 23 000 kilometer leiding voor het vervoer van chemische stoffen bestemd. Bijna heel Nederland ligt dan binnen een risicocontour. Welke risicocontouren dienen de gemeenten in acht te nemen? Welke consequenties hebben die contouren voor de woningbouw? Moet er geen lering worden getrokken uit de ramp met de hogedrukaardgasleiding in Ghislenghien/Gellingen, België? Wat is de stand van zaken bij de opstelling van de algemene maatregel van bestuur (AMvB) over buisleidingen? Hoe denkt de minister van VROM de risico's af te dekken? Wil de minister de Kamer een plattegrond geven waarop staat waar de leidingen liggen? Waarom zou dat geheim worden gehouden? Wil de minister ook met de Gasunie over de aanleg van leidingen overleggen om de risico's en de ruimte die de leidingen innemen, te beperken?

Schade aan milieu en gezondheid zouden geen aanleiding geven tot het aanpakken van de handel in zwaar vuurwerk. Wil de minister de illegale handel in – meestal – zwaar vuurwerk wel bestrijden, eventueel in samenwerking met de Belgische en Duitse grenspolitie?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) maakt complimenten voor het vele werk dat in 2006 is verricht om de externe veiligheid te vergroten, maar vraagt zich af waarom de saneringsafstanden voor LPG-stations worden verkleind in plaats van de veiligheidswinst die bij die stations is geboekt, om te zetten in nog grotere veiligheidswinst. Ook wil zij weten wat het doel is van het consequentieonderzoek naar de overschrijding van de risiconormen. Wordt de norm naar beneden bijgesteld om grote investeringsverplichtingen te voorkomen of wordt de norm alleen gevalideerd?

De minister van BZK heeft in het belang van openbare veiligheid de Wet rampen en zware ongevallen zodanig aangepast dat effectafstanden van risicovolle inrichtingen niet meer op de risicokaart worden getoond. Dient een dergelijke maatregel in het kader van terrorismebestrijding niet slechts een gevoel van veiligheid? Moet de minister van BZK niet ook de bevoegdheid tot het geheimhouden van bepaalde zaken hebben? Nu kunnen mensen met terroristische neigingen misbruik maken van het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) en het Informatie Systeem Overige Ramptypen (ISOR).

De onderlinge betrokkenheid tussen de Gasunie, de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) is sterk verbeterd, maar de risico's op gasexplosies blijken veel groter dan gedacht. Wat zijn de ruimtelijke en financiële gevolgen van de huidige beleidsontwikkeling? Dergelijke inzichten kunnen ontstaan door de ontwikkeling van het Basisnet voor het vervoer gevaarlijke stoffen, al kunnen nog altijd alternatieve routes worden gekozen. Is het kabinet bereid, gemeenten een financiële compensatie te geven voor eventueel noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en voor bouwprojecten die niet meer kunnen worden uitgevoerd? Is het niet verstandiger om gevaarlijke stoffen meer over water dan over weg en spoor te vervoeren? Kan het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen per trein door bebouwde gebieden worden verkleind door het spoor half verdiept aan te leggen? Zo ja, is er in combinatie met stedelijke vernieuwing werk met werk te maken? Weten lokale hulpverleningsinstanties langs spoorwegtrajecten vooraf precies welke stoffen op welk moment over hun grondgebied komen en in welke wagons deze stoffen zich bevinden? Zwaar investeren in de toegankelijkheid van het spoor voor hulpverleners en in de zelfredzaamheid van bewoners is dweilen met de kraan open als dergelijke informatie niet beschikbaar is.

Het afsteken van vuurwerk is een luxeactiviteit die schadelijk is voor het milieu. De sanering van vuurwerkbedrijven is goed verlopen, maar heeft de samenleving 10 mln. gekost. Zijn deze kosten niet terug te verdienen via de vuurwerkheffing voor de invoering waarvan de fractie van de SGP ooit heeft gepleit? Sinds er een hogere maximale lading is toegestaan, is het aantal slachtoffers met 46% gestegen. De letsels waren ook ernstiger. Hoe kan het dat er geen causaal verband wordt gelegd?

