

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

292

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *ammoniumnitraat* (ingezonden 11 september 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 oktober 2020).

Vraag 1

Kent u de schriftelijke vragen van het lid van de provinciale staten Klumpes gesteld aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland op 7 september 2020?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat eind augustus een vrachtschip in de Merwehaven tussen Schiedam en Rotterdam lag aangemeerd, met daarin duizenden tonnen ammoniumnitraat?

Antwoord 2

In de Merwehaven van Rotterdam lag eind augustus 2020 een schip aangemeerd dat een lading van 7.009 ton ammoniumnitraat aan boord had.

Vraag 3

Voldeed de geladen hoeveelheid ammoniumnitraat aan de daarvoor geldende maxima? Hoe groot is dat maximum en wat is het worst-case scenario voor een dergelijk maximum?

Antwoord 3

Het ammoniumnitraat dat zich aan boord bevond, betrof een verpakte oxiderende stof, met minder dan 0,2% brandbare bestanddelen. Oxiderende stoffen kunnen in het algemeen een bijdrage leveren bij brandscenario's. De maximaal te laden hoeveelheid wordt bepaald door de ladingcapaciteit van het schip en de verpakkingsvorm die wordt gebruikt. Voor gevaarlijke stoffen,

¹ Schriftelijke vragen van het Statenlid Klumpe, 7 september 2020, https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Provinciale_Staten/Ingekomen_stuk/2020/Schriftelijke_vragen_van_het_Statenlid_Klumpes_GroenLinks_Amoniumnitraat_in_Rotterdamse_Haven.org

en hier in het bijzonder voor deze vorm van ammoniumnitraat, gelden vanuit de vervoerswet- en regelgeving strenge verpakkingsvoorschriften. Het desbetreffende schip en de verpakking voldeed aan de wettelijke voorschriften.

Vraag 4

Klopt het dat de regels uit het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO-regels) voor de opslag van gevaarlijke giftige of explosieve stoffen, niet geldt voor scheepsloadingen?

Antwoord 4

Ja, dat klopt. Het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) is van toepassing op inrichtingen zoals gedefinieerd in de Wet milieubeheer². Het Brzo is niet van toepassing op vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, over binnenwateren, over zee of door de lucht en rechtstreeks aan dit vervoer gerelateerde tijdelijke opslag, tenzij de activiteiten onderdeel zijn van een inrichting. In de beantwoording van vraag 7 zal worden ingegaan op de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke ladingen over zee.

Vraag 5

Wanneer geldt ammoniumnitraat als een grondstof, als kunstmest, als gevaarlijke chemische stof, of als munitie of explosief? En gelden er dan andere regels?

Antwoord 5

Ammoniumnitraat wordt als grondstof in diverse technische toepassingen gebruikt zoals bijvoorbeeld als grondstof voor het vervaardigen explosieven (onder additionele toevoeging van brandbare stoffen), productie van lachgas of als grondstof voor de productie van en toepassing in kunstmeststoffen voor land- en tuinbouw toepassingen. Ammoniumnitraat is geen munitie of-component.

Afhankelijk van de verschillende soorten ammoniumnitraat gelden er passende regels voor het vervoer en opslag van deze stoffen.

Vraag 6

Klopt het dat de eigenaar van de lading van dit schip, het Zweedse Yara, een vestiging in Vlaardingen heeft met een vergunning voor 37 ton ammoniumnitraat en dat die vergunning onder de zwaarste categorie valt, met speciale eisen aan de opslagbunker, veiligheidsprocedures en regelmatige controles?

Antwoord 6

Ja, dat klopt. Het bedrijf Yara in Vlaardingen heeft een omgevingsvergunning voor de opslag van maximaal 35 ton ammoniumnitraathoudende kunstmest dat detoneerbaar is (groep 4 volgens PGS 7³ indeling).

Vraag 7

Kunt u uitleggen wat de regels zijn voor schepen die Nederlandse havens aan doen en een gevaarlijke lading vervoeren? Hoeveel strenger of minder streng zijn de eisen aan deze schepen of de lading versus de eisen voor opslag en transport op het land?

Antwoord 7

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (verpakt en in bulk) gelden wereldwijd strenge uniforme veiligheidseisen die zijn vastgelegd in internationale verdragen waarbij Nederland is aangesloten. Het vervoer van deze vorm van ammoniumnitraat wordt geregeld door de IMDG-code (International Maritime Dangerous Goods Code). De voorschriften van de IMDG-code stellen strenge eisen aan de classificatie, de verpakking en etikettering en de vervoerswijze.

Bijkomend gelden op een zeeschip nog specifieke voorwaarden voor de veilige stuwage van gevaarlijke stoffen aan boord. De vervoerseisen voor

² Inrichting: elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht;

³ <https://publicatiereeksgevaarlijkstoffen.nl/publicaties/PGS7.html>

gevaarlijke stoffen zijn vanuit de Verenigde Naties zoveel als mogelijk geüniformeerd als het gaat om de diverse vormen van transport. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 3 is de ladingcapaciteit afhankelijk van het vervoermiddel zelf maar de veiligheidseisen voor transport van gevaarlijke stoffen zijn hetzelfde.

Voor de opslag van ammoniumnitraat worden veiligheidseisen gesteld die afhankelijk zijn van de hoeveelheid en samenstelling van de opgeslagen ammoniumnitraat en ammoniumnitraathoudend kunstmest. Zowel de vervoersregelgeving als de regelgeving voor opslag streven in alle gevallen een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau na.

