
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 maart 2005 over **externe veiligheid en ketenstudies voor gevaarlijke stoffen als ammoniak, chloor en LPG (27801)**.

□

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Voorzitter. Een aantal weken geleden hebben wij overlegd met de minister van V en W en de staatssecretaris van VROM over ketenstudies. Het betreft een aantal studies waarmee ook de PvdA-fractie instemde en waarvoor zij grote waardering heeft. Bij het beleid dat het kabinet daarop liet volgen, plaatsen wij wat vraagtekens. Vandaar dat ik een paar moties wil indienen op onze drie grote zorgpunten, namelijk het realiseren van de resultaatverplichting om in 2010 een plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ voor kwetsbare objecten te hebben, het meermaals geconstateerde probleem dat onduidelijk is of het lokale bestuur, gezien alle veranderingen in de ruimtelijke ordening, al is toegerust op de nieuwe eisen en de toekomstbestendigheid van het beleid ten aanzien van ketenstudies. Ik dien dus de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het realiseren van het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar voor kwetsbare objecten in 2010 voor het kabinet een resultaatverplichting is;

overwegende dat het kabinet zich voor het realiseren van deze norm in hoge mate afhankelijk heeft gemaakt van de vrijwillige medewerking van het bedrijfsleven;

concluderende dat een resultaatverplichting inhoudt dat er voldoende zekerheid moet zijn over het realiseren van het doel;

verzoekt de regering om tijdig over de reële inzet van het bedrijfsleven te rapporteren en om uiterlijk voor de zomer van 2006 een reservepakket met maatregelen aan de Kamer te presenteren voor het geval de

medewerking van het bedrijfsleven onvoldoende is om aan die resultaatverplichting te voldoen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heteren, Van Velzen en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (27801).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op lokaal niveau de spanningen rond externe veiligheid het sterkst voelbaar zijn;

overwegende dat juist op lokaal niveau de mogelijkheden om de problemen rond externe veiligheid aan te pakken, beperkt zijn;

overwegende dat met de invoering van de nota Ruimte de complexiteit van externe veiligheidsbesluitvorming toeneemt;

verzoekt de regering om in nauw overleg met de overige overheidslagen op korte termijn een werkbaar systematiek te ontwikkelen voor het omgaan met concrete externe veiligheidsknelpunten en die in ieder geval voor de implementatie van de nota Ruimte aan de Kamer te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heteren, Van Velzen en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (27801).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ben benieuwd naar wat mevrouw Van Heteren met de woorden "werkbaar systematiek" bedoelt. Bedoelt zij daar nieuwe of extra wet- en regelgeving mee?

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): In zekere zin beoogt het kabinet hier creatieve ruimte te geven. Ons is tijdens de hoorzitting over dit thema opgevallen dat vooral lokale mensen die economische belangen moeten

afwegen tegen belangen van ruimtelijke ordening, spanning voelen. Dat moet de heer Koopmans ook opgevallen zijn. Die mensen maakten duidelijk dat zij met de handen in het haar zitten over de manier waarop zij dergelijke dingen moeten aanpakken. Zij moeten namelijk ook nog ruimte reserveren voor externe veiligheid om hun bijdrage te leveren aan de resultaatsverplichtingen. Wij vragen het kabinet dus om in ieder geval aan deze mensen duidelijkheid te bieden. Deze mensen moeten het namelijk gaan doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Waarin moeten zij duidelijkheid bieden? In nieuwe wetgeving, nieuwe regelgeving? Kan mevrouw Van Heteren dat wat helderder formuleren?

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Het zou handig zijn als er op lokaal niveau een model van afwegingen beschikbaar was. De heer Koopmans weet dat wij het in de Kamer ooit hebben gehad over het afwegingskader voor een verantwoorde omgang met risico's. Dat heeft nog een zeker abstractieniveau. Je kunt dat verder implementeren, bijvoorbeeld op lokaal niveau, zodat in ieder geval lokale bestuurders weten welk stappenplan ze bij wijze van spreken kunnen volgen bij het maken van hun afwegingen zonder dat het door het huidige chaotische karakter van de ruimtelijke ordening in de knel komt. Een toetsings- of afwegingskader is dan een mogelijkheid. Dit hoeft niet onmiddellijk in de wet te worden opgenomen, maar het is wel handig als het wordt gekoppeld aan de nota Ruimte en dus gelijktijdig daaraan wordt ontwikkeld in plaats van achteraf.