Het is begrijpelijk dat er in het kader van het groepsrisicobeleid geen harde norm wordt bepaald, maar wordt uitgegaan van de in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) vastgelegde verantwoordingsplicht. Wordt de lokale inbedding van hulpverleningsdiensten ook als uitgangspunt genomen?

De heer **Bilder** (CDA) wijst erop dat zijn fractie in alle debatten over de vergroting van de externe veiligheid heeft gepleit voor ontwikkeling van bruikbaar beleid, zorgvuldige uitvoering, vakkundige inspectie en, zo nodig, handhaving. Hij is tevreden over de vooruitgang die op die punten wordt geboekt.

Wanneer worden de volgende drie sporen ter aanvulling of wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI) van kracht? Voor de bestaande opslag van welke gevaarlijke stoffen gaan in spoor 2 van het BEVI saneringsafstanden gelden? Komt er een overgangsbepaling voor deze stoffen?

Welke bedrijven uit de categorie overige bedrijven worden in spoor 3 van het BEVI ondergebracht? Wanneer wordt de registratieplicht van risicovolle situaties van kracht? Wat is de positie van de Kamer in het voortraject?

Het transport van gevaarlijke stoffen werpt zijn schaduw vooruit op de ontwikkeling van steden. De ene gemeente keurt bouwprojecten onder verwijzing naar de toekomstige regelgeving niet goed, de andere wel. Wil de minister op korte termijn duidelijkheid verschaffen? Is er aansluiting te vinden bij bestaande bouw mits er passend wordt gebouwd?

Uit het rapport «Groepsrisico chemie sterk afgenomen» blijkt dat het groepsrisico in een enkel geval sterk is afgenomen of zelfs verdwenen. Een van de oorzaken is het splitsen van bedrijven, waardoor van ieder nieuw bedrijf het groepsrisico wordt berekend. Dat is gunstig, terwijl de feitelijke risicosituatie niet verandert. Hoe wordt dit probleem aangepakt? Er wordt geen duidelijk veiligheidsbeleid ten aanzien van de opslag van explosieven gevoerd. Sinds een halfjaar is er een circulaire die de leemte in het externe veiligheidsbeleid ter zake opvult. Wanneer is het advies van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen te verwachten? Neemt de minister binnen drie maanden concrete maatregelen? Wanneer worden die via wetgeving, AMvB's of ministeriële regelingen geïmplementeerd? Betreft de minister de Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen (NEPROM) bij het opstellen van de AMvB over de buisleidingen?

In nummer 11 van de publicatierreeks «Gevaarlijke stoffen» (PGS) worden essentiële aspecten van de chloorketen niet behandeld. Voor andere onderwerpen is de PGS niet actueel. Toch is er volgens de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen geen nieuwe PGS nodig. Er zou voldoende informatie voor alle betrokkenen beschikbaar zijn. Klopt dat? Wanneer komt er een landelijke voorziening om een eventueel gebrek aan kennis bij het bevoegde gezag te compenseren? Is het bevoegd gezag nalatig ten aanzien van LPG? Zo ja, wat zijn de bewindslieden van plan, hieraan te doen?

Hoe kan het dat de Stichting consument en veiligheid de toename met 46% van het aantal vuurwerkslachtoffers niet in verband brengt met de uitbreiding van het aantal typen vuurwerk? Wil de minister onderzoeken of hiertussen een verband bestaat?

Wanneer is het Basisnet water, spoor én weg gerealiseerd, waarvan sprake is in de nota Vervoer gevaarlijke stoffen? Waarom duurt het zo lang?

