

### 3

## Vragenuur: Vragen Van Veldhoven

**Vragen** van het lid Van Veldhoven aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bij afwezigheid van de minister van Infrastructuur en Milieu, over **het bericht "Toch groen licht voor trein met radioactief afval"**.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Vorige week is er, eigenlijk op het allerlaatste moment, een vergunning aangepast voor een transport van radioactief afval van Petten in Noord-Holland naar de opslaglocatie COVRA — dat staat voor "Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval" — in Borssele. Van Petten helemaal naar Borssele.

Bij de inschatting van hoe gevaarlijk het vervoer was, is de aanwezigheid van gevaarlijke neutronenstraling over het hoofd gezien, door het bedrijf NRG en door COVRA zelf. Ook de toezichthouder merkte de fout niet op. Uiteindelijk trok COVRA deze maand zelf aan de bel toen men besefte dat er een fout werd gemaakt. Het bleek dat het afval dat vervoerd moest worden, maar liefst vier keer zo radioactief was als eerder werd aangenomen.

Dit afval is dus van Petten in Noord-Holland langs Amsterdam, dwars door de Randstad en langs Rotterdam helemaal naar Zeeland vervoerd. Hoe bestaat het dat de inspectie niet eerder heeft gesignaleerd dat die vergunning niet deugde? Hoe kan het dat die straling verkeerd is ingeschat? Is dat transport nu al geweest? Hoe kan het dat we eigenlijk niet precies weten wat er in Petten ligt en hoe dat vervoerd moet worden? En misschien wel het meest beangstigende: wat had het betekend als de vergunning niet op het laatste moment was aangepast? Welke risico's hadden we dan genomen? Welke veiligheidsprocedures waren er dan niet in acht genomen? Wat zegt het kabinet tegen al die mensen die wonen en werken langs de route van dit transport?

Nucleaire veiligheid moet vooropstaan. De mensen in Nederland moeten er echt op kunnen vertrouwen dat wanneer er afval van Petten naar Zeeland gaat, men heel goed weet wat men doet en dat alle veiligheidsvoorschriften in acht worden genomen, want het gebeurt heel regelmatig en er wordt ook heel regelmatig gebruikgemaakt van een uitzonderingsclausule op de veiligheidsvoorschriften.

Ik heb de grote hoop dat de staatssecretaris al deze vragen goed kan beantwoorden om de mensen in Nederland gerust te stellen dat nucleaire veiligheid hier ook echt veilig is en dat alle procedures zorgvuldig worden nageleefd.



Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. Met dat laatste ben ik het zeer eens met mevrouw Van Veldhoven. Nucleaire veiligheid is van het grootste belang. Dat moeten we dus inderdaad zeer zorgvuldig doen. Misschien is het ook wel goed dat ik nu namens de minister in de gelegenheid ben om een aantal kwesties die gisteren in een regionale krant naar voren kwamen, te voorzien van een factcheck, zoals dat zo mooi heet, een feitenrelaas. Wat is er gebeurd? Er is geen sprake van dat er afgelopen woensdag een trein bij de COVRA is aangekomen met

nucleair afval. Het ging sowieso om transport over de weg van twee overtollige radioactieve bronnen. Hoe is dat gegaan? De ANVS heeft op 20 juli een vergunning verleend voor het vervoer van deze twee bronnen van de Nuclear Research & consultancy Group (NRG) te Petten naar de COVRA, de verwerker, in Vlissingen. Op 10 november bleek bij een inspectie voorafgaand aan het transport door de ANVS en de ILT, onze eigen inspectiedienst, dat de transportindex van een van de bronnen na meting hoger was dan was aangevraagd. Het transport heeft toen dus ook niet plaatsgevonden.

Vervolgens is er een nieuw verzoek gedaan tot wijziging van de vergunning voor een hogere transportindex. Dat klinkt heel stevig, maar ook dat nieuwe transport viel nog steeds binnen de marge van de lichtste vorm van transport. Het was alleen niet goed aangevraagd. Men had een verkeerd cijfer ingevuld. De transportveiligheid blijft dus ook met die hogere transportindex gewaarborgd. Daarom is er ook geen weigeringsgrond geweest om de vergunning aan te passen. Op 15 november is de vervoersvergunning voor het afval gewijzigd. Vervolgens heeft het transport na een inspectie van ons op 23 november plaatsgevonden. Dat is er gebeurd. Dat is inderdaad wel vrij anders — laat ik mij maar voorzichtig uitdrukken — dan wat ik in het artikel heb kunnen lezen, want daaruit rijst een heel ander beeld op. Dat is overigens een beeld waarvan ik onmiddellijk begrijp dat iemand er vragen over stelt. Maar dit is wat er is gebeurd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Behalve dat er in het artikel wordt gesproken van een trein terwijl we weten dat dit soort transport over de weg gaat, lees ik helemaal niet dat er nou zo veel anders is gebeurd. Er is een aanvraag gedaan, waarbij de cijfers niet goed zijn ingevuld. Dat is niet de eerste keer. Mijn collega Sjoerdsma heeft een aantal malen schriftelijke vragen gesteld over de export van verarmd uranium naar Rusland. Ook daarbij werd eerst telkens gezegd dat er niets aan de hand was. Uiteindelijk, na twee sets vragen, werd gezegd dat er toch een fout was gemaakt bij de vergunningaanvraag en dat het nooit zo had mogen gebeuren. Ik heb er dan toch een beetje moeite mee om te horen dat het hier ging om een vrij lage categorie en dat het dus niet erg is dat er zo'n grote fout is gemaakt, een fout waarbij het afval vier keer zo radioactief bleek. We mogen blij zijn dat het aan het licht is gekomen op een plek waar het nog niet heel veel kwaad heeft kunnen doen. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat het systeem waterdicht is; ik neem aan dat de staatssecretaris dat met mij eens is. Of het nou licht of zwaar radioactief afval is, we moeten ervoor zorgen dat het systeem niet faalt. Het kan dan niet zo zijn dat er op 20 juli een aanvraag wordt gedaan en men er pas maanden later achter komt dat het vier keer zo radioactief is. Als het systeem zo in elkaar zit dat we dit soort fouten maken, is dat wel een zorg.

