

Vergaderjaar 2004–2005

27 801

Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

24 611

Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen

27 628

Registratieplicht risicosituaties gevaarlijke stoffen

Nr. 39 HERDRUK*

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 april 2005

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 23 maart 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 7 september 2004 vierde voortgangsrapportage inzake het externe veiligheidsbeleid (VROM-04-756);**
- **Brief van de minister van VW en de staatssecretaris van VROM, d.d. 8 september 2004 inzake circulaire risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen (24 611, nr. 5);**
- **Brief van de minister van VROM, d.d. 11 oktober 2004 houdende antwoorden op commissievragen inzake het emplacement Roosendaal (27 628, nr. 19);**
- **Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 9 november 2004 Evaluatie uitvoering Besluit risico's zware ongevallen 1999 (VROM-04-1000);**
- **Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 6 januari 2005 met het kabinetsstandpunt Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG (27 801, nr. 26);**
- **Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 12 januari 2005 met de Kabinetsreactie op het gezamenlijke advies «Verantwoorde risico's, veilige ruimte» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad (27 801, nr. 27);**
- **Brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 22 februari 2005 met Beantwoording vragen Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG (27 801, nr. 29).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

* I.v.m. een correctie in de agenda van het algemeen overleg.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Fierens (ondervoorzitter), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA), Samsom (PvdA) en Veenendaal (VVD). Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer-Kaya (D66), Gerkens (SP), Boelhouwer (PvdA), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Oplaat (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas

(PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waal-

kens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA) steunt het streven van het kabinet naar een reëel extern veiligheidsbeleid, vooral voor ammoniak, LPG en chloor. Door een deal met Akzo-Nobel van 65 mln is twee jaar geleden de veiligheidsproblematiek rond de chloortransporten verregaand gereduceerd. De regering richt zich nu vooral op ammoniak en LPG, bedrijfstakken van substantieel belang, met een forse lobby. Onder andere omdat er onduidelijkheid was over het draagvlak van het onderzoek naar de verbetering van opslag, productie en transport heeft de Kamer op 24 februari een hoorzitting gehouden, waar haar duidelijk is geworden dat er nog fundamentele verschillen van inschatting zijn. Zo duidde een groot deel van de industriële partners de problematiek waarop de Ketenstudies zijn gericht aan als *restrisiko's*. Zij verweten het kabinet een te exclusieve effectbenadering te volgen, in plaats van risico te zien als kans maal effect. Er leek niet veel bereidheid te zijn tot het nemen van de maatregelen waarover het kabinet met hen wil onderhandelen. Het CPB gaf aan dat er ruim een miljard doelmatigheidswinst zou kunnen worden bereikt met het uitfasen van LPG, hetgeen door de LPG-sector werd tegengesproken. Zij vindt geen reactie van het kabinet op dit punt.

Mevrouw Van Heteren is blij met de goede studies en doorberekeningen. De hardheid van de door het kabinet voorgestelde maatregelen varieert echter tot haar teleurstelling nogal. Zij ziet vier belangrijke punten:

1. De staatssecretaris leunt sterk op de goodwill van het bedrijfsleven, die in de hoorzitting nog op een laag pitje leek te staan.
2. Er is nog veel te weinig duidelijkheid over de internationale context en de nieuwe vervoersstromen. Wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ontbreekt.
3. Er is grote onzekerheid over toekomstige effecten als de verrommeling van de ruimtelijke ordening.
4. Er is bij lokale bestuurders nogal wat verwarring over wat op hen af komt.

De hoorzitting heeft de zorgen van mevrouw Van Heteren op deze vier punten vergroot. Zij ontwaart wederom de beperkingen van de politiek tegenover het internationale bedrijfsleven. Zij vraagt of het kabinet de inconsistenties in het beleidsschema echt wil aanpakken. Er worden bijvoorbeeld stevige bronmaatregelen voorgesteld bij LPG, maar veel minder bij de ammoniak. Zij is er helemaal niet gerust op dat de voorgestelde ambities en normen voor 2010 zullen worden gehaald. Die onrust wordt aangewakkerd als zij ziet over welk wettelijk instrumentarium de staatssecretaris en de minister in het licht van de internationale verplichtingen en afspraken beschikken. Wat doet de staatssecretaris bijvoorbeeld tegen voortdurend verzet van vervoerders tegen hittewerende coating van transportmiddelen? Wat denken de bewindspersonen te doen met nieuwe vervoersstromen? Welke nieuwe ontwikkelingen met consequenties voor het ingezette beleid kunnen zich voordoen? Het kabinet wil zich inspannen voor overleg en verkenningen, maar dit leidt nog niet tot het inzicht tot welke concrete resultaten die zullen voeren. Zo heeft DSM tijdens de hoorzitting niet aangegeven dat er erg veel onderhandelingsruimte is. Zij begrijpt heel goed dat een productiestop in Geleen heel ingewikkeld zou zijn, maar het kabinet gaat er ten dele wel van uit. Ammoniakvervoer per rail levert problemen op voor de rampenbestrijding. Het kabinet wil bijvoorbeeld het transport over de lijn Geleen-IJmuiden verminderen, maar dat moet ook weer door overleg met DSM.

In het geval van de LPG is de inzet harder, omdat de overschrijding van de externe veiligheidsnormen groter is. Het kabinet zal urgente gevallen saneren, maar er wordt fors gegoocheld met wat als urgent moet worden aangemerkt. Het kabinet rekent zich rijk met maatregelen die in veel gevallen nog niet zijn genomen. Als de sector niet meewerkt aan afspraken om aan de normen te voldoen, zal het kabinet wettelijke en

fiscale maatregelen nemen. Mevrouw Van Heteren hoort graag hoe hard die dan zijn en wat er gebeurt als het bedrijfsleven in de LPG-sector en de ammoniaksector bepaalde maatregelen niet neemt.

In enkele gebieden dreigen de risico's zich te concentreren, vooral in de Drechtsteden. Mevrouw Van Heteren vraagt of de beschikbare 15 mln voldoende zijn om de knelpunten op korte termijn op te lossen.

De heer **De Krom** (VVD) complimenteert het kabinet met de veiligheidsanalyses van de ketens van chloor, ammoniak en LPG, waardoor de politiek een goed handvat krijgt om keuzes te maken. Het heeft wel lang geduurd en er is nog een groot aantal vervolgonderzoeken nodig, zodat er nu niet veel te beslissen valt. Eigenlijk is nu maar één voornemen rijp voor een besluit, namelijk het saneren van LPG-stations in de binnensteden, waarin hij zich overigens kan vinden. Met het kabinet is hij van mening dat het fiscale regime van LPG gehandhaafd moet blijven zolang er nog milieuvoordelen zijn. Het kabinet moet echter ook duidelijk maken hoe lang dit regime minimaal nog blijft gelden. De sector moet de investering van 30 mln kunnen terugverdienen.