Mevrouw **Neppéus** (VVD) vindt dat de overheid zich alleen op de grootste risico's en vooral de bron daarvan moet concentreren. Over het spoor te vervoeren gevaarlijke stoffen moeten dus om te beginnen veilig verpakt zijn. Voorts moet er voldoende informatie over zijn en moet het goed in het vervoersmiddel zijn geladen. Pas nadat aan die voorwaarden is voldaan, maar het toch misgaat, zou de overheid een verbod op bebouwing langs weg en spoor moeten overwegen. Helaas is een dergelijk verbod echter al in het externe veiligheidsbeleid opgenomen. Daarmee is een kop op de Europese richtlijn ter zake gezet, waardoor het level playing field in gevaar komt. Is dit verbod juridisch haalbaar ondanks het vrije verkeer van goederen? Geldt dit verbod alleen voor Nederlandse vervoerders? De in het kader van het externe veiligheidsbeleid opgestelde regels

zijn sowieso zorgwekkend, onder andere vanwege de handhaafbaarheid ervan. Zo min mogelijk doch goed handhaafbare regels dienen het uitgangspunt te zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden met de rolverdeling tussen gemeenten, provincies en het Rijk. Ook moet er worden geoefend met mogelijke rampen.

Risicocommunicatie is goed voor de inwoners van Nederland. De openbaarheid van informatie is echter doorgeschoten, want nu kan ook een kwaadwillende via internet zien waar hij of zij het best een aanslag kan plegen. Wat vinden de bewindslieden van het vorig jaar door de Tweede Kamer goedgekeurde wetsvoorstel waarin een zekere balans zat tussen openbaarheid en openbare veiligheid? Heeft de Eerste Kamer dat al behandeld?

Onaanvaardbaar is dat voormalig staatssecretaris Van Geel van VROM in november 2006 heeft gesteld dat er met verschillende programma's van eisen wordt gewerkt en dat de handhaving van vuurwerkopslagplaatsen goed kan zijn, al staan die opslagplaatsen vaak nog steeds op enkele meters van een woonwijk. Gemeenten en provincies spelen hierin allemaal een rol. Is duidelijk wat hun taken inhouden en wat zij precies dienen te controleren? Wil de minister de Kamer een plan van aanpak voor de verbetering van de handhaving, geldend voor gemeente, provincie en Rijk doen toekomen? Handhaving heeft geen zin als instanties niet weten waarop te letten bij vergunningafgifte. Helaas komt dit maar al te vaak voor. Wat vindt de minister van VROM hiervan?

Het aantal buisleidingen groeit enorm en daarmee waarschijnlijk het transport van gevaarlijke stoffen. Waarom moet er tot het verschijnen van de nota Buisleidingen in 2008 onduidelijkheid blijven bestaan? Kennelijk is de Gasunie verantwoordelijk voor het saneren van bestaande knelpunten in de gasleidingen en zijn de gemeenten verantwoordelijk voor leidingen in nieuwe wijken. Hoe zit het met de veiligheid van de leidingen? Heeft die niet te lijden onder het gesteggel over de financiële kant van de sanering? Waarom is er het afgelopen jaar minder zichtbaar campagne voor het veilig omgaan met vuurwerk gevoerd dan de jaren ervoor? Is het geen goed idee om de campagne onder het motto «je bent een rund als je met vuurwerk stunt» terug te laten komen?

Over de rekenmethode die wordt gehanteerd bij de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) bestaan twijfels. Deze wordt ook gehanteerd bij het Basisnet. Willen de bewindslieden hierop reageren?

De heer **Madlener** (PVV) merkt op dat in het kader van rampenbestrijding de wegenplannen voor het Rijnmondgebied, die al dertig jaar bestaan, dienen te worden uitgevoerd. In dat gebied staan dagelijks lange files. Mochten daar mensen dringend moeten worden geëvacueerd, ontstaan er rampen. Waarom is er in risicogebieden bezuinigd op EHBO-posten en intensive-careafdelingen in ziekenhuizen?

Er is 15 mln. aan het oplossen van specifieke, bovenmatige risico's op het spoorwegtraject Dordrecht-Zwijndrecht besteed. Op welke andere trajecten doen zich dergelijke risico's voor? Wordt daar ook wat aan gedaan?

