

Vergaderjaar 2013–2014

**26 956**

## **Beleidsnota Rampenbestrijding**

**Nr. 195**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2014

Met deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en de Minister van Veiligheid en Justitie (VenJ), over de voortgang van de maatregelen onder andere aangekondigd in de Kabinetsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over Odfjell (kabinetsreactie Odfjell), waaronder in het bijzonder het rapport «Staat van de veiligheid bij majeure risicobedrijven 2013». Daarnaast ga ik kort in op de stand van zaken m.b.t. het convenant warme-BLEVE-vrij rijden en het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. De in deze brief opgenomen informatie over het onderwerp financiële zekerheid bied ik u mede namens de Minister van Economische Zaken (EZ) aan.

#### **Algemeen**

De veiligheid bij majeure risicobedrijven ten aanzien van de bescherming van de werknemers en de omgeving is de primaire verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf. Naast de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven ziet de overheid er op toe dat het bedrijfsleven deze verantwoordelijkheid waarmaakt. Om dit te bereiken stelt de overheid regels en ziet toe op de naleving daarvan. De betrokken departementen zijn verantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH), veilig en gezond werken en voorbereiding op de brand- en rampenbestrijding waaronder de bedrijfsbrandweer. Daarnaast is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) coördinerend departement op het beleidsterrein *Majeure risicobedrijven*.

Het Kabinet verwacht van het bedrijfsleven dat de veiligheidsprestaties bij de bedrijven in de gehele keten worden verbeterd. Om de bedrijven te stimuleren extra slagen te maken teneinde de prestaties te verbeteren zet het Kabinet ook nieuwe instrumenten in, zoals Safety Deals die bijdragen aan het verhogen van de omgevingsveiligheid.

## **Voortgang verbetermaatregelen**

In de kabinetsreactie Odfjell van 3 september 2013 en in de brief van 4 december 2013<sup>1</sup> heeft het Kabinet aangegeven op welke wijze het, gezamenlijk met IPO, VNG en VNO-NCW, verbeteringen wil realiseren in enerzijds de veiligheidsprestaties bij de bedrijven en anderzijds de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken door bevoegd gezag. In deze brief komen vervolgens de volgende onderwerpen aan de orde:

- A. Safety Deals
- B. Impuls Omgevingsveiligheid 2015–2018
- C. Staat van de veiligheid majeure risicobedrijven 2013
- D. Uniforme vergunningverlening en integraal toezicht
- E. Ontwikkelingen op gebied van PGS
- F. Financiële zekerheid na bedrijfsbeëindiging
- G. Openbaarheid inspectiegegevens
- H. Doorberekening toezichtkosten
- I. Evaluatie Omgevingsdiensten en Interventiebevoegdheid Inspectie Leefomgeving en Transport
- J. Fysieke inspecties
- K. Bedrijfsbrandweer

### **A. Safety Deals**

In het Algemeen Overleg Externe Veiligheid van 12 december 2013 (Kamerstuk 26 956, nr. 194) en in de brief over de modernisering van het milieubeleid van 10 maart 2014<sup>2</sup> gaf ik aan initiatieven ter verbetering van de veiligheidscultuur en de veiligheidsprestaties te willen stimuleren en faciliteren. Het gaat daarbij om initiatieven van het bedrijfsleven en overheden ter bevordering van de veiligheidsprestatie van bedrijven en die als geheel bijdragen aan het verhogen van de omgevingsveiligheid. Belangrijke speerpunten zijn verbeteren van de veiligheidscultuur en de totstandkoming van excellente bedrijventerreinen. Daarvoor wordt, naar analogie met Green Deals, het initiatief Safety Deals als nieuw instrument ingezet. De randvoorwaarden van het initiatief worden nog nader uitgewerkt. De komende tijd worden structurele afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en uitvoering van initiatieven. Dat gebeurt op basis van een inventarisatie van mogelijkheden die nu binnen de belanghebbende partijen rondgaat. Ik zal in de Staat van de Veiligheid over 2014 in hoofdlijnen opnemen hoe de Safety Deals haar uitwerking hebben gekregen.