Het rapport Nuchter omgaan met risico's heeft geen rol gespeeld bij de Ketens studies. De systematiek van de risicoladder is niet toegepast. De heer De Krom acht het risico van een dijkdoorbraak of het risico van luchtkwaliteitsproblemen vele malen groter dan het risico van een ongeval met transport van ammoniak of LPG. Dit zijn risico's waarop het individu geen invloed heeft, zoals het die wel heeft als automobilist of fietser. Zijns inziens moet het geld worden ingezet waar dat het meest rendabel is. Hij vraagt waar de multicriteria-analyse waarom hij eerder heeft gevraagd blijft. Bij Yara Sluiskil wordt ten koste van honderden miljoenen de kans op een ramp met meer dan tien dodelijke slachtoffers teruggebracht van 1,84 op 10 mln tot 1,50 op 10 mln. Uiteraard moet het ALARA-principe worden gevolgd, maar welke overheid moet daar eigenlijk op toezien? De provincie Zeeland is al uitgebreid met het bedrijf in gesprek. Waarom moet Den Haag zich er dan nog mee bemoeien?

Het CPB meldt dat de kosten van het voorgestelde perspectief voor het ammoniaktransport excessief zijn ten opzichte van de baten. Nergens wordt het plaatsgebonden of groepsrisico overschreden. Toch wenst het kabinet overheveling naar de binnenvaart, omdat de effecten van een ongeluk zo groot zouden zijn dat de maatschappij wordt ontwricht. Het kabinet lijkt uitsluitend te redeneren op basis van het effect. Het Veilig transportpakket railvervoer is veruit de goedkoopste optie. KPMG verwacht bovendien dat de vraag naar ammoniak in de toekomst zal dalen. Het is de heer De Krom niet duidelijk waar het kabinet de verantwoordelijkheid voor de communicatie met de burgers over de risico's neerlegt.

De heer De Krom hoopt dat het goede voorbeeld van de concentratie van chloortransporten door Akzo navolging vindt, bijvoorbeeld bij DSM, waar het ammoniaktransport met 80% zou kunnen verminderen. Hij steunt het perspectief om het vervoer van zoveel mogelijk gevaarlijke stoffen over de Betuweroute te laten gaan, maar hij vraagt zich af hoe dit moet worden gerealiseerd, bijvoorbeeld via de wet. Hij vraagt om een toelichting op de ontwikkelingen bij Microchemie in Rotterdam. Hij vreest voor een toename van het ammoniakvervoer.

In het regeerakkoord is afgesproken dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het beleid in de rest van Europa, tenzij er specifiek Nederlandse omstandigheden zijn. Het groepsrisico wordt alleen in Zwitserland toegepast. Milieuvergunningen voor spooreplacements zijn alleen in Nederland vereist.

Het begrip «rangeren» wordt door verschillende gemeenten verschillend gehanteerd. Het resultaat is dat transport soms een omweg maakt langs andere gemeenten. Omdat de gemeente Uitgeest een locomotiefwissel 's nachts vanwege geluidshinder niet toestaat, moet het transport via de

Velsertunnel en het toch al overbelaste baanvak Amsterdam-Haarlem, terwijl de route via de Hemtunnel veel veiliger zou zijn.

Voor het wegtransport van LPG ziet de heer De Krom herrotering als enige mogelijkheid, waarbij hij aandacht vraagt voor de situatie rond Amsterdam. De winst van transport van LPG via rail is in vergelijking met de binnenvaart heel klein, afgezien van de vraag of dit zou kunnen worden afgedwongen.

De Drechtsteden dreigen het kind van de rekening te worden van vermindering van veiligheidsrisico's elders.

Het is de heer De Krom niet duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is, vooral waar het het transport van gevaarlijke stoffen betreft.

Op dit moment stemt de fractie van de VVD nog niet in met een aantal voorziene, ingrijpende maatregelen, omdat de plannen nog te vaag zijn.

Mevrouw **Van Velzen** (SP) vindt dat het kabinet erg lang heeft gedaan over de Ketenstudies, die goede analyses bevatten, maar weinig opleveren aan concrete maatregelen. Zij wenst duidelijke informatie voor lokale overheden en burgers, met wettelijke regels voor productie en transport, waarbij moet worden gestreefd naar een vermindering van het transport van gevaarlijke stoffen. Zij waardeert het als gemeenten de mogelijkheid krijgen, zelf te bepalen welke en hoeveel risico's zij in hun gebied toelaten, maar zij vindt niet terug hoe de staatssecretaris daarvoor wil zorgen. De gemeenten hebben helemaal geen zicht op de transporten die er zijn. Met de huidige wetgeving in Europa en Nederland is het niet mogelijk om eisen aan transporten te stellen. Haars inziens zou de overheid de veiligste modaliteit en de veiligste route verplicht moeten kunnen stellen, maar het kabinet laat het het liefst gewoon aan de bedrijven over. De Adviesraad gevaarlijke stoffen geeft aan dat niet duidelijk is bij wie de verantwoordelijkheden voor risicobeheersing berusten, dat bedrijven zich niet gestimuleerd voelen om te streven naar maximale risicobeheersing en dat er onvoldoende communicatie is tussen overheden.

Minister Pronk heeft destijds voor het chloorvervoer voor Akzo-Nobel een deal gesloten die de Staat 65 mln heeft gekost. Niettemin kan elk bedrijf nu nog steeds zo maar beginnen met nieuwe chloortransporten. Het huidige beleid is daarom niet toekomstbestendig. Mevrouw Van Velzen vraagt wie er zicht heeft op de chloortransporten. Hoeveel is er in het afgelopen jaar vervoerd? Zijn er sancties als de maxima worden overschreden? Zij is het er niet mee eens dat chloor een afgehandeld dossier zou zijn.