Uit onderzoek van de Inspectie van VROM blijkt dat het groepsrisico in bepaalde gevallen slechts op papier afneemt als gesplitste bedrijven hun eigen groepsrisico's berekenen. Is de berekeningsmethode wel juist? Het aantal opslagplaatsen van explosieven in Nederland wordt op 200 geschat. Wil de minister van VROM het exacte aantal opslagplaatsen en de handel in explosieven in kaart brengen, maar ervoor zorgen dat die gegevens niet in handen van terroristen of misdadigers vallen? Is de minister bereid het toezicht van de Inspectie van VROM te coördineren, nu is gebleken dat er versnipperd wordt gecontroleerd? Explosiegevaar en

misbruik van explosieven kunnen ook worden verminderd door de proceduretijd voor de afgifte van een beschikking op grond van de Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA) te verkorten.

Het is goed dat de LPG-installaties op LPG-tankstations worden gesaneerd, maar neemt het aantal verkooppunten van LPG er niet door af? Dat zou zonde zijn, want rijden op LPG is milieuvriendelijker dan rijden op benzine of diesel. Het zelfde geldt voor nieuwe brandstoffen die ook vluchtig en explosiegevaarlijk zijn. Het milieu mag niet lijden onder het externe veiligheidsbeleid.

De heer **Samsom** (PvdA) vindt dat het kabinet het opstellen van het Basisnet voortvarend ter hand moet nemen en niet mag terugdeinzen voor rapporten van bij voorbeeld verladersorganisatie EVO. Europese regelgeving verzet zich niet tegen het om veiligheidsredenen opstellen van voorschriften voor het gebruik van bepaalde routes. Het is niet erg als daardoor het wegennet minder wordt benut en de waterwegen en het spoor juist meer. Dan ontstaat er wellicht ook meer draagvlak voor de zieltogende Betuweroute.

De formule die is gevonden voor het verdelen van de verantwoordelijkheid voor de buisleidingen is goed, al leidt een veiligheidszone van 550 meter als uitgangspunt wel tot knelpunten en dus tot creatief rekenen. Toch moet er niet voor elke leiding en diepte een andere maat worden gehanteerd, zodat zo goed mogelijk om de grenzen heen kan worden gewerkt. Er zouden maximaal drie tot vier categorieën moeten worden opgesteld, anders is het externe veiligheidsdossier niet meer hanteerbaar. In het uitstekende amendement Van Gijssel/Eurlings werd gesteld dat het groepsrisico rondom Schiphol niet groter mocht worden dan het in 1994 was. Nu is de norm inzake het groepsrisico verworpen tot een soort verantwoordingsplicht. De overweging ten aanzien van die verantwoording mag ook nog eens op lokaal niveau worden gemaakt. Dat is uiterst merkwaardig met het oog op het doel waarmee de norm is opgesteld. De informatie die via risicokaarten wordt verstrekt, moet eerder toe- dan afnemen, anders komen rampenbestrijding en informatieplicht aan burgers in gevaar.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** antwoordt dat met groepsrisico's wordt beoogd dat politiek en bestuur beseffen dat ongelukken met veel slachtoffers kunnen gebeuren. Dit besef moet in de besluitvorming tot uiting komen en vergt een multidisciplinaire aanpak. Tot nu toe is er meer ervaring opgedaan met inrichtingen dan met bredere aspecten van ruimtelijke ordening, waaronder transport, maar de bedoeling is dat de groepsrisico's bij transport op de zelfde manier worden aangepakt als bij inrichtingen. In 2008 wordt een audit gehouden om na te gaan of het systeem van de groepsrisico's en de daaraan gekoppelde verantwoordingsplicht werkt, zodat het, zo nodig, kan worden bijgesteld voor de evaluatie in 2010. Op grond van de rekenmethode kan de opsplitsing van een bedrijf de rekensom inderdaad veranderen, maar dit speelt slechts bij één bedrijf, Shell Chemie. Dat bedrijf is daarop al aangesproken.