### **B. Impuls Omgevingsveiligheid 2015–2018**

De Programmafinanciering Externe Veiligheid loopt in haar huidige vorm tot 2015. Er is inmiddels met de betrokken partijen hard gewerkt aan een nieuwe opzet van het programma onder de naam Impuls Omgevingsveiligheid 2015–2018. Daarbij streef ik er naar om in ieder geval de meerjarig begrote Externe Veiligheidsmiddelen overeind te houden. Daarnaast zet ik bovendien in op de Safety Deals, zoals hierboven genoemd. De definitieve kaders en middelen zullen dan in de begroting 2015 worden vastgesteld.

### **C. Staat van de veiligheid majeure risicobedrijven 2013**

In de «Staat van de veiligheid majeure risicobedrijven 2013» zijn de beschikbare rapportages en gegevens voor 2013 voor het eerst in een context geplaatst en nader geduid.

<sup>1</sup> Kamerstuk 26 956, nr. 175 en Kamerstuk 26 956, nr. 184

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 663, nr. 55

De Staat van de veiligheid beoogt een samenhangend perspectief te bieden over de gepresenteerde gegevens en los te komen van de casuïstiek zoals die zich de laatste jaren voltrok.

De huidige opzet vormt het begin van een ontwikkelproces, waarin voor het eerst overheid en bedrijfsleven, ieder binnen zijn verantwoordelijkheid, werken aan een rapportage over de veiligheid van majeure risicobedrijven. Ook omdat 2013 een aanloopjaar was waarin de ontwikkeling van de omgevingsdiensten verder vorm kreeg, kan deze rapportage als nulsituatie gezien worden.

De rapportage over 2013 vormt het startpunt voor een jaarlijkse rapportage.

De volgende rapportages kunnen over meerdere jaren trends en ontwikkelingen laten zien. Voor de rapportage over 2014 zullen samen met partijen de mogelijkheden nader besproken worden om in hun rapportages eigen beleidsacties te formuleren en deze te betrekken bij de uitvoering van taken en initiatieven. Bovendien kan ik, in aanvulling en in afstemming met het bevoegd gezag, aanpassingen doen in het beschikbare juridisch en faciliterend instrumentarium.

In het rapport over 2013 zijn monitoring- en toezichtdata van zowel de overheid als van het bedrijfsleven opgenomen. De Staat van de veiligheid komt tot stand onder mijn coördinatie. Voor de inhoud van deze deelrapportages zijn de aanleverende organisaties echter verantwoordelijk. Een belangrijke conclusie uit de rapportage over 2013 is dat er geen melding is gemaakt van situaties bij Brzo-bedrijven waar sprake is van een langdurig onbeheerste veiligheidssituatie voor werknemers en de omgeving.

Ook is inzichtelijk gemaakt hoeveel overtredingen er van de zwaarste categorie zijn en hoe de toezichthouders met deze overtredingen zijn omgegaan. Er blijkt dat bij minder dan 1% van de geconstateerde overtredingen sprake was van een onmiddellijke dreiging, en dat in alle gevallen die dreiging door adequate handhaving onmiddellijk is weggenomen.

De volledige rapportage over de staat van de veiligheid 2013 bij risicobedrijven vindt u in bijlage 1<sup>3</sup>.

#### **D. Uniforme vergunningverlening en integraal toezicht**

Naast de vorming van Brzo-omgevingsdiensten is de samenwerking tussen onder meer de drie kerntoezichthouders (WABO bevoegd gezag, Inspectie SZW en de Veiligheidsregio's) vernieuwd in het overleg Brzo+. Per 1 januari 2014 is het overleg Brzo+ operationeel. Dit overleg stuurt de landelijke uitvoering aan, waarbij de bedrijven integraal worden benaderd vanuit de drie disciplines (milieu, arbeidsomstandigheden en brand- en rampenbestrijding) en er landelijk uniform wordt gewerkt voor de VTH-taken. Ook de veiligheidsregio's werken vanuit zes gespecialiseerde organisaties. De belangrijkste uitdagingen betreffen de ambitie om te werken «alsof er sprake is van één organisatie», en de kwaliteit van de uitvoering. Om de VTH-taken bij de veelal complexe bedrijven uit te voeren, zijn gekwalificeerde medewerkers nodig. Waar dit nog noodzakelijk is, wordt in de vorm van bij- en nascholing toegewerkt naar organisaties die volledig voldoen aan de kwaliteitscriteria die hiervoor in gezamenlijk overleg zijn ontwikkeld.