De bewindslieden willen zich inzetten om de ammoniakproductie en het vervoer te verminderen, maar mevrouw Van Velzen kan geen inspanningsverplichtingen terugvinden. Zij kan zich veel oplossingsrichtingen voorstellen. Zij acht het heel wenselijk om productie en verwerking dichter bij elkaar te brengen. Vermoedelijk moet het kabinet zich op Europees niveau inzetten om mogelijkheden daarvoor te creëren. Zij ziet voornamelijk dat er veel gesproken wordt met het bedrijfsleven. Voor convenanten is zij allergisch. Zij vraagt of er een noodscenario is voor het geval dat het poldermodel niet werkt en of de minister bereid is wetgeving voor te bereiden.

Mevrouw Van Velzen ziet niet goed welke toekomstvisie er is voor LPG. Haar fractie vindt het gebruik van deze brandstof gewenst, maar onderkent het probleem van de opslag in bewoonde gebieden. Er is een grote kans dat waterstof de energiedrager van de toekomst wordt, dus nagegaan zou moeten worden hoe een veilige opslag daarvan kan worden gecreëerd. Daarvoor zou alvast geld moeten worden gereserveerd.

Er is wel overleg gevoerd met de industrie, maar er is niet teruggekoppeld welke besluiten zijn genomen over de Ketenstudies. Zij is bang dat een structuur met gesprekken en convenanten zo zal mislukken.

Railion zou de extra kosten van veiliger transport via de Betuweroute vergoed willen krijgen. Vervoer over de Betuweroute lijkt mevrouw Van

Velzen wenselijk. In een krantenartikel heeft zij gelezen dat de minister dit zou willen stimuleren met subsidies, via VROM. Zij vraagt waar het geld dan vandaan moet komen.

Uit een evaluatie van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) blijkt dat doelstellingen maar ten dele worden gehaald, er niet voldoende wordt gehandhaafd, bedrijven onvoldoende gegevens aanleveren en de burgers niet goed worden geïnformeerd.

De staatssecretaris moet naar het oordeel van mevrouw Van Velzen in de Europese Unie aangeven dat niet het level playing field leidend zou moeten zijn, maar het groepsrisico.

De heer **Koopmans** (CDA) valt het op dat het kabinet ervoor kiest het vervoer van ammoniak van het spoor over te hevelen naar de binnenvaart, hoewel het CPB daarvan hoge kosten en een laag veiligheidsrendement verwacht. Voorts kiest het kabinet voor het verplaatsen van het vervoer naar de binnenvaart en het geleidelijk uitfaseren van het gebruik. Er is veel kritiek op gekomen dat het kabinet sterk uitgaat van het effect en minder van de mate van het risico. Er is veel waardering voor de notitie Nuchter omgaan met risico's. De heer Koopmans vraagt waarom het kabinet in de Ketenstudies uitdrukkelijk niet kiest voor de aanpak die in de notitie is beschreven.

Vervolgens vraagt de heer Koopmans waarom het kabinet nu al kiest voor het verschuiven van transport van de ene modaliteit naar de andere. Er moet nog veel onderzoek naar de veiligheid van de binnenvaart plaatsvinden. Hij betwijfelt of zijn fractie al kan instemmen met de richting die het kabinet op wil. Hij vindt ook dat de overheid jegens de sectoren consistentie moet betrachten.

Volgens het hoofdlijnenakkoord moet worden gestreefd naar strenge Europese normen, echter zonder een Nederlandse kop daar bovenop. Yara Sluiskil vindt echter dat de Nederlandse overheid sterk vooruitloopt op wat op Europees niveau is afgesproken.

Vooralsnog is de heer Koopmans er voorstander van de fiscale voordelen van het gebruik van LPG te handhaven tot het moment dat andere brandstoffen schoner zijn. Hij wijst erop dat het CBS tot een positieve kostenbatenanalyse over de uitfasering van LPG komt door de opbrengst van accijnzen voor drie miljard mee te rekenen.

De heer Koopmans vraagt hoe het kabinet het ammoniakvervoer via de binnenvaart dan wel het spoor denkt te sturen en welke risico's er dan ontstaan. Vervolgens vraagt hij of het besluit tot sanering van LPG-tankstations binnen de Europese normen past en haalbaar is als tegelijkertijd wordt gekozen voor langzaam uitfaseren. Hij betwijfelt of de sector verplicht kan worden tot coating voor het LPG-wegvervoer als er geen zicht kan worden gegeven op continuïteit. Wat betekent dit voor het transport vanuit Amsterdam naar andere delen van Europa? Hij vraagt voorts of bij de herprioritering van gevaarlijk vervoer over het spoor een risiconeutrale aanpak voor de Drechtsteden mogelijk is. Er zal desnoods substantieel in de verbetering van de veiligheid daar moeten worden geïnvesteerd door verbetering van de infrastructuur.

Van belang is voor de heer Koopmans hoe het kabinet invulling geeft aan de sturingsinstrumenten om ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor het beperken of ontstaan van externe veiligheidsrisico's tegen te gaan. Hij wijst op het winkelcentrum Piazza in Eindhoven, dat is gebouwd alvorens erover is nagedacht. Alle binnensteden kampen met dezelfde problematiek.

De heer Koopmans is blij met het akkoord over het spoorwegemplacement Venlo, waar volgens hem nog één puntje moet worden opgelost. Hij vraagt of er iets te zeggen valt over de ontwikkelingen rond het spoorwegemplacement Roosendaal en het verminderen van risico's door gebruik te maken van de RoBel-spoorlijn.