Mijn laatste motie gaat over het toekomstbestendig zijn van de kabinetsplannen. Daar maken wij ons eigenlijk de meeste zorgen over. Wij weten allemaal dat er nieuwe vervoersstromen aan zitten te komen, dat die vaak internationaal zijn en dat het beleidsinstrumentarium van de nationale overheid soms te beperkt is om daarop in te spelen. Ik vraag mij af of wij niet de laatste oorlog zitten te voeren met elkaar en dien daarom de volgende motie in.

Van Heteren

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat nieuwe vervoersstromen en internationale ontwikkelingen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen een probleem kunnen zijn voor het externe veiligheidsbeleid;

voorts overwegende dat de beleidsruimte om internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen te beïnvloeden op dit moment uiterst beperkt is;

verzoekt de regering om in de aangekondigde nota Vervoer gevaarlijke stoffen expliciet vast te leggen welke inspanningen men verricht om in het externe veiligheidsbeleid tijdig te anticiperen op internationale vervoersontwikkelingen die negatief uitwerken voor de nationale externe veiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heteren, Van Velzen en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (27801).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. In het algemeen overleg heeft mijn fractie aangevoerd dat het redelijk is de LPG-sector enig houvast te geven voor de termijn van terugverdienen van de aanzienlijke investering die daarvan wordt verwacht voor het saneren van LPG-tankstations in binnensteden. De VVD-fractie heeft daarom aan het kabinet gevraagd de huidige fiscale behandeling van LPG ten opzichte van andere auto-brandstoffen ongewijzigd te laten, en voegt daaraan toe: zo lang LPG voordelen biedt voor de luchtkwaliteit ten opzichte van andere autobrandstoffen. Mijn fractie hecht eraan om dit vast te leggen in een motie en de Kamer om een uitspraak te vragen. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat LPG ten opzichte van andere autobrandstoffen een relatief schone autobrandstof is, en daarmee een aanzienlijke bijdrage levert aan het voorkomen van luchtvervuiling;

constaterende dat de regering vanuit externe veiligheidsoverwegingen een programma met de sector is overeengekomen waarbij LPG-stations in binnensteden met voorrang worden gesaneerd;

constaterende dat onderdeel van dat programma uitmaakt dat de sector daaraan ongeveer 30 mln euro zal bijdragen;

overwegende dat zulks in redelijkheid alleen kan worden verlangd indien de sector de zekerheid krijgt over de toekomstige fiscale behandeling van LPG in relatie tot andere autobrandstoffen;

verzoekt de regering, het bestaande verschil in behandeling tussen LPG en andere autobrandstoffen te handhaven, zolang LPG aanzienlijk meer milieuvoordelen biedt ten opzichte van andere auto-brandstoffen met betrekking tot de luchtkwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (27801).

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Zou het in de visie van de heer De Krom akkoord zijn, bij verhoging van de belasting op LPG om andere redenen de belasting op andere brandstoffen navenant te verhogen om dat verschil in stand te houden?

De heer **De Krom** (VVD): Laten wij het niet ingewikkelder maken dan het is. De doelstelling van de motie is dat wij met de sector zijn overeengekomen dat deze een investering doet vanuit externe veiligheidsoverwegingen om LPG-stations uit de binnensteden te saneren. De sector

gaat daarmee akkoord en legt daarvoor 30 mln euro op tafel, maar wil vervolgens wel enig houvast om dat terug te verdienen. Daaraan komt deze motie tegemoet met de uitspraak dat dit in ieder geval zo lang geldt als LPG milieuvoordelen biedt. Zo simpel is het.

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Dit is geen antwoord op mijn vraag. Het gaat u om handhaving van het bestaande verschil, ook als dat verschil wordt opgetrokken?

De heer **De Krom** (VVD): Het relatieve verschil, daar gaat het om.

