



De Minister van Klimaat en Groene Groei
Drs. S.Th.M. (Sophie) Hermans
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Inlichtingen bij
Secretaris
Vertrouwelijkheid
intern
Ons kenmerk
V035-2024

In afschrift aan: de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en
de leden van het commissiedebat Waterstof d.d.12 december

Datum 6 december 2024
Onderwerp Reactie op kabinetsvisie waterstofdragers

Excellentie,

Met interesse hebben wij kennis genomen van de kabinetsvisie waterstofdragers en bijbehorende Kamerbrief van 22 november 2024 met kenmerk DGKE-DE / 90538788. Waterstof is een belangrijk alternatief voor fossiele brandstoffen om uiteindelijk de klimaatdoelen van Parijs te kunnen behalen; iets waar we als samenleving groot belang bij hebben. Het is goed om te zien dat het kabinet haar verantwoordelijkheid neemt en in afstemming met diverse stakeholders met deze visie (meer) richting en kaders geeft aan deze ambities, ook ten aanzien van de veiligheidsaspecten van de energietransitie.

Strategische agenda Veiligheidsberaad

De energietransitie levert milieu- en klimaatwinst op maar brengt ook nieuwe en onbekende risico's met zich mee. Om die reden heeft het Veiligheidsberaad in haar Strategische Agenda 2024-2027¹ *Veilige Energietransitie* als thema opgenomen. In dat kader is afgelopen jaar door het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) onderzoek verricht² naar de grootste risico's van de energietransitie. Hieruit blijkt dat de toename van transport van gevaarlijke stoffen één van de meest significante risico's is, bijvoorbeeld wanneer deze stoffen (zoals ammoniak) worden toegepast als drager van waterstof.

Kabinetsvisie Waterstofdragers

In de gepresenteerde visie is te lezen dat het kabinet op korte termijn meer ruimte wil bieden voor de inzet van waterstofdragers en dat als overheid wil ondersteunen. Met name ammoniak wordt gezien als de waterstofdrager waarmee op korte termijn een mondiale markt op te bouwen valt. Het kabinet erkent daarbij de nadelen van deze waterstofdrager, zoals de veiligheidsaspecten t.a.v. opslag en transport.

U geeft in de brief aan een preferentievolgorde te hebben waarbij u als eerste de voorkeur geeft aan transport via buisleidingen, daarna binnenvaart, daarna spoor en als laatste de weg, waarbij u aangeeft dat het voor deze modaliteit gaat om fijnmazige distributie.

¹ <https://www.veiligheidsberaad.nl/strategische-agenda-veiligheidsberaad/>

² <https://nipv.nl/nieuws/rapport-bestuurlijke-aspecten-van-veiligheid-in-de-energietransitie-geeft-inzicht-in-veiligheidsrisicos-voor-lokale-bestuurders/>



Concluderend heeft het de voorkeur van het Kabinet om waterstof gedragen in ammoniak via een nog aan te leggen netwerk van buisleidingen te transporteren. Dit heeft ook de voorkeur van het Veiligheidsberaad omdat dit relatief de meest veilige wijze van transport is. Tegelijk constateren wij dat deze optie op zijn vroegst pas rond 2035 aan de orde is omdat deze buisleidingen, zoals de Delta Rhine Corridor, naar verwachting pas rond die tijd gereed zijn. Omdat het spoor drukbezet is en binnenvaart belemmeringen kent vanwege Europese regelgeving, zal voor de komende 10 jaar het transport van waterstofdragers als ammoniak via de weg een reëel scenario zijn. Met de nodige risico's van dien. Er zullen immers méér vervoersbewegingen nodig zijn in risicovolle gebieden, o.a. vanwege andere weggebruikers en de nabijheid van woningen bij doorgaande wegen. Daarnaast zal er sprake zijn van grotere vervoersbewegingen, niet alleen voor de waterstofvoorziening voor industrie in ons land maar ook voor die van omliggende landen. Dit gaat verder dan de fijnmazige distributie zoals u in uw brief voor de modaliteit weg voor ogen ziet.

Ammoniak wordt gezien als de drager waarmee op korte termijn een markt op te bouwen valt. Daarmee bestaat er ook het risico dat de markt investeert in juist deze techniek, er gewinning optreedt en daarmee ook op de lange termijn vast zal houden aan deze vorm en het transport over weg. Dit benoemt u ook zo. Dan blijven bovengenoemde risico's bestaan, ondanks dat er ook alternatieven zijn die beter 'scoren' op veiligheid zoals methanol.