De heer Koopmans vraagt of de berekeningen over plaatsgebonden risicocontouren bij gas- en olieleidingen realistisch zijn. Er is sprake van investeringen door de Gasunie tussen een en zes miljard, die volgens de Gasunie geringer zouden kunnen zijn. Hij hoopt niet dat er normen worden vastgesteld die straks weer moeten worden gerepareerd. Bij brief van 18 maart van het departement van VROM is een vooraankondiging gedaan van een tweede ronde veiligheidsrapporten in het kader van het Brzo. Enkele provincies hebben verbaasd gereageerd, omdat het bevoegd gezag, de provincies zelf, is gepasseerd en omdat bedrijven onvoldoende op de hoogte zijn welke rapporten er aangeleverd zouden moeten worden. Het lijkt de heer Koopmans goed de verbetering van het Brzo in te kaderen in het project modernisering VROM-regelgeving.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) herinnert zich hoe minister Kamp de Ketenstudies noemde als lonkend perspectief om tot duidelijkheid en besluitvorming over de externe veiligheid te komen. Tot zijn spijt brengen de Ketenstudies nu niet de doorbraak die toen werd verwacht. Het kabinet formuleert boterzacht beleid en schuift heel veel vooruit. Als gevolg hiervan worden zijns inziens bestaande gevaarlijke situaties onvoldoende aangepakt en worden nieuwe gevaarlijke situaties niet voorkomen. Het gaat over kleine risico's, die echter heel grote maatschappelijke gevolgen zullen hebben, door rampen die ontwrichtend werken. Het aantal doden is dan afgezet tegen bijvoorbeeld het aantal verkeersdoden wel gering, maar de maatschappelijke impact is veel groter. Er ontstaan grote, permanente gevoelens van onveiligheid bij de mensen die met de risico's leven. Die zijn niet verdisconteerd in de risicosommen, die alleen een beeld geven van het uiteindelijke effect. Het moet hem van het hart dat de groepsrisiconorm voor het transport te ruim is, tienmaal ruimer dan voor een installatie. Het is dan niet verbazend dat er nauwelijks normoverschrijdingen zijn. Hij ziet geen goede reden om af te wijken van de groepsrisiconorm die gehanteerd wordt voor een installatie. De gevaarlijke ammoniaktransporten voor DSM van Geleen naar IJmuiden dienen om tot een laagwaardig product als kunstmest te komen. Hij vraagt zich af of het dit wel waard is. Desnoods zouden fabrieken moeten sluiten als de risico's in relatie tot de opbrengsten te groot worden. Als de samenleving niet onder de sluiting uit kan, zal de overheid daar geld voor over moeten hebben, maar niet te snel en niet te veel. De bedrijven kunnen ook op andere manieren onder de druk worden gezet om de productie te minimaliseren. De wetgeving zit nu zo beroerd in elkaar dat om bepaalde activiteiten te beëindigen soms compensatie moet worden betaald. Als er overigens op verschillende terreinen problemen zijn, moeten die allemaal worden aangepakt. Hij vindt het onjuist om het ene risico met het andere te vergelijken. Hij wil nu echter niet verder debatteren over bijvoorbeeld de kustbeveiliging. Hij pleit voor veel meer regelgeving, mede omdat de bedrijven helemaal niet veel voor overleg blijken te voelen en het er ook niet naar uitziet dat overleg gemakkelijk tot resultaten zal leiden. Het kabinet stelt in antwoord op vraag 45 dat de bereidheid tot overleg niet is getoetst, maar het kiest desondanks voor een route die staat of valt met de bereidheid van bedrijven om in overleg allerlei maatregelen te nemen die vaak pijn doen bij die bedrijven. Het lijkt hem niet mogelijk om te overleggen over situaties die nog niet bestaan. In een geval als dat van Microchemie moet al regelgeving klaar liggen. Er is een wet in voorbereiding, die in werking moet zijn als de Betuwelijn open gaat, om gevaarlijke transporten via het spoor te kunnen laten verlopen. De heer Duyvendak heeft de indruk dat er nog veel onzekerheden zijn. Hij vraagt of voor de maximale risicoruimte de, in zijn ogen eigenlijk veel te ruime, groepsrisiconorm zal worden gehanteerd. ProRail heeft er de aandacht op gevestigd dat routedwang van Nederland naar Duitsland invoeren wel mogelijk is, maar het omgekeerde niet.

Naar het inzicht van de heer Duyvendak is dringend wetgeving noodzakelijk voor de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer, zodat niet alleen vergunningen noodzakelijk zijn voor een installatie, maar ook voor het vervoer van en naar een installatie. Hij verwijst weer naar Microchemie.

Hittewerende coating voor LPG-vervoer dient naar het oordeel van de heer Duyvendak gewoon verplicht te worden gesteld, omdat het effect enorm positief is, ook al omdat in bijvoorbeeld spoorwegwagons steeds weer andere stoffen vervoerd kunnen worden. Hij acht ook voor het wegtransport routedwang noodzakelijk. Transport van gevaarlijke stoffen zou op veel minder wegen dan nu moeten worden toegelaten. Hij onderstreept de zorgen van zijn collega's over de situatie in de Drechtsteden.

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris** noemt het uniek dat in een hele keten veiligheidsvraagstukken worden bestudeerd. Als resultaat daarvan zal wel een gecompliceerd ingrijpen in sectorale wet- en regelgeving noodzakelijk zijn. Voor de studie is intensief samengewerkt met tal van bedrijven, gemeenten, maatschappelijke organisaties enz. Op basis van de studie heeft het kabinet een standpunt bepaald, dat niet intensief is besproken met bedrijven, gemeenten en maatschappelijke organisaties, maar het is wel toegelicht. Als keiharde resultaatsverplichting is geformuleerd dat het kabinet zich committeert aan het bereiken van de doelstellingen inzake plaatsgebonden risico's in 2010. Voor het groepsrisico is de lijn dat een forse inspanning wordt geleverd, maar met lokaal maatwerk. Voor de situatie in Dordrecht en voor de tankstations is echter een scherpe doelstelling geformuleerd, namelijk dat het groepsrisico niet mag toenemen. In het effectgerichte beleid, dat wordt gezien als een proces van permanente verbetering, wordt het ALARA-principe uit de Wet milieubeheer toegepast. Nagegaan wordt of verbeteringen in relatie tot de opbrengst in termen van extra veiligheid gevraagd mogen worden van een bedrijf. Als voor een buitengewoon gering bedrag een nog grotere veiligheid kan worden verkregen dan er al was, waarom zou dat dan niet gebeuren? Deze processen zullen zich in goed overleg moeten voltrekken, zonder dat de overheid meteen regels oplegt.

Als het beschreven beleid niet kan worden verwezenlijkt in goed overleg, komt de staatssecretaris terug bij de Kamer, met de vraag of zij alsnog verder wil gaan met regelgeving. Hij wil daar echter niet mee beginnen. Hij is helemaal niet pessimistisch over het overleg met de sectoren, bijvoorbeeld over de basisafspraken die met de LPG-sector zijn gemaakt om tot een convenant met harde afspraken te komen. Hij is ook niet bang dat bijvoorbeeld met Yara problemen ontstaan. Er is geen sprake van dat de overheid eisenpakketten van 120 mln of 140 mln zou formuleren. Het bedrijf zelf is bezig met een heroriëntatie, om activiteiten in Sluiskil te concentreren. Daardoor zou bijvoorbeeld vervoer van ammoniak over de Westerschelde niet meer nodig zijn. Het overleg met DSM loopt wat minder vlot, maar is niet negatief, evenmin als dat met Vopak.