Alle bedrijven hebben onderhouds- en veiligheidsmanagementsystemen. Voor hen komt veiligheid echt op de eerste plaats. Toch moeten sommige daar meer aan doen. Daarop zijn zij gewezen sinds het verschijnen van de rapporten van de Arbeidsinspectie in 2003 en 2006. Een landelijke handhavings- en controlevoorziening voor externe veiligheid is over-

bodig, want de overheid werkt samen met het IPO en de VNG aan de versterking van de deskundigheid van de lagere overheden en aan samenwerking op regionaal niveau, zodat de handhavings- en controletaak adequaat wordt uitgevoerd. Ook wordt er een meetlat ontworpen om na te gaan of de deskundigheid daadwerkelijk toeneemt. Aan de hand daarvan wordt gerapporteerd. Met het oog op al deze maatregelen is te verwachten dat het volgende rapport van de Arbeidsinspectie uitwijst dat er verbeteringen op het vlak van veiligheid zijn opgetreden en de situatie niet gelijk blijft, zoals tussen 2003 en 2006 het geval bleek te zijn.

Rugnummers kunnen niet op grond van steekproeven aan bedrijven worden gegeven, alleen als de situatie er structureel slecht is.

Ondanks de verscherpte Nederlandse regelgeving inzake vuurwerk en de Europese richtlijn inzake veiligheid, gebeuren er meer ongelukken met vuurwerk. Daarom wordt de communicatie over de risico's van vuurwerk verbreed en komt wellicht de campagne onder het motto «je bent een rund als je met vuurwerk stunt» terug. Ook wordt er nauwer samengewerkt met handhavingspartners. Over de bestrijding van illegaal vuurwerk stuurt de minister een brief aan de Kamer. De toename van letsel is niet te wijten aan de verkoop van zwaarder vuurwerk waaronder cakeboxen, want die zijn heel duur, dus steken mensen die deskundig af. Een heffing op vuurwerk voorkomt ook geen letsel. Een motie daarover is om die reden reeds twee keer in de Kamer afgestemd. Het is ook nog maar de vraag of het Europees rechtelijk haalbaar is.

Volgens de Inspectie van VROM wordt vuurwerk tegenwoordig volgens de voorschriften opgeslagen. Geaccrediteerde instellingen hanteren geen afwijkende documenten meer bij vuurwerkopslagen, zoals de voormalig staatssecretaris van VROM in november jongstleden nog stelde. De minister zegt de Kamer toe, haar nog een brief te sturen over de procedure die de provincie Overijssel en de gemeente Hengelo hebben gevolgd bij de afgifte van de vergunning aan de fietsenmaker die vlak achter een benzinepomp in een woonwijk 40 ton vuurwerk gaat opslaan. Ook zegt de minister de Kamer toe, haar een vervolgbrief te sturen op de brief die voormalig staatssecretaris Van Geel in november jongstleden heeft gestuurd.

VROM heeft het dossier buisleidingen van EZ overgenomen, de veiligheid van buisleidingen in kaart gebracht en nagegaan hoe die kan worden gecontroleerd. In de tweede helft van 2007 dient de minister een voorstel voor een AMvB inzake buisleidingen in. Daarmee wordt een juridische basis geschapen voor een ruimtelijke, technische en veiligheidsgerichte aanpak van buisleidingen. Die moet worden ingepast in de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (WRO). Voor de aanleg van nieuwe leidingen zullen de coördinatiebepalingen uit de nieuwe WRO worden gebruikt. Met provincies, gemeenten en leidingexploitanten wordt overlegd over de manier waarop nieuwe leidingen dienen te worden aangelegd. Bovendien wordt er in de AMvB een zorgplicht voor alle levensfasen van leidingen opgenomen. In mei of juni aanstaande wordt het resultaat van het consequentieonderzoek naar de knelpunten, de maatregelen en de kosten bekend. Dat biedt waarschijnlijk inzicht in de risico's op gasexplosies en de ruimtelijke en financiële gevolgen daarvan voor gemeenten en de Gasunie. De laatste heeft met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een uniform rekenmodel ontwikkeld, zodat gemeenten de gehanteerde veiligheidsafstand voor een leidingdeel eenvoudig bij het RIVM kunnen opvragen.