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Als wij zouden zeggen dat de belasting op LPG om andere redenen wordt verhoogd, heeft dat dan ook uw instemming als de belasting op andere brandstoffen dan ook omhoog gaat zodat het relatieve verschil in stand blijft?

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben volkomen helder. Ik vraag het kabinet om het relatieve verschil te handhaven zo lang LPG relatieve milieuvoordelen biedt ten opzichte van andere autobrandstoffen. Ik kan er niet meer van maken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik ben niet zo blij met het resultaat van vier jaar onderzoek naar verbetering van de stromen stoffen waarover wij nu spreken, de ketenstudies. Tijdens het gevoerde debat hebben wij dit eigenlijk unaniem in allerlei punten naar voren gebracht. Het gaat om een gebrek aan concrete oplossingen. Er is geen duidelijkheid over vervoer en over risico's, noch over informatie aan burgers, aan lagere overheden en aan ons. Ik heb daarover mijn droefenis uitgesproken. Vandaar dat ik de moties die mevrouw Van Heteren heeft ingediend van harte ondersteun en daaraan ook nog iets toevoeg. Met de nota Ruimte heeft dit kabinet een sturingsfilosofie ingezet die gemeenten en provincies eigen verantwoordelijkheid geeft. Een eigen verantwoordelijkheid om nuchter om te gaan met risico's, zoals de staatssecretaris dat altijd zo mooi noemt, kan pas als er duidelijkheid is over de vraag welke gevaarlijke vervoersstromen waar zijn. Dat is op dit moment nog niet

Van Velzen

het geval. Gemeenten weten niet welke transporten er plaatsvinden met welke frequentie of wat erin zit. De staatssecretaris geeft zelf aan dat hij de wenselijkheid wel ziet, maar hij geeft er geen inkleuring aan.

Dan zijn wij er echter nog niet. Het is in dit land en in het bejubelde Europa zo geregeld dat wij wettelijke eisen kunnen stellen als wij weten waar gevaarlijke transporten lopen. Wij kunnen mensen niet verplichten om over de Betuweroute te gaan; wij kunnen hen alleen een beetje kietelen en lokken, maar niet dwingen. Dat heeft de minister ook gezegd. Wij kunnen geen coatings verplicht stellen. Wij moeten onderhandelen met het bedrijfsleven en het is onzeker tot welke oplossing dat zal leiden. De SP vindt dat het tijd is dat de wet gaat gelden en dat er een strikte regelgeving komt, die de veiligheid van burgers verbetert. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met de invoering van de nota Ruimte gemeenten de mogelijkheid moeten krijgen om zelf te bepalen welke en hoeveel risico's zij in hun gebied toelaten;

overwegende dat er op dit moment geen eisen (kunnen) worden gesteld aan vervoersmodaliteiten ten aanzien van aanvoer of afvoer;

verzoekt de regering om wetgeving die transportrisico's door vergunningen kan beperken en daartoe de Wet milieubeheer aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (27801).

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De staatssecretaris heeft in het debat duidelijk aangegeven wat zijn standpunt is over LPG. Ik heb ook de indruk dat hij de discussie nu even wil stoppen, omdat de LPG-sector door de discussie over de veiligheid al genoeg last heeft gehad van negatieve beeldvorming. De opslag

van waterstof zal in de toekomst net zo'n probleem zijn als die van LPG nu al is. Dat moet veiliger. De vraag is of de oplossing die nu is gekozen, namelijk de opslag weghalen uit de woonwijken, op termijn haalbaar is. Nederland wordt steeds verder bebouwd en de bebouwing komt steeds dichterbij de LPG-opslag tanks. Het is wenselijk dat nu onderzoek wordt gedaan naar betere beveiliging van de opslag van LPG en waterstof. Er is een grote kans dat waterstof in de toekomst de nieuwe energie-drager wordt. Als wij onderzoek doen naar de veilige opslag daarvan, zijn wij nu eens het eerste jongetje in de klas van Europa dat zijn huiswerk doet. Ik dien daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het gebruik van LPG een grote bijdrage levert aan de luchtkwaliteit en dus wenselijk is bij het gebrek aan schonere alternatieven;

constaterende dat de opslag van LPG problemen oproept met betrekking tot de veiligheid;

overwegende dat een geleidelijke overgang naar waterstof als energiedragende brandstof wenselijk is en de opslag daarvan vergelijkbare problemen oproept;

verzoekt de regering, een fonds in te stellen dat onderzoek gaat financieren voor de opslag van LPG en waterstof en daarvoor een structurele bijdrage te vragen van de industrie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (27801).