Het gebruik maken van dezelfde uitgangspunten voor vergunningverlening, van dezelfde toezichtinstrumenten en van één handhavingstrategie is noodzakelijk om uniform te kunnen werken. Er zijn in de loop van de jaren gezamenlijke instrumenten ontwikkeld, die nu worden toegepast voor Brzo- toezicht. Nu is de samenwerking verbreed tot integraal toezicht

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

(milieu, arbeidsomstandigheden en brandweer) en zijn de vergunningverlening en de handhaving onderdeel geworden van de samenwerking. De Brzo-handhavingstrategie vormt een belangrijk instrument bij het verder realiseren van integraal toezicht. Er zijn workshops georganiseerd waarin de inspecteurs mede aan de hand van praktijkvoorbeelden zijn geïnstrueerd hoe de strategie effectief moet worden ingezet. Hiermee wordt versnippering van het toezicht tegengegaan en wordt voorzien in een permanente en uniforme overlegstructuur tussen de Brzo-omgevingsdiensten, Inspectie SZW en de Veiligheidsregio's. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de motie Van Veldhoven<sup>4</sup> over het realiseren van integraal toezicht voor Brzo-bedrijven.

## **E. Ontwikkelingen op gebied van PGS**

Zowel vanuit de kabinetsreactie Odfjell als vanuit signalen van diverse betrokken partijen (bedrijven en overheden) was er aanleiding om te kijken naar verbeterpunten in relatie tot het stelsel van de PGS-reeks (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen). De PGS-reeks, onder deze naam, bestaat sinds 2005 en is bedoeld als hulpmiddel voor de toepassing van de best beschikbare technieken. Om de diverse initiatieven voor optimalisatie van PGS-richtlijnen met elkaar te verbinden, wordt op 25 juni een «ronde tafel» conferentie georganiseerd met relevante betrokkenen uit alle geledingen. Het doel is te bepalen wat de meest prangende knelpunten zijn en hoe die moeten worden aangepakt. Aangezien diverse PGS-richtlijnen van toepassing zijn voor meerdere typen bedrijven (groot, klein, producent, gebruiker, etc.) is het van belang om te kijken of een gedifferentieerde aanpak per onderwerp en/ of doelgroep mogelijkheden biedt. Dit proces moet vanwege het grote aantal betrokken partijen zeer zorgvuldig verlopen.

## **F. Financiële zekerheid na bedrijfsbeëindiging**

Ik heb de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) verzocht een verkenning te verrichten naar de mogelijkheden voor financiële zekerheidsstelling bij bedrijfsbeëindiging voor majeure risicobedrijven. Het Rli-advies is bijgevoegd in bijlage 2<sup>5</sup>. Hiermee kom ik tegemoet aan de motie Van Tongeren<sup>6</sup>. Dit advies is tevens relevant voor de uitvoering van de motie Verhoeven/Lucas<sup>7</sup> met betrekking tot de omgevingsvergunning milieu. In het onderstaande ga ik kort in op de bevindingen en de daaraan te verbinden gevolgen.

Het Rli-advies biedt interessante bouwstenen om de situaties waarin en de bedragen waarvoor de overheid – en uiteindelijk de belastingbetaler – opdraait voor de kosten van milieuschade die een risicovol bedrijf veroorzaakt terug te brengen, en de verantwoordelijkheid meer bij de bedrijven te leggen en tegelijk de bedrijven te prikkelen tot meer preventie.

De Rli heeft daarbij de volgende randvoorwaarden geïnventariseerd: het stelsel moet gericht zijn op beperking van de schade, preventie bij voorkeur bevorderen, aandacht hebben voor de (internationale) concurrentiepositie van bedrijven en goed aansluiten bij internationale ontwikkelingen op het gebied van regelgeving en instrumenten, en bestuurlijke lasten voor de oprichting en implementatie van het stelsel voor de overheid moeten proportioneel zijn.

Deze randvoorwaarden zijn voor mij essentieel bij de verdere uitwerking van een instrument.