Over de afstanden en de berekening bestaat overeenstemming onder de experts. Er zijn wel tientallen knelpunten. Over een verdeelsleutel voor de kosten van de maatregelen om die knelpunten op te lossen, wordt nu overlegd. De Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van het consequentieonderzoek. De minister zal de Kamer maximaal informeren over het overleg met de Gasunie. De nota Buisleidingen kan niet eerder dan gepland worden opgesteld, omdat er nog onderzoek nodig is en

bedrijven nog moeten worden geconsulteerd. De ligging van risicovolle buisleidingen wordt in het RRGs opgenomen en is dus voor iedereen inzichtelijk. In de risicoberekeningen van drie jaar geleden werd geen rekening gehouden met de inmiddels beschikbare kennis over de kans op falen van leidingen en het ontsteken van gas. Bij nieuwe afspraken tussen de Gasunie en het RIVM over de berekeningsmethode zijn deze factoren wel betrokken, evenals een schatting van het effect van een wettelijke grondroerdersregeling. Daardoor zijn de problemen met de veiligheid van buisleidingen met 85% afgenomen.

Voor professionele krachten binnen gemeenten en brandweerlieden is alle informatie over risicosituaties beschikbaar, terwijl burgers algemenere informatie krijgen. Of daarmee het probleem is opgelost dat terreurplegers er misbruik van maken, is niet zeker. De minister gaat schriftelijk nader in op de vraag naar de stand van zaken bij de uitvoering van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet rampen en zware ongevallen, dat nu voorligt in de Eerste Kamer en waarin een balans zit tussen openbaarheid en openbare veiligheid.

Dankzij «coatings» op LPG-tankwagens kan afstandsverkleining worden doorgevoerd. De overheid heeft voorts bij het bevoegd gezag geen nalatigheid geconstateerd ten aanzien van de saneringsplicht van LPG-tankstations op grond van het BEVI, waaraan het voor oktober 2007 moet voldoen.

Het Registratiebesluit externe veiligheid is op 29 maart 2007 in het Staatsblad gepubliceerd en inmiddels van kracht.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** meldt dat het proces van afstemming over het Basisnet, dat is bedoeld om de ruimtelijke en economische belangen met elkaar in evenwicht te brengen zonder de veiligheid uit het oog te verliezen, goed verloopt en perspectief op een duurzame oplossing biedt. Er wordt een hoog veiligheidsniveau gerealiseerd, niet alleen dankzij internationale regelgeving inzake het voertuig, de verpakking en het personeel, dus het zogenoemde bronbeleid, maar ook dankzij de aanvullende veiligheidsmaatregelen in het bedrijfsleven. Om daarnaast de risico's voor de omgeving te beheersen is er het externe veiligheidsbeleid, dat voor inrichtingen en transport geldt en waarmee Nederland voorop loopt.

Het Basisnet is bedoeld om een eenduidige benadering tussen gemeenten tot stand te brengen. De ruimte voor het vervoer wordt er duurzaam in vastgelegd, zodat gemeenten bij het maken van plannen niet meer uit hoeven te gaan van prognoses die kunnen veranderen. Zolang het Basisnet niet af is, dienen gemeenten uit te gaan van de vigerende regelgeving, met name de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet wordt met alle betrokkenen opgezet. Daarbij wordt rekening gehouden met de hoeveelheid chemische stoffen die in de toekomst moeten worden vervoerd en de routes waarover die moeten worden vervoerd om de chemische industrie goed te laten functioneren zonder dat de ruimtelijke ordening in de knel komt. Het is verstandig om hierbij ook in te zetten op het bronbeleid en om de juridische haalbaarheid en het level playing field op Europees niveau niet uit het oog te verliezen. Op basis van analyses concludeert de minister dat het Basisnet juridisch haalbaar is. Het gaat er namelijk niet om, spoorwegtrajecten volledig af te sluiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar wel om het beperken van vervoer over de ene route ten gunste van vervoer over de andere route. Dat is mogelijk, mits de noodzaak van routing wordt aangetoond en mits invoer en doorvoer van gevaarlijke stoffen per spoor mogelijk blijven. Eventuele beperkingen voor het vervoer gelden niet alleen voor Nederlandse, maar ook voor buitenlandse bedrijven. Dit levert dus geen schade aan het level playing field op. Bij de evaluatie in 2010 wordt samengewerkt met het ministerie van VROM, want het doel van dat