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Over de motie-Van Velzen c.s. over het plaatsgebonden risico en de resultaatverplichting, zoals ik dat ook heb geformuleerd tijdens het AO,

kan ik zeggen dat er geen woord Frans bij is. Datgene wat de motie stelt, klopt. Wij trachten gesprekken te voeren met bijvoorbeeld de LPG-sector om tot normstelling te komen en deze vast te leggen. Mochten de gesprekken onverhoopt niet tot een dergelijk resultaat leiden, dan hebben wij voldoende ruimte om in het komende jaar met een reservepakket te komen. Er is een termijn van een jaar genoemd, dus dit past in dat kader. De voortgangsrapportage over het externe veiligheidsbeleid is een jaarlijkse rapportage. Ik heb dan ook geen problemen met de inhoud van deze motie. Ik zal hierover echter niet apart rapporteren, maar dit doen in het kader van de voortgangsrapportages.

Er is een motie ingediend die aangeeft dat het kabinet de gemeenten veel afwegingsruimte geeft op het gebied van de ruimtelijke inrichting en dat dat alleen adequaat kan, wanneer de gemeenten voldoende en adequaat bewerktuigd zijn om die afwegingen te maken. Op zich is dat een reëel punt. Ook wij constateren dit en er is een apart PAO-traject voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en risicobeleid, waarin een van de punten is dat de kennis en de expertise voor het omgaan met externe veiligheid verbetering behoeft. Er worden voorstellen ontwikkeld over hoe dit zou kunnen, in welk vorm dit zou kunnen. De gemeenten hebben deze expertise niet en er vinden gelukkig niet elk jaar grote discussies plaats over externe veiligheid. Die expertise is dus moeilijk. Wij bezinnen ons op hoe dat zou moeten, ook in het kader van het PAO-project.

De expliciete koppeling aan de nota Ruimte en aan het uitvoeringsprogramma en aan de voorwaarde dat dit programma niet van start kan gaan voordat die nota er is, wijs ik af. Met de strekking ben ik het volstrekt eens en ook met het gevoel dat mevrouw Van Heteren wil uiten. Ik acht het echter niet wijs daarmee het uitvoeringsprogramma van de nota Ruimte te gijzelen, als ik het kort door de bocht mag verwoorden.

De motie van de heer De Krom over de LPG brengt mij enigszins in de problemen. Soms is dat de bedoeling van moties, maar niet als wij het over de strekking heel aardig met elkaar eens waren. Ik heb namelijk nadrukkelijk gezegd dat dit



Mevrouw Van Heteren (PvdA)

© M. Sablerolle ± Gouda

kabinet geen enkel voornemen heeft om de positie van de LPG nu te verbijzonderen en een op uitfasering gericht beleid te voeren door middel van het instrument van accijnsheffing. Ik heb expliciet gezegd dat wij dit niet willen en hierover ook niet met voorstellen zullen komen in deze periode.

De overwegingen in zijn motie nalopend constateer ik dat wij nog geen overeenstemming hebben met de LPG-sector. Er is wel een richting waarin die zal gaan, maar dat pakket moet er voor 1 juli a.s. zijn. Ik heb uitdrukkelijk aangegeven dat de Staat wel degelijk die kosten zal verhalen als dat pakket er niet is, wat ik niet verwacht en niet hoop. Daarvoor heb ik een geringe accijnsverhoging op dat moment niet uitgesloten. Ik verwacht het niet, ik hoop het niet en ik ga er niet van uit, maar het is onderdeel geweest van het kabinetsbesluit rond de ketenstudies.