In Nuchter omgaan met risico's wordt ervan uitgegaan dat problemen niet altijd worden opgelost door middel van het klassieke normdenken, doordat de samenleving soms risico's niet en soms wel accepteert. Dan moet worden bepaald wanneer, met een aantal criteria, wel en wanneer niet aan de norm zal worden voldaan. De risiconorm 10^{-6} kost voor legionella drie miljard. Dat wordt te veel gevonden. Voor productie en vervoer van chloor wordt al aan de norm voldaan, maar dat transport wordt verder aangepakt, omdat de vrees voor maatschappelijke ontwrichting op dat punt groter is. De norm voor het plaatsgebonden risico van een dijkdoorbraak is ook 10^{-6} , maar het groepsrisico is er veel groter. Bij de verdeling van een vastgesteld budget over verschillende risico's wordt gezocht naar optimalisering, bijvoorbeeld bij CO₂-beleid en ander milieubeleid.

Aan maatschappelijke actoren die bepaalde bedrijvigheid ontplooiën mogen ook eisen worden gesteld. Een bedrijf mag worden gevraagd zo veilig mogelijk te opereren, zonder een relatie met een publieke afweging voor de besteding van budgetten. Hierover zal in de toekomst zeker worden gediscussieerd met de Kamer.

De verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer is een instrument dat een rol kan spelen om bij een inrichtingsvergunning voor een bepaalde locatie een relatie te leggen met transport. Er zijn overigens nog meer regels waarmee toekomstige situaties kunnen worden beoordeeld. Normen voor transporten kunnen niet per gemeente worden vastgesteld, want dan ontstaat een enorme chaos.

Soms wordt voor de vermindering van groepsrisico's een groot bedrag uitgegeven, maar als ooit een ramp gebeurt zal iedereen zich afvragen waarom niet met een toch altijd nog relatief gering bedrag een risico is uitgeschakeld. Het effect is niet alleen uit te drukken in termen van opbrengsten. Relevant is tegenwoordig ook het begrip «moedwillige verstoring». Gelet op het risicoprofiel van bijvoorbeeld ammoniak moet daarom heel goed worden nagegaan of transporten niet zoveel mogelijk kunnen worden beëindigd, volgens het ALARA-principe. Er kan niet iets van een bedrijf gevraagd worden wat onbetaalbaar en onredelijk is. De staatssecretaris vindt de meer integrale risicobenadering, met een verbreding naar andere velden, zeker een element van belang, al wil hij die niet beslissend laten zijn, omdat dan altijd een rekenom beslissend zal zijn, terwijl ook rekening moet worden gehouden met emoties en de mogelijkheid van moedwillige verstoring.

De staatssecretaris erkent dat hij zorgen heeft over de routing voor gevaarlijke stoffen, omdat individuele gemeenten die niet te zeer mogen kunnen beïnvloeden. Onder voorwaarden kan de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer een goed instrument zijn.

Het bronbeleid, bijvoorbeeld veiligheidsnormen voor auto's, is een Europese zaak. Nederland kan niet vragen dat alle vrachtwagens binnen de Unie worden gecoat. Natuurlijk zijn er wel voor Nederland specifieke situaties. Er vinden grote transporten plaats, vanuit de grootste haven van Europa, door dichtbevolkt gebied, over een railinfrastructuur die dwars door de steden gaat. De staatssecretaris voelt daarom op dit punt niets voor geharmoniseerde Europese veiligheidsafstandsnormen. In tal van landen zijn grotere veiligheidsafstanden mogelijk, omdat er meer ruimte is. Het lijkt hem zeer gelegitimeerd dat Nederland daarom extra inspanningen doet om op andere wijze tot meer veiligheid te komen, want anders zijn grote saneringsoperaties voor het transport nodig. Er wordt in goed overleg, maar niet vrijblijvend, gewerkt aan dit veiligheidsbeleid.

De staatssecretaris is het eens met de analyse van de heer Koopmans van de uitkomst van de CPB-studie naar LPG. Is geen LPG meer beschikbaar, dan levert de accijns op benzine veel meer op. Het kabinet heeft echter geen enkele behoefte om het gebruik van LPG uit te faseren, want het gebruik ervan levert een grote bijdrage aan een betere luchtkwaliteit. De verschillen tussen de milieuprestaties van LPG en benzine zijn aanmerkelijk kleiner dan vroeger, maar als LPG verdwijnt en er veel meer diesel wordt gebruikt, is er geen enkele winst. De LPG-sector is in principe bereid te voldoen aan de veiligheidseisen voor 2010. Gebeurt dat toch niet, dan zal er nieuwe regelgeving moeten komen. Wordt er in de sector geïnvesteerd in verbeteringen, dan lijkt het de staatssecretaris redelijk dat de sector compensatie vraagt als een volgend kabinet onverhoeds toch wil uitfaseren. Zelf wil hij dat uitfaseren niet. Dat is ook het kabinetsstandpunt. Hij kan geen garanties geven over wat volgende kabinetten doen, maar hij vindt dat de discussie nu moet stoppen, omdat die leidt tot een negatief beeld bij de LPG-sector, die zich juist heeft geëngageerd aan het oplossen van de knelpunten op het punt van de veiligheid. Er moet goed worden gekeken naar de risico's in de Drechtsteden. Het uitgangspunt van het kabinet is dat groepsrisico's niet mogen toenemen,

maar juist minder moeten worden. De staatssecretaris wijst erop dat 15 mln uit de middelen voor externe veiligheid voor hulpverlening is gereserveerd. VROM, VenW, ProRail en de regio onderzoeken de mogelijkheden om de infrastructuur technisch te verbeteren, bijvoorbeeld door ondertunneling van de Laan van de Verenigde Naties.

De staatssecretaris deelt mede dat op 14 april een zitting bij de Raad van State plaatsvindt, omdat VROM vindt dat een vergunning voor Microchemie na drie jaar niet gebruikt te zijn door de provincie had moeten worden ingetrokken. Voorts heeft hij de landsadvocaat gevraagd of hij op grond van de Wet milieubeheer een aanwijzing kan geven. Verder wordt onderzocht of het vervoer van ammoniak langs de Drechtsteden kan worden verboden.

Op de langere termijn, misschien over 15 jaar of 25 jaar, zal waterstof wellicht een belangrijke energiedrager voor het transport zijn. De voortgangsrapportage en de evaluatierapporten over het Brzo van vier, vijf jaar geleden waren niet zo optimistisch. Er wordt een verbeterplan uitgevoerd. De stand van zaken is globaal weergegeven in de vierde voortgangsrapportage. In november 2004 heeft de staatssecretaris de Kamer een aparte brief gestuurd, mede namens de ministers van SZW en BZK. Een landelijke regiegroep, waarin alle betrokkenen vertegenwoordigd zijn, heeft deelprojecten geformuleerd die in uitvoering zijn. Er is nog een jaar nodig voor de afronding.