Voorkomen van risico's en incidentbestrijding

Vanuit het principe van de veiligheidsketen worden maatregelen getroffen om incidenten te voorkomen; risicobeheersing en preventieve maatregelen. Als het incident plaatsvindt gaat het om incidentbestrijding. Voor dat laatste zijn zowel private partijen (vervoerders) als ook de veiligheidsregio's aan zet.

De risico's van ammoniakvervoer mogen niet worden onderschat. Het gaat hierbij om incidenten waarbij potentieel (zeer) grote volumes ammoniak betrokken kunnen zijn. Een ongeval met ammoniak kan leiden tot een gifwolk met doden en gewonden tot gevolg. Bij transportincidenten zijn er vanuit de basisbrandweerzorg (inclusief het specialisme IBGS³) bij (grote) lekkages onvoldoende mogelijkheden tot effectieve bronbestrijding, waardoor grote gezondheidsschade kan ontstaan, met overbelasting van de geneeskundige hulpverleningsketen als gevolg. Het kabinet schrijft dat *'de veiligheidsregio's zullen zich moeten gaan voorbereiden op nieuwe typen en frequenties van risico's binnen de incidentbestrijding'*. Het aangekondigde onderzoek is een stap in de goede richting om meer kennis te gaan vergaren, waarbij het voorkomen en beperken van incidenten uiteraard eerst de voorkeur heeft. Daarnaast moet er niet alleen aandacht zijn voor brandweerzorg, maar ook voor de geneeskundige hulpverlening, politie en bevolkingszorg. Wij denken daarin graag met u mee.

Echter, het lokaal bestuur en de veiligheidsregio's hebben op dit moment weinig mogelijkheden 'aan de voorkant' veiligheidsrisico's te beperken. Er is geen vergunning nodig voor het transport van waterstofdragers, er is (nog) geen aangewezen routing en geen maximaal gesteld volume voor vervoer van waterstofdragers. Het is aan u als kabinet om na

³ Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen



te denken hoe er in de komende 10 jaar - in de overgangsfase - omgegaan moet worden met het beperken en voorkomen van incidenten. U kunt hierbij denken aan 'safety by design' maar ook aan mogelijkheden voor richtlijnen of aanpassen van wet- en regelgeving.

Daarbij moet ook de discussie worden gevoerd over financiering⁴ en stelselverantwoordelijkheid t.a.v. de veiligheidsregio's. Incidenten met ammoniak maken namelijk geen deel uit van de basisbrandweezorg die vooral regionaal wordt gefinancierd, waar het vervoer van waterstofdragers in de komende jaren een bovenregionaal en landelijk risico is.

Veiligheid en duurzaamheid

Elk incident met ammoniak, klein of groot, kan grote maatschappelijke impact hebben met effect op het maatschappelijk draagvlak. Op de korte termijn vanwege de continuïteit van de samenleving, op de lange termijn vanwege het vertrouwen in de energietransitie als geheel. Daarbij speelt ook dat incidenten de leveringszekerheid van waterstof beperken en er hierin dus ook een economisch belang zit.

Het Veiligheidsberaad heeft naar aanleiding van de kabinetsvisie de nodige zorgen op het gebied van veiligheid en gezondheid. Zorgen die ook leven binnen de Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio en de Raad van Directeuren Publieke Gezondheid. Wij erkennen de opgave die we te doen hebben op het gebied van de energietransitie, maar verzoeken u deze niet ten koste te laten gaan van de veiligheid.

Wij pleiten ervoor het maatschappelijk belang van veiligheid te blijven meenemen in de afweging voor de keuze van waterstofdragers. Ook vernemen wij graag welke maatregelen het kabinet gaat nemen – in richtlijnen of in wet- en regelgeving - om de risico's van toename van transport van waterstofdragers over de weg te beperken en gaan daarover graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Hein van der Loo
Voorzitter

Peter Snijders
Portefeuillehouder Veilige Energietransitie

⁴ Zie hiervoor ook het rapport MKBV waterstofdragers, dat een inschatting van mogelijke meerkosten (1% stijging) voor de veiligheidsregio's heeft gemaakt.