<sup>4</sup> Kamerstuk 26 956, nr. 173

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>6</sup> Kamerstuk 26 956, nr. 192

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 826, nr. 54

Een kansrijke optie genoemd door de Rli lijkt de invoering van de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om bij vergunningverlening financiële zekerheidsstelling voor de meest risicovolle activiteiten te kunnen vragen. Ik acht deze optie kansrijk juist omdat daarvoor bij het begin of de wijziging van een activiteit niet alleen de fysieke risico's ervan in beeld worden gebracht, maar ook de samenhangende financiële risico's en deze kunnen worden afgewogen bij de vergunningverlening.

Voor Brzo-bedrijven en andere bedrijven die grote milieurisico's met zich meebrengen is dit belangrijk vanwege de gevolgen van zware ongevallen en de potentiële aanwezigheid van milieuschade bij bedrijfsbeëindiging. Het kabinet is dan ook voornemens verder uit te werken hoe bij de vergunningverlening geborgd kan worden dat niet alleen de fysieke maar ook de financiële risico's worden meegewogen. Daarvoor is het nodig het gesprek aan te gaan met betrokken partijen om na te gaan hoe de huidige grondslagen voor een omgevingsvergunning milieu kunnen worden versterkt met een grondslag voor financiële zekerheidsstelling. Daarbij wil het kabinet tevens het proces faciliteren tussen de bestuurlijke koepels en het bedrijfsleven om een handleiding financiële zekerheidsstelling op te stellen voor de praktijk van vergunningverlening.

Eind 2014 wordt het evaluatierapport van de Europese Commissie over de werking van de richtlijn milieuaansprakelijkheid (2004/35/EU) verwacht. In een aantal lidstaten bestaat er al een verplichting tot het stellen van financiële zekerheid voor de specifieke milieuschade waarop de richtlijn betrekking heeft. De uitkomsten van die evaluatie zal ik betrekken bij het vervolg.

De motie Verhoeven/Lucas betreft naast de omgevingsvergunning milieu ook de vraag naar mogelijke voorzieningen ten aanzien van de kosten van beëindiging van handelingen met radioactieve stoffen die onder het bereik van de Kernenergiewet vallen. Deze wet valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Economische Zaken.

Op grond van de Kernenergiewet zijn er voor een aantal specifieke zaken al financiële zekerheidsverplichtingen, namelijk voor ontmanteling van kerncentrales, de afvoer van radioactief besmet metaalschroot en de afvoer van hoogactieve radioactieve bronnen. De Kernenergiewet kent echter geen algemene wettelijke basis voor zekerheidsstelling voor beëindiging van handelingen met radioactieve stoffen.

Ten aanzien van voorgenomen beëindigingen van handelingen met radioactieve stoffen en toestellen wordt op grond van de Kernenergiewet door het bevoegd gezag steeds toegezien op een verantwoorde afvoer van de nog aanwezige (afval)stoffen en toestellen. In de bestaande vergunningen en in het op de Kernenergiewet gebaseerde Besluit stralingsbescherming zijn hiervoor bepalingen opgenomen. Bij het stellen van voorschriften in de vergunning wordt bovendien rekening gehouden met een eventuele bedrijfsbeëindiging, bijvoorbeeld door beperking van de termijn voor het voorhanden hebben van radioactief afval.

Het faillissement van Thermphos heeft echter inzichtelijk gemaakt dat het daarnaast van groot belang is om voorafgaand aan de vergunningverlening meer inzicht te krijgen in de kosten van beëindiging van deze handelingen. In de vergunningenpraktijk verlangt het bevoegd gezag (de Minister van EZ) bij omvangrijke handelingen met radioactieve stoffen gegevens over de wijze van toekomstige beëindiging van de vergunde bedrijfsactiviteiten en over de maatregelen die hiervoor zullen worden getroffen.