Uit de Ketenstudies blijkt dat er sprake is van een afname van het risico met 80% indien ammoniak gekoeld wordt vervoerd. Vindt het plaats in vaartuigen met een versterkte scheepswand, dan kan het risico nog veel verder afnemen. De staatssecretaris is overtuigd dat deze oplossing veiliger is dan vervoer per spoor. De veiligheid van het vervoer per spoor zal in de toekomst echter ook verder toenemen. Op basis van plaatsgebonden risico, groepsrisico en het ALARA-principe wordt bekeken wat er nog veiliger kan worden gemaakt, net zoals voor het transport van chloor wordt gedaan.

In de zaak van het winkelcentrum Piazza heeft de staatssecretaris zelf de kat de bel aangebonden, omdat het veiligheidsrisico in de ruimtelijke afweging geen enkele rol had gespeeld. Maatregelen daarvoor hadden vooraf bedacht moeten worden, maar dat is pas achteraf gebeurd. Het is volgens de staatssecretaris niet nodig om het spooreplacement Roosendaal op grond van het groepsrisico uit te plaatsen. Met de gemeente wordt bekeken of met BIRK-gelden (Budget investeringen ruimtelijke kwaliteit) die bij VROM beschikbaar zijn een bijdrage kan worden geleverd aan no regret-maatregelen ter versterking van de stedenbouwkundige structuur. Met Venlo is overeenstemming bereikt. Hij zal daarover schriftelijk rapporteren.

Het buisleidingendossier is een wat verweesd dossier. Door de gasexplosie in Ghislengien is het weer actueel geworden. De coördinatie is door het kabinet aan de staatssecretaris toevertrouwd, met aparte faciliteiten voor de minister van Verkeer en Waterstaat. Er komt geld voor de externe veiligheid beschikbaar voor een verbeterslag. VROM is in overleg met de Gasunie over een actualisering van de risicoafstanden voor aardgas-transportleidingen. Er is een circulaire zonerings langs hogedrukaardgas-transportleidingen, uit 1984, die in goed overleg met andere overheden wordt herzien. In de zomer moet dat zijn afgerond. Ook hier is het uitgangspunt de 10^{-6} -norm. Er kunnen wel bijzondere omstandigheden zijn in relatie tot kosten en internationale afspraken. Zou er een gigantisch, onhaalbaar bedrag uit komen, dan is een politiek debat in de geest van Nuchter omgaan met risico's nodig. Hij verzoekt de Kamer het overleg een kans te geven. Er gebeurt niet iets dat niet bij de normering voor andere gevaarlijke activiteiten gebeurt.

Er komen risicokaarten en risicoregisters die worden gebruikt voor de communicatie over risico's. De gemeenten hebben een duidelijke taak. De staatssecretaris vraagt ook een actieve opstelling van de bedrijven. De

AIVD bekijkt de verwerkte gegevens, bijvoorbeeld de risicoafstanden bij bedrijven. Dit probleem is gebonden aan plaats en omstandigheden. Het is niet wenselijk om effectafstanden weer te geven. Het uitgangspunt is openbaarheid voor de burger. De gegevens worden echter niet zo maar wereldwijd ter beschikking gesteld.

In juli 2005 wordt er duidelijkheid gegeven over de veiligheidsrapportage. De vooraankondiging is bedoeld om tijdig te communiceren, zodat geen onnodig werk wordt verricht. Medio 2005 worden specifiek voor het bedrijfsleven nog bijeenkomsten georganiseerd. Er zijn veel instanties betrokken bij de verbetering van de Brzo. Alle partijen erkennen dat eendrachtige samenwerking nodig is om het project tot een succes te maken. De staatssecretaris verheelt niet dat er grote cultuurverschillen zijn tussen de organisaties. Getracht wordt die zoveel mogelijk in te perken.

De **minister** merkt op dat de normen voor installaties voor gevaarlijke stoffen in het buitenland strenger zijn, maar dat in Nederland de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen veel strenger zijn. Het buitenland heeft daarvoor zelfs geen normen.

De minister acht het van belang dat de opstelling van een nieuwe normering voor 2010 voor de gasleidingen betrekking heeft op nieuwe situaties. De Nota risiconormering van 1996 wordt in de circulaire verduidelijkt. De Gasunie is al enigszins gerustgesteld.

Bij het handelen met gevaarlijke stoffen kunnen heel grote risico's ontstaan. Daarom wordt een circulaire over het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgebracht. Met VROM wordt samengewerkt aan bijvoorbeeld de Ketens studies. Geen enkel beleidsinstrument zal echter kunnen wegnemen dat de samenleving een risicomaatschappij is. Er is altijd een kleine kans op een ernstig ongeval. De afweging van heel essentiële activiteiten leidt tot resultaten die niet altijd optimaal zijn voor de externe veiligheid. Dat wil echter niet zeggen dat er permanente gevoelens van onveiligheid moeten zijn. Er zal wel veel meer aan communicatie moeten worden gedaan, over het vervoer van gevaarlijke stoffen en over het nut van die stoffen. Dat zijn stoffen die de samenleving niet meer kan missen. Als in Nederland geen ammoniak meer wordt geproduceerd, wordt het elders geproduceerd en naar Nederland vervoerd. De drie stoffen van de ketens studies worden gebruikt voor de vervaardiging van plastic materialen, schoonmaakmiddelen, medische apparatuur en waterzuivering. Vervoer van gevaarlijke stoffen is nodig. In Europa is het geborgd. De minister zal in de Nota vervoer gevaarlijke stoffen ingaan op de risicocommunicatie. LPG is 25 jaar geleden geïntroduceerd als een product dat goed was voor het milieu, zonder enig oog voor externe veiligheidsrisico's. Nu zou hetzelfde kunnen gebeuren met waterstof. Dat is buitengewoon schoon, maar extreem brandbaar en explosief. Er moet dus goed worden nagedacht over de inrichting van de keten voor waterstof.

In zaken van externe veiligheid moet een compromis worden gevonden waar in het land nog gebouwd mag worden, hoeveel veiligheid er minimaal moet worden gerealiseerd en waar vervoer van gevaarlijke stoffen wordt toegelaten. De markt bepaalt daarbij de vraag naar vervoer.