Over het tweede punt ben ik het volstrekt met de heer De Krom eens, maar het gaat om de verwoording. Ik heb buitengewoon veel gevoel voor de overwegingen die de heer De Krom noemt. Die zei dat het buitengewoon onheus is en van bad faith getuigt als wij de accijns verhogen als wij tot overeenstemming komen met de sector en als die 30 mln euro betaalt. Dat gevoel deel ik. Ik noem het bijna bad faith, wantrouwen doordat men vanuit een

verkeerde invalshoek en met een verkeerde inborst naar deze problematiek kijkt. Vandaar dat ik hier expliciet herhaal dat wat mij betreft een onderdeel van het convenant is dat er een duidelijke afspraak moet worden gemaakt over wat er met deze 30 mln euro zal gebeuren, mocht onverhoopt in de toekomst de generatie bestuurders na ons anders besluiten. Dat vind ik een open en transparante wijze van met elkaar omgaan.

Ik heb dus een aantal kanttekeningen bij de overwegingen die hier aan de orde zijn. Ik heb ook nog een kleine overweging. LPG heeft aanzienlijke luchtkwaliteitsvoordelen ten opzichte van diesel, maar bijvoorbeeld niet ten opzichte van benzine. Daar is het verschil marginaal geworden. Formuleringen over aanzienlijk meer milieuvoordelen leiden weer tot twijfel. Ik geef de heer De Krom in overweging met deze aspecten rekening te houden als hij een motie in die orde indient die rekening houdt met wat wij beiden willen. Ik heb het wat omslachtig gezegd, maar u begrijpt wat ik bedoel. Ik hoop dat de motie in een vorm kan komen die rekening houdt met de punten die ik zojuist heb genoemd.

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): De staatssecretaris heeft een opmerking gemaakt over deze 30 mln euro. Ik

vraag mij af of hij over zijn "graf" zou kunnen regeren. De vraag is echter wat hij precies wil afspreken over wat er met deze 30 mln euro moet gebeuren als hij niet terugkeert in de volgende periode.

Staatssecretaris **Van Geel**: De minister van Verkeer en Waterstaat voegde mij toe: "Zij moeten gewoon het bonnetje goed bewaren." Als zij afspreken dat zij dat betalen en als wij dan toch in zo een overeenkomst ongestructureerde, in de betekenis van uitfaseringsachtige, accijnsverhogingen toepassen, moeten wij dat terugbetalen aan de sector. Helderder en duidelijker kan het niet. Ik vind dat sportief. Men vraagt om een oplossing te zoeken. Wij willen die oplossing. Als men dan toch doet wat men nu zegt niet van plan te zijn, moet dat de consequentie zijn.

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Zal de staatssecretaris dit ook vastleggen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik hanteer de omgekeerde volgorde, ik denk dat de sector dit als een voorwaarde voor het tot stand komen van een convenant ziet. Ik heb hier zo veel sympathie voor dat ik het accepteer als onderdeel van een convenant, zodat op die wijze het probleem kan worden opgelost.

De heer **De Krom** (VVD): U zegt terecht dat er nog geen overeenkomst is. Dit zou ik kunnen onderwerpen door in de eerste constatering de formulering te gebruiken dat de regering een programma met de sector wil overeenkomen. Uw laatste overweging begreep ik overigens niet.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als wij niet tot overeenstemming komen, sluit ik accijnsverhoging niet uit voor het deel dat relevant is voor het voldoen aan de voorschriften voor externe veiligheid. Wij willen dit gewoon geregeld zien en wij zijn niet van plan om het uit de algemene middelen te betalen. Als ik de opmerkingen uit de Kamer hoor, denk ik dat er nog wel andere doeleinden zijn waaraan ik het geld kan besteden.

De heer **De Krom** (VVD): Maar u kunt natuurlijk wel zeggen wat u van de overeenkomst verwacht.

Van Geel

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik denk dat wij eruit komen.