ministerie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is om duurzaamheid en mobiliteit met elkaar in overeenstemming te brengen. Voor die tijd wordt al nagegaan welke routes met het oog op onder andere de groepsrisico's het geschiktst zijn voor het Basisnet. De lat wordt in Nederland hoog gelegd, maar de economische belangen worden niet uit het oog verloren. Het bedrijfsleven wordt bij het Basisnet betrokken, evenals het IPO en de VNG. Al die organisaties zijn tevreden over het Basisnet. Duitsland kan hieraan een voorbeeld nemen en gaat de lat qua veiligheid aan zijn kant van de grens in het verlengde van de zeer veilige Betuwe-route ook hoger leggen. Over die route gaan op 16 juni aanstaande de eerste treinen rijden. De Brabantroute wordt daarna ontlast. Er is sprake van een ingroeitraject. Daarna zal echter ook vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute nodig blijven.

Het opzetten van het Basisnet kost meer tijd dan geschat, maar dat is de moeite waard in het kader van de zorgvuldigheid en de betrokkenheid van alle partijen. Bij het bepalen van de routing wordt nagegaan hoe de risico's te beperken. Het invoeren van een extra zwaar regime voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is daardoor niet noodzakelijk. ProRail wordt op de hoogte gesteld van de tijdstippen waarop welke gevaarlijke stoffen over welk traject worden vervoerd. Hulpverlenende instanties kunnen bij een incident informatie opvragen bij ProRail over de trein en eventuele treinen in de buurt. Door het online informatiesysteem kan ProRail deze vraag snel en correct beantwoorden. Naar aanleiding van het onderzoek van de Raad voor de Verkeersveiligheid naar de brandveiligheid van tankwagens stuurt de minister een brief aan de Kamer. Daarin zal hij ook ingaan op de vraag over vervoer van gevaarlijke stoffen in kleinverpakking.

Het knelpuntenonderzoek moet uitwijzen welke knelpunten er zijn en in hoeverre het verdiept aanleggen van sporen een oplossing kan zijn. Vervolgens worden die maximaal gereduceerd in de routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de eventueel resterende knelpunten wordt een kosten-batenanalyse gemaakt van mogelijke oplossingen, maar zo ver is het nog niet. Voor het oplossen van knelpunten is 33,7 mln. beschikbaar. De daartoe te nemen maatregelen moeten zo kosteneffectief mogelijk zijn. Daarnaast wordt er werk met werk gemaakt, dus worden de aspecten van ruimtelijke ordening erbij betrokken. Naast de 33,7 mln. wordt 20 mln. geïnvesteerd in specifiek ten aanzien van het spoor te treffen maatregelen. Met dat geld wordt onder andere het reeds genoemde online informatiesysteem opgezet. Bovendien wordt er op sommige locaties geïnvesteerd in een betere toegankelijkheid van bluswater en op andere locaties in hotboxdetectie.

Het Basisnet water kan ruim en toekomstvast worden opgezet, maar biedt niet altijd het beste alternatief. Binnenvaartschepen doorkruisen namelijk stadscentra en kunnen groepsrisico's opleveren.