Vraag 8

Klopt het dat de lading ammoniumnitraat bestemd was als explosief in de mijnbouw, niet in Rotterdam is gelost of overgeslagen en dat er voor deze lading specifiek geen reden was om de haven aan te doen, behalve dat ze zich nou eenmaal aan boord van dit schip bevond? Dat, met andere woorden, het risico dat uit ging van deze lading op deze plek, geen of slechts zeer geringe toegevoegde waarde had voor Nederland? Klopt het dat een andere planning, waarbij gevaarlijke ladingen zoveel mogelijk rechtstreeks worden vervoerd, een minimaal aantal havens passeren en een minimaal aantal kleren worden overgeslagen, risico's kan verkleinen? Is dit een streven, is hier beleid op?

Antwoord 8

Het schip heeft Rotterdam aangedaan om een aantal containers te laden en vervolgens door te varen naar Chili om het ammoniumnitraat te lossen (om uiteindelijk te worden bewerkt als grondstof voor te vervaardigen explosieven die worden gebruikt in «open-pit» mijnbouw). Er zijn in Rotterdam geen handelingen uitgevoerd met betrekking tot het ammoniumnitraat. Deze vorm van ammoniumnitraat betreft een niet explosieve vorm die geen of verwaarloosbare risico's heeft voor de omgeving. Het internationaal geldende recht van vrije doorvaart houdt in dat een schip een haven moet kunnen binnenlopen. De reder heeft aldus een vaarroute opgesteld met de wetenschap dat er containers geladen moesten worden in Rotterdam. Vanuit het nautisch beheer van de haven bestaat er geen beleid op planningen/vaarplannen van reders gericht op het minder aanlopen van havens teneinde mogelijke risico's van lading te verkleinen.

Vraag 9

Zijn er andere plekken in Nederland waar grote hoeveelheden ontplofbaar ammoniumnitraat worden op- of overgeslagen?

Antwoord 9

Nee, uit eerder opgevraagde informatie bij omgevingsdiensten blijkt dat er geen andere locaties zijn waar detoneerbaar ammoniumnitraathoudend kunstmest (groep 4 uit PGS 7 indeling) wordt opgeslagen⁴.

Vraag 10

Waarom staat Yara, dat toestemming heeft om een (relatief bescheiden hoeveelheid) ammoniumnitraat op te slaan en te verwerken, niet in de categorie «explosief» vermeld op de risicokaart die door onder andere uw ministerie wordt beheerd? Welke andere risico's staan niet vermeld op deze kaart?

Antwoord 10

Op de risicokaart wordt informatie getoond van bedrijven die op grond van het Registratiebesluit externe veiligheid en/of de Regeling provinciale risicokaart moeten worden opgenomen in het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS). Het Register en de risicokaart worden beheerd door de provincies gezamenlijk. Bevoegd gezag is verantwoordelijk voor het aanleveren van de juiste gegevens.

Een Brzo inrichting (zoals Yara) valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op grond van art. 3 uit het Registratiebesluit EV, moeten

⁴ Kamervragen (Aanhangsel) 2019–2020, nr. 4083

Bevi inrichtingen in het RRGs worden opgenomen. Het Registratiebesluit schrijft ook voor welke informatie daarbij noodzakelijk is. Dat geldt bijvoorbeeld voor het vermelden van de risicoafstanden (plaatsgebonden risico) die volgen uit de Kwantitatieve Risico Analyse (QRA) bij de vergunning. Deze risicocontour afstanden worden daarom vermeld op de Risicokaart. De detoneerbare stoffen uit groep 4 van PGS7, waaraan in het antwoord van vraag 6 wordt gerefereerd, zijn niet als explosief geclassificeerd. Groep 4-meststoffen hebben de intrinsieke eigenschap gevoelig te zijn voor detonatie, onder de voorwaarden zoals beschreven in de Europese verordening (EU) 2019/1009. Om het product als zodanig tot detonatie te brengen zijn echter verschillende randvoorwaarden nodig, waaronder een secundair explosief, waar bij reguliere opslag onder de voorschriften van PGS7 niet aan wordt voldaan.

Vraag 11

Kunnen risico's voor mensenlevens niet makkelijk fors worden gereduceerd door schepen met een dergelijk verwoestend potentieel elders in de haven te laten afmeren? Dus niet in de buurt van woonwijken, maar eerder op bijvoorbeeld de Maasvlakte?

Antwoord 11

Deze vorm van ammoniumnitraat betreft een niet explosieve vorm die geen of verwaarloosbare risico's heeft voor de omgeving. In de door de gemeenteraad vastgestelde Havenverordening Rotterdam zijn in Hoofdstuk 7 («*Zoneeringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking of bulk*») zoneringsregels afgesproken voor schepen met gevaarlijke stoffen die ligplaats willen nemen in de nabijheid van woonconcentraties. De classificatie en de hoeveelheid van een stof dat zich aan boord bevindt, bepaalt tot op welke afstand van een woonconcentratie een schip mag afmeren. Het zeeschip, de Ditlef Reefer, lag gemeerd conform de Havenverordening Rotterdam 2020.

Vraag 12

Gezien de explosie in Beiroet, kunt u globaal aangeven wat de gevolgen waren geweest voor de woonwijken, bedrijven en mensen in de buurt, als de lading van dit schip was ontploft?

Antwoord 12

In de vorm waarin dit ammoniumnitraat werd vervoerd had deze geen explosieve eigenschappen. Om deze stof explosieve eigenschappen te geven moeten de stoffeigenschappen worden veranderd (bijvoorbeeld door het toevoegen van externe stoffen en het toevoegen van een ontstekingsmechanisme). Deze omstandigheden waren niet aanwezig op het schip en derhalve heeft het ontploffingsscenario hier niet heeft gespeeld. Over de mogelijke schade en gevolgen voor mensen in het geval van een explosie valt daarom geen uitspraak te doen.