Voorzitter. Mevrouw Van Velzen heeft nog een motie ingediend over wat in de discussie de verruimde reikwijdte is gaan heten. Ik heb aangegeven dat wij verschillende sporen volgen om meer grip te krijgen op de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen. Ik heb in de discussie over de plaats voor de vestiging van een ammoniakfabriek en over het aanlanden van ammoniak in Rotterdam al aangegeven dat verruiming van de reikwijdte een belangrijk instrument kan zijn om bij de inrichtingsvergunning rekening te houden met de consequenties voor de vervoersstromen die de locatie van de inrichting heeft. Ik heb in het algemeen overleg al gezegd dat dit middel niet zonder problemen is, omdat de individuele afgifte van een vergunning op lokaal niveau de hele basisstructuur van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland niet mag blokkeren en frustreren. Er vindt zorgvuldig overleg over plaats, in juni praten wij er met vele partners over hoe het precies zou moeten. Ik zou bijna zeggen dat haar motie overbodig is, want wij willen bekijken hoe dit zou kunnen, maar nogmaals, het is niet zonder haken en ogen, want ik denk dat het ook haar bedoeling niet is dat de vervoersstromen in een regio willekeurig verlegd worden omdat het praktisch is voor een gemeente, terwijl het weer ten koste zou gaan van andere gemeenten en andere burgers. Maar het is duidelijk dat het interessant is om een relatie te leggen tussen de locatie van bepaalde activiteiten en de bijbehorende vervoersstromen. Wij voeren de motie dus al uit, in de zin die ik in het AO en ook nu weer verwoord heb.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Om het nog maar wat te verduidelijken, ik ben het nooit zo eens geweest met de decentralisering van het bestuur in de nota Ruimte. Ik denk dat er bij het bepalen van de verkeersstromen van gevaarlijke stoffen centrale regie nodig is, maar dit wil nog niet zeggen dat gemeenten er geen inzicht in zouden kunnen krijgen en dat zij er met een vergunningstelsel met centrale regie niet wat meer grip op zouden kunnen krijgen. Ik begrijp uit uw woorden dat de motie eigenlijk een ondersteuning is van het beleid dat u nog wilt

formuleren. U krijgt dus gewoon een steuntje in de rug van de Kamer, die er met de motie op aandringt om dit toch vooral in een wet vast te leggen. Ik wil u er niet op vastleggen dat het in de Wet Milieubeheer of welke wet dan ook zou moeten, maar het moet wel een keer vastgelegd worden, opdat wij kunnen gaan sturen in plaats van polderen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als wij zoiets gaan doen ± en het wordt al voorbereid ± zal het een nadere aanpassing van de Wet Milieubeheer op dit punt zijn. Het gaat dus al om een wettelijke regeling, alleen moet de vormgeving ervan volstrekt duidelijk en goed afgestemd zijn op wat minister Peijs aan het doen is. Moties als deze kun je zien als een ondersteuning van het beleid, maar je kunt ze ook de kwalificatie "overbodig" geven. Het gevolg zal overigens hetzelfde zijn.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begin met de motie van mevrouw Van Heteren, mevrouw Van Velzen en de heer Duyvendak over het ontwikkelen van een werkbare systematiek. Deze motie kunnen wij accepteren en wij zullen haar betrekken bij het ontwerpen van het basisnet en de nota over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik hoop alleen dat de Kamer mij zou willen ontslaan van de verplichting om dit in ieder geval nog voor de implementatie van de nota Ruimte aan de Kamer te presenteren. Dat is een beetje moeilijk omdat ik de nota Ruimte niet in de hand heb. Als de indieners dat willen loskoppelen, doen zij mij een groot plezier. Wij moeten in ieder geval helemaal klaar zijn met het basisnet voor het spoor als de Betuweroute in gebruik genomen wordt. Als wij het daarover eens zijn, acht ik de motie uitvoerbaar.