Ik noemde eerder al het voorbeeld van Rusland. Ook daar zijn die fouten gemaakt. Ik ben blij dat de staatssecretaris zei dat de nucleaire veiligheid buiten kijf moet staan. Dit soort fouten mag dan niet voorkomen. Hoe zorgen we nu voor een systeem waarin dit soort fouten met aanvragen niet kunnen worden gemaakt? In Rusland was de exportvergunning gewoon gegeven. Dat had achteraf niet mogen gebeuren. We zien dus dat dit vaker gebeurt. Hoe kunnen we dat met elkaar voorkomen?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik zeg hier twee dingen over. Ik begrijp dat de Kamer volgende week een uitgebreid debat heeft met minister Schultz over het bredere thema. Ik heb de casus van Rusland er nu gewoon niet bij. Dat moet u mij vergeven, want ik val in. Ik doe datgene wat u vraagt zo goed en zo kwaad als het kan, namelijk reageren op wat er in deze casus aan de orde was. In deze casus heeft het systeem niet gefaald. Hier heeft weliswaar degene die de aanvraag deed een fout gemaakt, maar het systeem heeft juist kunnen voorkomen dat het vervoer ook daadwerkelijk plaatsvond. Want na inspectie bleek dat er inderdaad geen overeenstemming was tussen de aanvraag voor het materiaal en de daadwerkelijke hoeveelheid radioactiviteit en dus heeft men gezegd: dit gaat zo niet door, u moet opnieuw een vergunning aanvragen. Dus heeft het systeem er eigenlijk voor gezorgd dat het vervoer niet volgens een foute vergunning kon plaatsvinden en dat het bedrijf opnieuw in de weer moest om een nieuwe vergunning aan te vragen. Die is verleend en vervolgens is pas na inspectie daadwerkelijk toestemming gegeven voor het vervoer. Ik begrijp de vraag van mevrouw Van Veldhoven, maar in deze casus zou ik juist denken dat het systeem zijn werk heeft gedaan. Over de andere casus moet u echt met de minister in debat.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Dat kan ik toch niet helemaal met de staatssecretaris eens zijn. Het bedrijf doet een aanvraag. Onze inspectie moet dan toetsen of die aanvraag goed is. Vervolgens moet de COVRA zeggen: dat is goed, ik accepteer dat spul. Pas bij de COVRA is men erachter gekomen dat het niet klopte. De inspectie heeft het vervoer in eerste instantie goedgekeurd. Pas daarna wordt er aan de noodrem getrokken: vlak voordat het transport plaatsvindt komt men tot de conclusie dat het niet klopt. Tussen 20 juli en 10 november had dit al aan het licht moeten komen. Het baart mij zorgen dat wij die stap dus hebben gemist. Ik begrijp helemaal dat de staatssecretaris de feiten daarover niet op een rij heeft. Dat kan ook niet. Er zijn echter al eerder fouten gemaakt en het gaat om materiaal waarmee wij ons gewoon geen fouten kunnen veroorloven. Daarom maak ik mij zorgen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Over dat laatste hebben wij geen enkele twijfel. Dit kan en mag niet. Het systeem van checks-and-balances rond de inspectie en de wijze waarop uiteindelijk feitelijk inspectie plaatsvindt als het vervoer gaat plaatsvinden, moet gewoon functioneren. Wat ik aan feiten heb, is dat voordat het transport daadwerkelijk plaatsvond er op basis van metingen is gehandeld. Je moet uiteindelijk altijd letterlijk aan de bron meten. Dan pas weet je of het klopt. Dat kun je niet alleen op basis van papier doen. Als je een aanvraag krijgt voor een factor 2 en het blijkt uiteindelijk 6 of 8 te zijn — overigens valt het allemaal binnen de range van 10 — dan weet je dat op het moment dat je gaat meten. Dan kan je ook zeggen: het vervoer mag niet doorgaan. Dat is ook in dit geval gebeurd. Vervolgens heeft men opnieuw de papierwinkel op orde moeten maken. Er is vervolgens opnieuw gecheckt aan de bron of het klopte. Pas toen is toestemming verleend voor het feitelijk afvoeren van die bronnen.