Er is bovendien sprake van een dertigtal ondernemingen en instellingen met een bestaande Kernenergiewetvergunning waarbij de kosten van bedrijfsbeëindiging als relatief hoog worden ingeschat. Dit betreft onder meer bedrijven die zich bezighouden met de bewerking en verwerking van grondstoffen, bedrijven in de olie- en gaswinning en de verwerking van restproducten van olie- en gaswinning en bedrijven die cyclotrons/deeltjesversnellers exploiteren. De Minister van Economische Zaken zal

met deze bedrijven en sectoren, die voor een klein deel overlappen met de bovenvermelde risicobedrijven, in gesprek gaan over hoe de huidige grondslagen voor de Kernenergiewetvergunning kunnen worden versterkt met een grondslag voor financiële zekerheidsstelling, gelijk aan het kabinetsvoornemen ten aanzien van de omgevingsvergunning milieu. Indien het overleg met de genoemde bedrijven/sectoren leidt tot noodzaak van invoering van een wettelijke verplichting tot financiële zekerheidsstelling voor dit soort handelingen, zal dit onderwerp worden betrokken bij latere wetswijzigingen van de Kernenergiewet volgende op het wetsvoorstel tot wijziging van de Kernenergiewet tot instelling van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming waaraan thans met voorrang wordt gewerkt. Indien dit zich voordoet, zullen ook regeldrukaspecten voor bedrijven hierbij betrokken worden.

### **G. Openbaarheid inspectiegegevens**

In het Bestuurlijk Omgevingsberaad van 11 december 2013 is een notitie voor openbaarheid van een samenvatting van inspectieresultaten vastgesteld. Er is met alle partijen afgesproken dat de samenvattingen van de inspectieresultaten in 2014 openbaar worden gemaakt. Hiermee beschouw ik de motie van de leden Cegerek/Remco Dijkstra<sup>8</sup> als afgedaan.

### **H. Doorberekening toezichtkosten**

Met betrekking tot het doorberekenen van toezichtkosten heeft een interdepartementale werkgroep voorstellen gedaan tot herziening van het rapport Maat houden uit 1996. Daaropvolgend is het rapport Maat houden 2014 vastgesteld. Het rapport Maat houden 2014 en bijbehorend kabinetstandpunt is reeds aan uw Kamer aangeboden. In dit kader stuur ik u als bijlage tevens het advies van de Inspectieraad over het doorberekenen van toezichtskosten door majeure risicobedrijven dat mij op 18 november 2013 werd aangeboden en dat in het herziene Maat houden is meegenomen<sup>9</sup>.

Het algemene uitgangspunt, dat in Maat houden 2014 is neergelegd, is dat handhaving van wet- en regelgeving in beginsel uit de algemene middelen moet worden gefinancierd, omdat deze activiteiten over het algemeen plaatsvinden ten behoeve van het algemeen belang. Een uitzondering op dit algemene uitgangspunt is mogelijk indien individuele (rechts-)personen of groepen van (rechts-)personen op basis van specifieke onderscheidende criteria aanwijsbaar zijn die in substantiële mate profijt hebben van toezicht en handhaving door de overheid (het profijtbeginsel) of indien individuele (rechts-)personen of groepen van (rechts-)personen de overheid aanwijsbaar noodzaken tot meer dan regulier toezicht en handhaving (het «veroorzaker» betaalt beginsel). Voor deze uitzonderingen zijn strakke randvoorwaarden gedefinieerd, zoals kosten-baten, behouden van gelijk speelveld en beperking regeldruk. De Minister van SZW verkent op dit moment de juridische mogelijkheden om de kosten van (her)inspecties door te berekenen met het aangepaste referentiekader «Maat houden» als uitgangspunt. De uitkomst van deze verkenning zal door de Minister van SZW op een later moment met u worden gedeeld.

Het toetsingskader Maat houden is een rijkskader en geeft richtlijnen voor de afzonderlijke departementen. Voor de WABO-kolom wordt het toezicht bij majeure risicobedrijven uitgevoerd door bevoegd gezag. Daarom ben ik voornemens de provincies en gemeenten te vragen om, met het kabinetsstandpunt in de hand, na te gaan of zij voor de Brzo-inspecties

<sup>8</sup> Kamerstuk 26 956, nr. 191

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

(WABO-deel) nut en noodzaak zien voor doorberekening van hun toezichtkosten.