Mevrouw Van Velzen vroeg ook nog of vervoerders gedwongen kunnen worden. Zij dacht dat ik hun aanwijzingen zou kunnen geven of lokken. Naar mijn mening is het iets méér. Ik kan een basisnet aangeven. Ik kan aangeven welke wegen en vaar- en spoorwegen niet gebruikt mogen worden. In zijn algemeenheid kan ik vervoer echter niet verbieden, maar ik kan wel plafonds instellen. Ik kan bijvoorbeeld nooit helemaal verbieden dat de Brabantroute gebruikt wordt voor het vervoer van

gevaarlijke stoffen, omdat er altijd gevaarlijke stoffen vervoerd moeten worden van Vlissingen naar Rotterdam. Ik kan echter wel een plafond instellen. ProRail als capaciteitsbeheerder moet dan regelen dat alles wat nodig is, daarin gepland wordt. Wij kunnen dus wel iets meer dan alleen lokken. Wij zullen proberen een en ander zo goed mogelijk te regelen.

De motie op stuk nr. 33 van mevrouw Van Heteren, mevrouw Van Velzen en de heer Duyvendak vraagt om in de nota Gevaarlijke stoffen expliciet vast te leggen welke inspanningen er worden verricht om in het externe veiligheidsbeleid tijdig te anticiperen op de internationale vervoersontwikkelingen. Ik ben het eens met de strekking van die motie. Dat gaan wij zeker doen. Het gaat om de toekomstige handhaafbaarheid van het basisnet, ook met het oog op internationale vervoersontwikkelingen. Dat wordt een heel belangrijk punt bij de inrichting van het basisnet.

Mevrouw Van Velzen heeft nog een motie ingediend over de verruimde reikwijdte van de microsturing die met de nota Ruimte is ingezet. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is dit natuurlijk moeilijk. Als de ene gemeente zegt dat een trein met gevaarlijke stoffen wél over haar grondgebied mag rijden en de andere gemeente verbiedt dat, geeft dat natuurlijk problemen. Ik ben het wel met mevrouw Van Velzen eens dat wij altijd moeten samenwerken met de gemeenten die aan een spoorlijn, weg of vaarweg liggen. Ik moet echter een basisnet hebben. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat één gemeente het hele basisnet zou verhinderen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik lees het volgende in een brief van januari 2005 van de staatssecretaris over het NMP-4: "Gemeenten moeten daartoe binnen de door het Rijk gestelde regels de mogelijkheid krijgen om zelf te bepalen welke en hoeveel risico's zij in hun gebied toelaten." Dit zijn niet mijn woorden, maar het is wel de microsturing die de minister nu benoemt. Hoe gaat zij daaraan sturing geven?

Minister **Peijs**: Er staat wel: "binnen door het Rijk gestelde regels".

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dan zijn

Peijs

wij het daarover eens. Die interpretatie mag de minister aan mijn motie geven.

Minister **Peijs**: Dan zijn wij het helemaal eens, voorzitter.

De heer **Koopmans** (CDA): In het AO is door de bewindslieden aangegeven dat er binnen enkele dagen een brief zou komen over de afdichting van het contract met Venlo. Die brief is niet gekomen en daarom verwachtte ik nu een spontane opmerking daarover. Die is echter niet gekomen. Zijn die 5 mln nu geregeld?

Minister **Peijs**: Die vraag is voor de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben ook nog een reactie schuldig op de motie op stuk nr. 36 van mevrouw Van Velzen. Die neem ik maar meteen mee.

Er zijn met Venlo goede afspraken gemaakt over een bijdrage zowel van het ministerie van VROM als van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de ontwikkeling van het desbetreffende kwartier. Ik heb vorige week nog een overleg gehad met de wethouder van de gemeente Venlo die deze zaak in zijn portefeuille heeft. Wij hebben afgesproken dat de definitieve beschikking daarover komt als de noodzakelijke bureaucratische rompslomp geregeld is. Dat was tot volle tevredenheid. Ik verwacht dat tegen de zomer de afwikkeling formeel zal plaatsvinden. Er is geen verschil van mening over de uiteindelijke afspraken.

Ik heb aangegeven dat, met de afspraken die met de sector gemaakt worden, waarin ik alle vertrouwen heb, de LPG-sector voldoet aan de eisen. Ik heb ook steeds aangegeven dat het continue verbetertraject achter de normen noodzakelijk blijft in de hele sector van de externe veiligheid. Zoals bekend wordt er een debat gevoerd over de vraag of voldoen aan de normen voldoende is. Of moet continu worden bekeken of er verbeteringen kunnen worden aangebracht? Dat geldt ook hier. Voortdurend zullen wij samen kijken wat er kan worden verbeterd. Het specifieke onderzoek is in dit geval niet noodzakelijk, en zeker niet om aan fondsvorming te doen. Het vormt onderdeel van het normale

traject om te kijken wat er beter kan in het land.