In het NMP-4 is een wettelijke verankering van het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen toegezegd. De minister deelt mede dat daartoe een consequentieonderzoek wordt gedaan. Onderdeel daarvan is een risico-inventarisatie, die bijna is afgerond. Het consequentieonderzoek brengt niet alleen de risico's van het vervoer van LPG, chloor en ammoniak in kaart, maar van alle gevaarlijke stoffen. Voor een aantal locaties is gebruikgemaakt van meer actuele gegevens en betere risico inschattingen dan voor andere, hetgeen voor die locaties leidt tot andere, vaak lagere, risico's dan in de Ketens studies. De maatregelen ten behoeve van het LPG-transport, te weten de overgang van het vervoer van LPG van rail naar binnenvaart, komen daardoor wellicht in een ander daglicht. Ook de maatregelen voor de Drechtsteden zijn minder

noodzakelijk. Omdat echter veel vervoer van gevaarlijke stoffen door de Drechtsteden zal blijven gaan, wil zij niet aan de maatregelen daarvoor tornen. Bij de implementatie van de Ketenstudies zal opnieuw naar de maatregelen worden gekeken. Zij verwijst naar Kamervraag 69 over de Ketenstudies. In nauw overleg met het bedrijfsleven is een toolbox met risicoreducerende maatregelen gemaakt.

Het bedrijfsleven heeft zich tot verbazing van de minister negatief uitgelaten over de circulaire van Verkeer en Waterstaat ter verduidelijking van de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 1996. De bezorgdheid van het bedrijfsleven blijkt voort te komen uit de manier waarop de circulaire hier en daar wordt toegepast. Zij hoopt de Kamer de Nota vervoer gevaarlijke stoffen in de loop van 2005 toe te sturen. Die is dan van kracht als de Betuweroute in gebruik wordt genomen. Zij wijst erop dat de schaarse ruimte in Nederland het onmogelijk maakt om absolute veiligheid te garanderen. In andere landen is meestal meer ruimte voor bepaalde activiteiten.

In de Nota gevaarlijke stoffen zullen vele onderwerpen samenkomen, zoals de circulaire, het basisnet, routing, regulering en de resultaten van het consequentieonderzoek. Er wordt een geïntegreerd, samenhangend beleidsvoornemen gepresenteerd. De spanning tussen bouwen en het vervoer van gevaarlijke stoffen moet beheersbaar worden gemaakt, door het vaststellen van basisnetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor weg, water en spoor. Er zullen routes zijn waar een onbeperkt vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. In de veiligheidszones langs die routes gelden beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er zullen routes worden aangewezen met minder beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen en meer beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zullen ook routes zijn waar vervoer niet of onder stringente voorwaarde wordt toegelaten. Begonnen wordt met het basisnet voor het spoor. Die is dan van kracht als de Betuweroute in gebruik wordt genomen. Het ministerie werkt aan de wettelijke verankering van het basisnet, waarmee zowel het huidige vervoer als nieuwe vervoersstromen zullen kunnen worden opgevangen. Risiconormering houdt in dat er grenzen worden gesteld aan een risico. Zij kan risico's echter meestal niet helemaal wegnemen. Er blijft altijd een restrisico. In de Nota vervoer gevaarlijke stoffen zal een integrale afweging van risico's plaatsvinden. Getracht wordt op basis van vrijwilligheid coatings voor het vervoer van LPG te realiseren. Als dat niet lukt, wordt het internationaal geprobeerd. Langzamerhand komen steeds meer voordelen van de Betuweroute tot uiting. De Betuweroute wordt heel belangrijk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, omdat er geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen worden opgelegd. ProRail zal erop toezien dat het vervoer per spoor van ammoniak zoveel mogelijk via de Betuweroute plaatsvindt. Er zal een plafond komen voor het vervoer op de andere lijnen. Er kan ook worden gedacht aan een prijsmechanisme. Het vervoer op andere lijnen wordt dus gequoteerd, maar kan niet tot nul worden gereduceerd. Uit het probleem met het rangeren in Uitgeest blijkt dat nog eens moet worden nagedacht over de positie van de emplacementen. Naar het oordeel van de minister moeten cruciale spoorwegemplacementen zonder meer gebruikt blijven kunnen worden. Een vergelijkbaar probleem met Venlo is opgelost. In 2007 wordt in Venlo aan de afgesproken normeringen voldaan.

Uit de voorlopige resultaten van de evaluatie van de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat niet altijd even duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is. De minister zal daarover duidelijkheid scheppen in de Nota vervoer gevaarlijke stoffen, gebruikmakend van de adviezen van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. In de tweede helft van het jaar komt er een beleidsvoornemen daarover.

De keuze van de modaliteit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in eerste instantie aan de bedrijven. Veiligheid moet daarbij wel een belang-

rijk motief zijn. De minister wil terughoudend zijn met het toepassen van dwang. Zij wil alleen dwang toepassen als er geen alternatieven zijn en kosten en baten de beslissing rechtvaardigen. Het is ook niet altijd mogelijk om vooraf de veiligste modaliteit te bepalen, omdat die afhangt van factoren als de plaats van herkomst, de plaats van bestemming en de aard van de lading. Met DSM valt te praten over het op een termijn van tien à vijftien jaar uitfasen van de fabriek bij IJmuiden en vervanging daarvan door een fabriek bij Geleen. Voorts is het spoor vaak met kleine investeringen net zo veilig te maken als de binnenvaart.

Voor het spoor en het water zijn er voldoende gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. Voor het wegvervoer is de informatie daarover nog niet voldoende. Om meer inzicht daarin te krijgen werkt Verkeer en Waterstaat aan een beter systeem van tellingen en van camera's boven de weg. Gemeenten en provincies moeten vanaf het begin van ruimtelijke planvorming met de risiconormen rekening houden. De minister vindt het onjuist als met het vervoer moet worden opgelost wat in de besluitvorming in de gemeente of de provincie verkeerd is gegaan.

De RoBel-lijn zou een structurele oplossing kunnen bieden voor veel vervoersproblemen. De minister heeft echter met de bestuurlijke partners in Noord-Brabant afgesproken dat er binnen afzienbare termijn geen nieuwe goederenspoorlijn zal worden gebouwd tussen Rotterdam en België, omdat capaciteit noch omgevingshinder van de bestaande spoorlijn dat noodzakelijk maken. Het vervoer op deze as is de laatste jaren met 30% gedaald.