## **I. Evaluatie Omgevingsdiensten en interventiebevoegdheid Inspectie Leefomgeving en Transport**

Op 13 februari 2014 is de wijziging van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verbetering vergunningverlening, toezicht en handhaving, Kamerstukken 33 872) ingediend bij uw Kamer. Mijn reactie op uw verslag van 11 april (Kamerstuk 33 872, nr. 5) zal ik u binnenkort doen toekomen. Daarnaast zal ik in nauw overleg met IPO en VNG een evaluatie van de vorming van de Omgevingsdiensten opstarten. Het is mijn voornemen om de evaluatie te laten uitvoeren door een externe partij. Het is mijn verwachting dat de evaluatie in het najaar van 2014 zal kunnen starten en in het eerste kwartaal van 2015 zal worden afgerond. De evaluatie van de omgevingsdiensten zal bestaan uit twee delen:

### **1. Algemene evaluatie OD-vorming**

Een algemene evaluatie waarbij een antwoord wordt gegeven op de vraag of de keuzes zoals beschreven in het kabinetsstandpunt van juni 2009 over de verbetering in de uitvoering van VTH-taken inmiddels zijn gerealiseerd. Hierbij gaat het onder meer om de vraag of er een landelijk netwerk van OD's is gerealiseerd, of complexe milieutaken door gemeenten en provincies zijn overgedragen aan OD's, of de specifieke doelstellingen voor de BRZO-OD's voldoende vorm krijgen, of de uitvoering van de taken aan de vastgestelde kwaliteitscriteria voldoet en of er wettelijke borging heeft plaatsgevonden. Ik zal hierbij de resultaten meenemen van de evaluaties die nu al plaatsvinden door VNG en provincies.

### **2. Onderzoeken interventiebevoegdheid ILT**

Zoals ook door mij is aangegeven in reactie op de schriftelijke vragen naar aanleiding van de brief Modernisering Milieubeleid (Kamerstuk 28 663, nr. 58) is de invoering van de interventiebevoegdheid inderdaad afhankelijk van de evaluatie van de Omgevingsdiensten. Deze interventiebevoegdheid was één van de aanbevelingen die de Onderzoeksraad voor Veiligheid in haar rapport «Veiligheid bij Odfjell Terminals Rotterdam» van juni 2013 heeft gedaan.

Het tweede deel van de evaluatie richt zich dan ook op het onderzoeken van de vraag of er een interventiebevoegdheid van de ILT noodzakelijk is en wettelijk geregeld moet worden. Dat betekent dat in de evaluatie specifiek onderzoek moet worden gedaan naar de zes BRZO-OD's, waarbij teruggekeken wordt of er in 2013 een top 10–20 van ernstige handhavingssituaties aan te wijzen is, die een interventiebevoegdheid zou rechtvaardigen. Hierbij is van belang te onderzoeken wat er precies aan de hand was in deze situaties en te bekijken of hier de noodzaak voor een interventiebevoegdheid uit volgt.

Zoals ik ook tijdens het VAO externe veiligheid van 17 december 2013 (Handelingen II 2013/14, nr. 37, item 33) aan uw Kamer heb meege-deeld, ga ik wel door met de noodzakelijke wettelijke voorbereidingen. Hiermee wordt voldaan aan de motie Houwers c.s.<sup>10</sup> inzake de evaluatie van de OD-vorming en aan de motie Remco Dijkstra/ Van Tongeren<sup>11</sup> inzake de interventiebevoegdheid voor de ILT.

## **J. Fysieke inspecties**

Fysieke inspecties aan installaties van bedrijven zijn naast het inspecteren van het functioneren van het veiligheidsbeheerssysteem (VBS) een essentieel onderdeel van Brzo-inspecties. Als Brzo-bedrijven herhaaldelijk

<sup>10</sup> Kamerstuk 33 000 XII, nr. 19

<sup>11</sup> Kamerstuk 26 956, nr. 189

in de fout blijken te gaan, zal daar via het risicogestuurd toezicht en in de inspectieprogrammering gevolg aan worden gegeven. Dat betekent meer inspectiecapaciteit op de slecht scorende bedrijven en ook meer fysieke inspecties.

## **K. Bedrijfsbrandweer**

Vanwege de nauwe relatie met de omgevingsvergunning en het toezicht op Brzo-bedrijven, zal de stand van zaken op het gebied van de bedrijfsbrandweer en het toezicht op de bedrijfsbrandweer voortaan deel uitmaken van de jaarlijkse Staat van de veiligheid.