Er is geen enkel verband tussen wat de LPG-sector doet, en wat eventuele exploitanten van waterstof doen. Dat zal nog wel komen. Ik zou niet weten aan wie ik moet vragen om een fonds voor onderzoek op te richten. Ook hier houden de ministeries de vinger aan de pols. Via de jaarlijkse voortgangsrapportage voor externe veiligheid zullen wij de Kamer steeds op de hoogte houden van de ontwikkelingen op dit terrein.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de ingediende moties, behalve over die van de heer De Krom, die langzamerhand moet weten dat, als ik ergens een hekel aan heb, het het door de vergadering heenlopen is. Ik stel daarom voor, over de motie van de heer De Krom één week later te stemmen. Het laatste is uiteraard met enige ironie uitgesproken!

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders (29844).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Dit voorstel is in het belang van de verkeersveiligheid. Dat dit belang wordt ingezien, blijkt uit de ruime argumentatie en onderbouwing op dit punt. Hoewel de CDA-fractie in de schriftelijke inbreng een aantal kritische vragen heeft gesteld, en wij er ook al niet zo gelukkig mee waren dat het zo lang heeft moeten duren voordat de voorgestelde maatregelen in een wetsvoorstel konden worden neergelegd, herkennen wij toch het streven van de minister om al die maatregelen te treffen die kunnen bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Het is

een zware opgave dit aantal verder terug te dringen, nu Nederland al in de kopgroep van Europa zit waar het gaat om de verlaging van het aantal verkeersdoden en \pm gewonden. Nadrukkelijk echter vallen er nog relatief veel slachtoffers in de categorie "beginners", of dat nu automobilisten betreft, of bromfietzers, of zelfs soms fietsende jongere kinderen. Een duidelijke normstelling als het gaat om alcohollimieten voor beginnende autorijders, in combinatie met gerichte voorlichting en bewustwording, kan het aantal slachtoffers in deze categorie beginners nog positief beïnvloeden. Met positief bedoel ik een vermindering van het aantal slachtoffers.

Er is veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen verkeer en alcohol. Door de SWOV is in 1999 onderzoek gedaan naar de effecten van een generieke verlaging van het promillage voor alle leeftijdscategorieën. Daarbij is men toen uitgegaan van de toenmalige handhavingssinzet en werkwijze. Dit onderzoek gaf aan dat een algehele verlaging niet zinvol is. Om tot positieve resultaten te komen zou in ieder geval de handhavingssinzet fors moeten worden verhoogd. Dat is inmiddels gebeurd. Immers, veel meer bestuurders zouden in de categorie "te hoog promillage" vallen. Maar daarnaast was er nog een andere markante uitkomst. Bij oudere, ervaren bestuurders was geen sprake van aantoonbaar verhoogd risico bij een alcoholpromillage tussen 0,2 en 0,5. Bij jonge bestuurders echter neemt het ongevalsrisico juist wel sterk toe. Uit statistieken is gebleken dat een kwart van de ernstige ongevallen met alcohol in het spel wordt veroorzaakt door mannen van 18 tot 24 jaar.

Er is in 2002 ook onderzoek gedaan naar de effecten van verlaging bij specifieke leeftijdsgroepen. Het aandeel jonge bestuurders met een promillage van 0,2 tot 0,5 zou met 25% afnemen bij de nieuwe grens, in cijfers een afname van ongeveer twaalf doden en honderd ziekenhuisgewonden op jaarbasis. Dat is een besparing van 45 mln euro. Dat de verlaging van de alcohollimiet voor jonge bestuurders dus wel zinvol is, wordt door onderzoek van SWOV en AVV onderstreept.

De handhaafbaarheid van deze maatregel is natuurlijk van belang. In de voorbereiding van dit voorstel is