De Europese regels verzetten zich niet tegen een verplichting om voor gevaarlijke stoffen gebruik te maken van de Betuweroute. Het uitgangspunt is dat gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden als aan internationale regels wordt voldaan, maar lidstaten behouden het recht om andere redenen dan vervoersveiligheid, zoals nationale veiligheid of milieubescherming, het vervoer van gevaarlijke stoffen te routeren.

De minister vraagt zich wel eens af waarom 1088 slachtoffers in het verkeer per jaar tot minder maatschappelijke ontwrichting zou leiden dan rampen van een andere aard. Toch hebben de Bijlmerramp en de vuurwerkramp in Enschede getoond dat zulke rampen een geweldige impact hebben. Het verschil is echter een zaak van emoties. Zij beseft echter dat aan de overheid indringende vragen worden gesteld als er iets gebeurt, omdat het risico's zijn waarop het individu geen invloed heeft. Zij wil daarom met bedrijven in gesprek blijven over het verminderen van risico's op een redelijke manier.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Van Heteren** verhult niet dat zij niet blij is met het debat. Zij beseft best dat het bieden van totale veiligheid niet mogelijk is. Zij is voor een realistisch veiligheidsbeleid, maar hoort op heel veel punten dat noch de nationale overheid noch de lokale overheid veel te sturen heeft. Zij heeft weinig gehoord over het zicht van lokale bestuurders op de aanwezigheid of het transport van gevaarlijke stoffen en over de toekomstbestendigheid van nieuw vormen van ruimtelijke ordening. Mede namens de heer Duyvendak zegt zij dat zij zal voorstellen het verslag van het AO op de plenaire agenda te plaatsen. Zij overweegt het indienen van enkele moties. Zij wenst de staatssecretaris sterkte met het buisleidingendossier, waar zij overigens niet met vreugde naar uitziet.

De heer **De Krom** is blij met de uitspraken van de staatssecretaris over de LPG. Hij wil nog wel met zijn fractie overleggen of die voldoende zijn. Hij is niet overtuigd van de noodzaak van overheveling van vervoer van gevaarlijke stoffen van rail naar binnenvaart. Als dat gebeurt moeten risicoreductie en de balans in kosten en baten worden aangetoond.

De heer De Krom vindt het belangrijk dat duidelijk wordt welke verantwoordelijkheden waar berusten. Om tot besluiten te komen moet nu gewacht worden op de Nota gevaarlijke stoffen. Hij vindt het beleid erg versnipperd. Hij verzoekt de minister een datum te noemen waarop meer informatie over de spoorwegemplacements tegemoet kan worden gezien.

Mevrouw **Van Velzen** heeft een onprettig gevoel, omdat er nu niets kan worden afgerond bij gebrek aan concrete voorstellen. Zij vraagt hoeveel tijd de staatssecretaris uittrekt voor de onderhandelingen met de bedrijven en op welke termijn hij naar de Kamer komt als het niet lukt. Mevrouw Van Velzen heeft nog geen idee wat de minister bedoelt met een quotering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over andere spoorlijnen dan de Betuwelijn. Zij merkt op dat de gemeenten ook de gegevens over het vervoer per spoor en over het water moeten hebben, al was het maar om nuchter met de risico's te kunnen omgaan en de burgers een goede voorlichting te geven.

De heer **Koopmans** is wel tevreden, want zijns inziens is onrust bij burgers en bedrijven weggenomen. De staatssecretaris heeft scherpe doelstellingen geformuleerd. Het kabinet heeft de weg naar die doelen breder gemaakt dan zij tot nu toe door het bedrijfsleven werden beleefd. Hij juicht het streven naar overeenstemming over verplaatsing van de fabriek van DSM van IJmuiden naar Geleen toe. Dat is veel verstandiger dan het doen van allerlei stoere uitspraken. Ook de uitspraken over LPG vindt hij belangrijk. Accijnzen worden in het belastingplan vastgesteld, dus de partijen zullen hun werk moeten doen bij het vaststellen van hun verkiezingsprogramma's.

De **staatssecretaris** vindt het jammer dat mevrouw Van Heteren de basislijn die hij heeft getrokken voor 2010 niet herkent. Hij ziet geen andere weg dan verbetering van het beginsel van het groepsrisico en het toepassen van het ALARA-principe, in goed overleg met de betrokkenen. Hij richt zich op een continu verbeteringsproces, dat niet gecombineerd kan worden met een strakke, commando-achtige structuur via wet- en regelgeving.

De staatssecretaris heeft er vertrouwen in dat de gemeenten de integrale afweging tussen veiligheidsbeleid en ruimtelijke ordening verantwoord zullen maken.

Elk jaar is er een voortgangsrapportage over het externe veiligheidsbeleid. De staatssecretaris wijst op het lijstje in antwoord 3 waarin staat welke onderzoeken worden uitgevoerd en wanneer zij klaar zijn. Daaruit vloeien concrete activiteiten voort, om het implementatieplan uit te voeren. Hij proeft uit de opmerkingen van de commissie dat ook die ervan overtuigd is dat LPG de komende jaren nodig blijft voor het verzekeren van de luchtkwaliteit.

De **minister** beklemtoont dat op haar ministerie heel serieus wordt gewerkt aan externe veiligheid. De rijksoverheid maakt normen voor bijvoorbeeld verpakkingen, werkt aan routing en opleiding. Ruimtelijke onderwerpen, bijvoorbeeld bouwlocaties, zijn ook een zaak van de decentrale overheden. Opgepast moet worden dat provincies en gemeenten geen nieuwe problemen met de externe veiligheid veroorzaken. Voor de totstandkoming van basisnetten, met bijvoorbeeld consequenties voor emplacementen, wordt nauw samengewerkt met VROM. Op dit moment zijn emplacementen inrichtingen waarvoor een vergunning van de gemeente nodig is.

De Nota vervoer gevaarlijke stoffen is nodig om samenhang aan te brengen tussen vele elementen en duidelijkheid te scheppen. Een aantal

zaken zal wettelijk moeten worden verankerd, bijvoorbeeld om routing te kunnen afdwingen.

De minister heeft niet gesproken over het rendabeler maken van de Betuweroute, maar over het gebruik ervan voor gevaarlijke stoffen. Alle vervoersstromen over weg, water en spoor worden gemonitord. Alle overheden, ook de decentrale, worden daarbij betrokken, zodat ook zij precies op de hoogte zijn.

De **voorzitter** merkt nog op dat er binnen een paar dagen nog een schriftelijke reactie komt over de situatie van het rangeerterrein in Venlo.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kool