Spoor 2 van de nota Vervoer gevaarlijke stoffen richt zich op permanente verbetering van de veiligheid. De komende maanden voeren decentrale overheden, infrabeheerders, hulpverleningsorganisaties en het bedrijfsleven overleg over een gezamenlijk op te stellen uitvoeringsagenda. De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt daarnaast doorgelicht met onder meer de vermindering van de administratieve lastendruk als doel. Verder is reeds het functioneren van de veiligheidsadviseur geëvalueerd. Daarover is de Kamer per brief geïnformeerd.

Voormalig minister Peijs en voormalig staatssecretaris Van Geel hebben begin 2006 het eerste constructieve gesprek op hoog bestuurlijk niveau met DSM over het vervoer van ammoniak gevoerd. De gesprekken worden naar verwachting deze zomer afgerond. Dan bericht de minister de Kamer hierover. Op de inhoud van het te sluiten akkoord kan hij niet ingaan; wel kan hij vast zeggen dat de inzet van de gesprekken niet is dat het vervoer van ammoniak geheel wordt stopgezet. Dat is gezien de aard en de organisatie van de ammoniakmarkt niet mogelijk.

Het doel van dit kabinet is om de knelpunten op de wegen de komende jaren op te lossen, niet alleen ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen of ter voorkoming van grote rampen bij urgente evacuaties. Met duurzaamheid en veiligheid wordt rekening gehouden, net zoals het geval is bij het opstellen van het Basisnet. Ook worden er in overleg met betrokkenen oplossingen gezocht voor spoorweg-, snelweg- en zelfs waterweg-trajecten met bovenmatige risico's.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Poppe** (SP) vraagt of de minister de Inspectie van VROM bij de bedrijven waarbij de Arbeidsinspectie in 2002 en 2005 onderzoek heeft gedaan, een herhaalonderzoek wil laten doen om na te gaan wat daar is verbeterd sinds de schrikbarende conclusies die deze inspectie uit eerdere onderzoeken heeft moeten trekken.

De heer **Madlener** (PVV) vraagt of de capaciteit van spoedeisende hulp en intensive care voldoende is voor de opvang van slachtoffers van calamiteiten.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** speelt de vraag van de heer Madlener aan de Arbeidsinspectie door. Zij overlegt voorts met die inspectie over de mogelijkheid om aan het verzoek van de heer Poppe te voldoen.

Toezeggingen

- In 2008 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de audit naar de werking van het systeem van de groepsrisico's;
- De Kamer wordt geïnformeerd over de maatregelen die ter bevordering van de deskundigheid ten behoeve van handhaving door mede-overheden worden genomen;
- De Kamer ontvangt een brief over de vergunning voor de opslag van 40 ton achter een benzinepomp in een woonwijk in Hengelo;
- De Kamer ontvangt schriftelijk nadere informatie over de certificatie van vuurwerkopslagplaatsen en de daarbij te hanteren documenten, waaraan mevrouw Neppéus heeft gerefereerd;
- De Kamer wordt geïnformeerd over de aanpak van de handel in illegaal vuurwerk;
- In juni 2007 ontvangt de Kamer informatie over de ruimtelijke gevolgen van risico's bij buisleidingen aan de hand van het consequentieonderzoek naar knelpunten, daartegen te nemen maatregelen en de kosten daarvan;
- De Kamer wordt maximaal geïnformeerd over het overleg met de Gasunie over het oplossen van de knelpunten in gasleidingen;
- De AMvB inzake buisleidingen wordt in de tweede helft van 2007 aan de Kamer gestuurd;
- De Kamer wordt geïnformeerd over de vraag of het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet rampen en zware ongevallen inmiddels door de Eerste Kamer is aangenomen en in werking is getreden;
- In het kader van het onderzoek naar de brandveiligheid van tankauto's wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden tot het treffen van bronmaatregelen voor vervoer van gevaarlijke stoffen in kleinverpakkingen;
- Voor de zomer van 2007 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de besprekingen met DSM over het transport van ammoniak;

- Met de Arbeidsinspectie wordt afgestemd of een vervolgonderzoek bij de eerder bezochte bedrijven mogelijk is.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
Leerdam

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Staaij

De voorzitter van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
De Wit

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Ten Hoopen

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