Nogmaals, als mevrouw Van Veldhoven vindt dat er daarnaast in het hele systeem nog meer moet gebeuren of dat

dingen anders moeten, zou ik haar graag willen verwijzen naar het debat met de minister van volgende week. Dit is hoe in deze casus de situatie was, zoals ik hem voorgelegd heb gekregen. Ik denk dat het goed is dat wij in ieder geval dat ook met elkaar wel helder hebben.

**De voorzitter:**

Formeel is de tijd op, maar wij zitten toevallig nogal ruim in de tijd, dus stelt u nog één vraag.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Wij moeten in Nederland met nucleair afval niet de situatie hebben dat wij, wanneer de vrachtwagen al met draaiende motor klaarstaat en wij nog meten of het allemaal klopt, er dan achter komen dat het niet klopt. Als het bedrijf een aanvraag doet, moet de ANVS op dat moment goed checken of de aanvraag klopt. Het kan dus niet zo zijn dat je pas bij het transport erachter komt dat de factor vier keer zo hoog is als de aanvraag aangeeft. Dan zijn wij toch eigenlijk net een stap te laat? Ik hoop dat de staatssecretaris met mij eens is dat het beter is dat de ANVS aan het begin de controle goed uitvoert en zorgvuldig werkt. Als het nodig is om het systeem daarvoor aan te scherpen, zal ik dat inderdaad in het debat met de minister nogmaals onder de aandacht brengen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dat moet ik dan echt afwachten, want ik kan mij voorstellen dat de minister in dat debat dan veel verder zal willen uitweiden over wat er aan de voorkant van het hele traject aan checks-and-balances plaatsvindt. Ik kan mij voorstellen dat die er ook zijn. Ik kan mij ook voorstellen dat er soms toch een fout wordt gemaakt. Dan is de kern cruciaal dat er geen transport plaatsvindt dan na controle. Dat is het laatste moment waarop je kunt ingrijpen. Ik moet vaststellen dat dat in dit geval goed gelukkig goed is gedaan.

**Mevrouw Agnes Mulder (CDA):**

Het CDA deelt de zorgen van de fractie van D66. Onze fractie is altijd positief over het feit dat wij kernenergie hebben en dat wij kennis over kernenergie hebben. Daarom is het juist zo belangrijk dat het veilig gebeurt. Ik hoor de staatssecretaris terecht zeggen dat zij niet in de hele procedure kan kijken, maar is zij bereid om met haar collega Schultz een brief te sturen over de manier waarop dit werkt? Als die vrachtwagen inderdaad klaarstaat om weg te gaan, dan hebben wij een aantal stappen gemist. Natuurlijk heb je die laatste checks, zodat die vrachtwagen kan blijven staan, maar zover moet het natuurlijk helemaal niet komen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dat kunnen wij doen. Ik denk dat het goed is als wij er voor het algemeen overleg van volgende week nog een keer in schrift op ingaan, ook op het voorafgaande. De vaststelling dat dit uiterste zorgvuldigheid vereist, wordt door ons allemaal gedeeld.

In relatie tot de opmerking over kernenergie maak ik de persoonlijke opmerking dat ik zo ver nog niet was. Kun je nagaan. Desalniettemin, wij hebben gewoon radioactief materiaal, ook voor de gezondheidszorg. Er wordt regelma-

tig het een en ander van ziekenhuizen afgevoerd. Dat is een vergelijkbaar type transport als wat in deze casus heeft plaatsgevonden. Het moet desalniettemin superzorgvuldig gebeuren. Er mag geen twijfel zijn over de vraag of procedures op orde zijn. Laten wij dat nog een keer helemaal uitschrijven voor de Kamer. Dan kan zij met de minister een debat voeren over de vraag of in alle gevallen alle veiligheidskleppen erop zitten. Wij hebben hier gezien dat het wel gewerkt heeft. Het vervoer vond namelijk niet plaats dan nadat de inspectie het helemaal had goedgekeurd en het klopte volgens de uiteindelijk afgegeven vergunning.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):  
Dank voor de toezegging.

**De voorzitter:**

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de beantwoording van de mondelinge vragen, met hartelijke dank aan de staatssecretaris. Ik zal de vergadering zo schorsen. Na de schorsing nemen wij afscheid van het lid Van Veen. Aansluitend daarop zullen wij stemmen. Voor diegenen die zich er zorgen over maken dat ik die stemming zou leiden, meld ik nog even dat mevrouw Arib vanaf dat moment de vergadering weer zal voorzitten.

De vergadering wordt van 14.35 uur tot 15.03 uur geschorst.

**Voorzitter: Arib**