Medio april 2014 was de stand van zaken als volgt: 117 Brzo-bedrijven zijn aangewezen als bedrijfsbrandweerplichtig; voor 188 bedrijven is op grond van de beoordeling door de veiligheidsregio een bedrijfsbrandweeraanwijzing niet nodig; voor 104 bedrijven is de beoordelingsprocedure nog niet afgerond.

Het Landelijk Expertisecentrum BrandweerBRZO zal op verzoek van het Ministerie van VenJ de monitoring en ondersteuning van de procedures intensiveren.

## **Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen**

Het Basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen is gereed. Er zijn nog twee onderwerpen die mijn aandacht hebben.

ProRail heeft in een uitvoeringsprogramma 2014–2017 concrete afspraken voor extra veiligheidsmaatregelen aan het spoor in Dordrecht en Zwijndrecht uitgewerkt. Ik hoop dit programma na het zomerreces van uw Kamer samen met de bestuurders uit Dordrecht en Zwijndrecht definitief vast te stellen.

Ik heb in een brief aan de gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal meegedeeld dat ik graag met hen in overleg ga over de consequenties van de invoering van Basisnet. Ik wacht eerst de concrete invulling af van de aan hen beschikbaar gestelde € 5 mln. voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 22 januari 2014 (Kamerstuk 32 404, nr. 72) is gevraagd naar de toepassing van «best practices» bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor die bij het bedrijfsleven bestaan. Met de informatie opgenomen in bijlage 4 beschouw ik deze toezegging als afgedaan<sup>12</sup>.

Tenslotte heb ik per aparte brief<sup>13</sup> uw aanvullende vragen van 21 mei jl. met betrekking tot het Besluit externe veiligheid transportroutes beantwoord.

## **Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen**

Hierbij bied ik u tevens aan mijn verslag over de uitvoering en werking van het convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen in het jaar 2013, conform artikel 9 van het convenant.

Dit convenant is u aangeboden op 2 juli 2012<sup>14</sup>.

Het doel van het convenant is een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) te voorkomen. Een warme BLEVE bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld

<sup>12</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>13</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 54

<sup>14</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 45



met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt. Hierdoor kan een explosie ontstaan met een vuurbal, met grote effecten voor de omgeving. De kans op een warme BLEVE kan worden verlaagd door brandbaar gas en zeer brandbare vloeistof niet gecombineerd te vervoeren of, indien die stoffen in dezelfde trein worden vervoerd, een veiligheidsafstand aan te houden tussen een tank met zeer brandbare vloeistof en een tank met brandbaar gas.

Dit verslag gaat over de uitvoering en werking van het convenant en is gebaseerd op een door ProRail aan mij verstrekte jaarrapportage, waarin gedetailleerde vervoersgegevens over treinen met brandbare gassen zijn vermeld, zoals overeengekomen in het convenant. Deze gegevens zijn door mij conform het convenant geanonimiseerd en voorgelegd aan alle convenantpartijen om hun standpunt over uitvoering en werking van het convenant uiteen te zetten.

Het convenant is niet van toepassing op de Betuweroute. Vervoer over de Betuweroute is veiliger en minder riskant om diverse redenen: alleen goederenvervoer op de route, geen kruisingen, extra beveiligingen, minder rijden door bewoond gebied, enz.

Van het totale aantal gereden treinen met brandbare gassen bleek 97% warme-BLEVE-vrij samengesteld, d.w.z. in deze gevallen bevonden zich in de treinen naast de wagens met brandbare gassen geen wagens met zeer brandbare vloeistoffen (op een afstand van minder dan 18 m). Het nalevingspercentage is dus zeer hoog. In de categorie 3% «niet warme-BLEVE vrij» betrof het merendeel treinen afkomstig van bedrijven uit het buitenland, waaraan niet een resultaatsverplichting (maar wel een inspanningsverplichting) voor een convenantpartij is verbonden.

Uit de monitoringsgegevens blijkt in het algemeen dat de convenantpartijen – vervoerders, verladers en terminal operators – het convenant serieus nemen en hun maatschappelijke verantwoordelijkheid in deze hebben genomen.

In de bijlage geef ik een meer gedetailleerd overzicht van de monitoringgegevens en enkele lessen die daaruit voor de toekomst kunnen worden getrokken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld