



# Convenant LPG-autogas

22 juni 2005

# Convenant LPG-autogas

## Partijen

1. De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer drs. P.L.B.A. van Geel, te dezen handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen 'VROM'.
2. De Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas, gevestigd te Den Haag, rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar voorzitter, de heer H.B. van Kalsbeek, hierna te noemen 'LPG-sector'.

## Ondersteunende partijen

1. BOVAG, gevestigd te Bunnik, rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeur, de heer drs. J.G.S.M. Burgman, onderschrijft de doelstellingen van dit convenant en spant zich in voor de realisering daarvan.
2. De Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE), gevestigd te Rotterdam, rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar voorzitter van het hoofdbestuur, de heer J.F. Minnema, onderschrijft de doelstellingen van dit convenant en spant zich in voor de realisering daarvan.
3. De Belangenvereniging Tankstations BETA, gevestigd te Rotterdam, rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar voorzitter, de heer E.R. Klok, onderschrijft de doelstellingen van dit convenant en spant zich in voor de realisering daarvan.

## In aanmerking nemende

- a) In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4\2001 047 767, 13 juni 2001) is aangekondigd dat voor de stoffen ammoniak, chloor en Liquefied Petroleum Gas (LPG) in aanvulling op het algemeen externeveiligheidsbeleid (EV-beleid) afzonderlijk integraal beleid wordt geformuleerd en per nota aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd.
- b) In de Ketenstudies (Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG, november 2004) is gekeken naar de hele keten van productie, vervoer, opslag en verbruik van ammoniak, chloor en LPG. Nauwkeurig is in beeld gebracht welke mogelijke risico's welke stof op welke plaats met zich meebrengt. Op basis van een maatschappelijke kosten- en batenanalyse is in beeld gebracht welke oplossingen ter vermindering, en soms zelfs uitbanning, van de risico's van die stoffen in beginsel mogelijk en ook praktisch uitvoerbaar zijn. Vervolgens is een maatregelenpakket uitgewerkt, inclusief de vraag in hoeverre deze maatregelen en clusters van maatregelen bepaalde gesignaleerde externeveiligheidsknelpunten (EV-knelpunten) oplossen en welke kosten daarmee gemoeid zijn.
- c) In de Ketenstudies zijn voor de stroom LPG-autogas in Nederland de EV-knelpunten in beeld gebracht. Bij de LPG-autogas tankstations leverde dit knelpunten plaatsgebonden risico (PR) en aandachtspunten groepsrisico (GR) op bij 400 respectievelijk 548 LPG-tankstations.

- d) Ter uitvoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Stb. 2004, 250) is de sanering van de urgente gevallen van circa 200 LPG-tankstations (kwetsbare objecten binnen de contour van het plaatsgebonden risico  $10^{-5}$ ) reeds in gang gezet. Die sanering wordt uitgevoerd op basis van de brief van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de besturen van gemeenten, provincies en gemeentelijke samenwerkingsverbanden (kenmerk EV/2003.036534, 22 mei 2003) inzake toepassing van de Circulaire schadevergoeding Wet milieubeheer in verband met sanering van LPG-tankstations.
- e) In de Ketenstudies zijn vier oplossingsrichtingen beschouwd om de PR-knelpunten en de GR-aandachtspunten te verminderen. Ten eerste het aanbrengen van een hittewerende coating op de LPG-tankauto. Ten tweede de combinatie van het beëindigen van de verkoop van LPG-autogas bij tankstations die niet voldoen aan PR-grenswaarden en GR-oriëntatiewaarden of het verplaatsen van het vulpunt bij LPG-tankstations. Ten derde het toepassen van een verbeterde vulslang. Ten vierde substitutie van LPG-autogas door andere autobrandstoffen.
- f) In de Ketenstudies is voor de oplossingsrichting substitutie van LPG door andere brandstoffen een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Hieruit bleek dat substitutie van LPG in economische termen gunstig was. In de analyse zijn ook de milieuconsequenties van het op korte termijn overschakelen op andere brandstoffen meegenomen. Uit oogpunt van milieu is LPG op dit moment een relatief schone autobrandstof. De integrale milieuprestatie van auto's met LPG-retrofit installaties zijn ongeveer gelijk aan benzine auto's. De milieuprestatie van diesel is slechter dan die van benzine en LPG. De beleidsnota Verkeersemissies (TK 29 667, nr. 12, 20 april 2005) is gericht op het realiseren van de Euro-5 norm in 2010.
- g) In het kabinetsstandpunt Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG (TK 27 801, nr. 26, 22 december 2004) is niet gekozen voor de oplossingsrichting substitutie van LPG-autogas door andere brandstoffen, omdat het kabinet streeft naar een oplossing met een zo breed mogelijk draagvlak.
- h) In het kabinetsstandpunt Ketenstudies is aangegeven dat het kabinet met de LPG-sector tot afspraken komt over de invoering van veiligheidsmaatregelen voor 2010. De invoering van deze maatregelen vermindert de externe veiligheidsrisico's bij de overslag van een LPG-autogastankauto naar een LPG-opslagtank en langs de transportroute van LPG-autogastankauto's.

Het gaat om de volgende twee maatregelen:

- 1) Het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-autogastankauto's. Door het toepassen hiervan daalt de kans op een lekkage of een breuk en vermindert het aantal knelpunten met het plaatsgebonden risico.
- 2) Het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG-autogastankauto's. Het aanbrengen van een hittewerende coating levert de brandweer meer tijdswinst op (voor ontruimingsmaatregelen en brandweerinzet), waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een warme Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (BLEVE) te voorkomen. Dankzij de coating vermindert het aantal situaties met een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, zowel bij tankstations als langs wegroutes.
- i) Na invoering van de veiligheidsmaatregelen, blijft een restcategorie LPG-tankstations over die niet voldoet aan de grenswaarde  $10^{-6}$  voor het plaatsgebonden risico of de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

- j) In het kabinetsstandpunt Ketenstudies is aangegeven dat het kabinet met de LPG-sector tot afspraken komt om voor 2010 EV-knelpunten bij deze restcategorie op te lossen door het beëindigen van de verkoop van LPG-autogas bij tankstations die niet voldoen aan PR-grenswaarden en GR-oriëntatiewaarden (sanering) of het verplaatsen van het vulpunt bij LPG-tankstations.
- k) In het kabinetsstandpunt Ketenstudies is aangegeven dat het kabinet met de LPG-sector over al deze afspraken een convenant sluit waarin is vastgelegd dat de sector de kosten voor het oplossen van de EV-knelpunten opbrengt.
- l) De Ministerraad heeft het kabinetsstandpunt op 22 december 2004 vastgesteld. De Tweede Kamer heeft het kabinetsstandpunt op 23 maart 2005 behandeld.
- m) De Kamerleden De Krom en Koopmans hebben een motie ingediend (TK 27 801, nr. 34, 6 april 2005). De Tweede Kamer verzoekt de Regering het bestaande verschil tussen LPG en andere autobrandstoffen te handhaven zolang LPG milieuvoordelen biedt ten opzichte van andere autobrandstoffen met betrekking tot luchtkwaliteit. Het debat hierover in de Tweede Kamer heeft plaatsgevonden op 6 april 2005 (TK 27801, nr. 69). Tijdens de stemmingen is de motie aanvaard (TK 27 801, nr. 71, 12 april 2005).
- n) De hoofddoelstelling van het convenant kan gelet op het voorgaande als volgt worden geformuleerd: het beëindigen van de plaatsgebonden risico knelpunten en groepsrisico aandachtspunten bij LPG-tankstations voor 1 januari 2010.

## **Komen overeen als volgt:**

### **Begripsbepalingen**

#### **Artikel 1**

In dit convenant wordt verstaan onder:

- a. EV-knelpunten:
  1. Plaatsgebonden risico (PR): overschrijdingen van de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  per jaar voor kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel m, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
  2. Groepsrisico (GR): overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in het invloedsgebied van LPG-tankstations als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel l, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
- b. Restcategorie: categorie LPG-tankstations met EV-knelpunten die overblijft na het invoeren van de maatregelen bedoeld in artikel 2, onderdelen a en b.
- c. LPG-autogastankauto: tankauto die gebruikt wordt voor de aflevering van LPG-autogas bij een LPG-tankstation in Nederland.
- d. Verbeterde vulslang: slang met een faalfrequentie die kleiner is dan de faalfrequentie van een vulslang berekend volgens de CPR-18 richtlijn, tabel 3.19.

### **Oplossen EV-knelpunten**

#### **Artikel 2**

De LPG-sector lost de EV-knelpunten op zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is doch uiterlijk 1 januari 2010, door:

- a. Het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-autogastankauto's.
- b. Het aanbrengen van een hittewerende coating op LPG-autogastankauto's.

- c. Het oplossen van EV-knelpunten bij de restcategorie, door het beëindigen van de verkoop van LPG-autogas bij tankstations die niet voldoen aan PR-grenswaarden en GR-oriëntatiewaarden of het verplaatsen van het vulpunt bij LPG-tankstations of het verplaatsen van het gehele tankstation.

## **Verbeterde vulslang**

### **Artikel 3**

- a. De LPG-sector laat aanvullend onderzoek uitvoeren dat uiterlijk negen maanden na de inwerkingtreding van dit convenant gereed is. Het onderzoek gaat over de technische specificaties voor de ontwikkeling van de verbeterde vulslang en de faalkans van de huidige en de verbeterde vulslang, inclusief systeemreacties en de onderbouwing hiervan.
- b. Partijen laten zich hierbij leiden door het voorstel van TNO "onderzoek naar de risico's van het losproces van LPG-autogastankauto's en mogelijke verbeteringen", d.d. 19 mei 2005.
- c. VROM beoordeelt uiterlijk drie maanden na ontvangst van de technische specificaties of deze voldoende onderbouwd zijn.

## **Hittewerende coating**

### **Artikel 4**

- a. De LPG-sector laat aanvullend onderzoek uitvoeren dat uiterlijk negen maanden na de inwerkingtreding van dit convenant gereed is. Het onderzoek gaat over de tijdsduur van de bescherming die de hittewerende coating biedt en de mechanische gevolgen van een ongeval op de coating. Het uitgangspunt is dat gestreefd wordt naar een maximale bescherming van twee uur, waarbij één uur het minimum is. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat minimaal hetzelfde of een beter effect, dat wil zeggen vermindering van het aantal situaties met een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, bereikt dient te worden.
- b. Partijen laten zich hierbij leiden door het voorstel van TNO "onderzoek naar de effectiviteit van maatregelen om een warme BLEVE te voorkomen van een autogastankauto", d.d. 30 mei 2005.
- c. VROM beoordeelt uiterlijk drie maanden na ontvangst van de onderzoeksresultaten of deze voldoende onderbouwd zijn.

### **Artikel 5**

VROM doet wat in zijn vermogen ligt om te bewerkstelligen dat het toepassen van de hittewerende coating of een daarmee gelijkwaardig alternatief in de hulpverleningsplannen doorwerking krijgt.

### **Artikel 6**

Indien de LPG-sector een gelijkwaardig alternatief heeft voor de hittewerende coating dat minimaal een zelfde of een beter effect heeft, dat wil zeggen vermindering van het aantal situaties met een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, en de invoering voor 1 januari 2010 gerealiseerd kan worden, dan beoordeelt VROM dit alternatief en neemt hierover een besluit uiterlijk drie maanden na ontvangst van de onderzoeksresultaten, bedoeld in artikel 4, onderdelen b en c.

## **Vaststelling restcategorie LPG-tankstations**

### **Artikel 7**

- a. Indien uit de resultaten van de onderzoeken genoemd in artikel 3, onderdelen a en b, en artikel 4, onderdelen a en b, blijkt dat een hittewerende coating of een daarmee gelijkwaardig alternatief en een verbeterde vulslang een positief effect heeft op de aan te houden afstand

tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, dan vult VROM de Regeling externe veiligheid inrichtingen aan met een afstandstabel voor bestaande en nieuwe tankstations, waarbij voldaan wordt aan de grenswaarde  $10^{-6}$  per jaar waarin deze afstanden zijn opgenomen en zonodig met een nieuw getal voor de grens van het invloedsgebied, uiterlijk 1 januari 2006.

- b. Voor de vaststelling van de afstandstabel bedoeld in onderdeel a, gaat VROM uit van de "Kwantitatieve risicoanalyse generiek voor LPG-tankstations" uit oktober 2001 (TNO-rapport R 2001/435a) en de aanvullende studie "Invloed systeemreacties LPG-tankinstallatie op risico LPG-tankstation" (TNO-rapport R 2004/107) en de goedgekeurde onderzoeken bedoeld in artikel 3, onderdelen a en b en artikel 4, onderdelen a en b.

#### **Artikel 8**

VROM stelt de omvang van de restcategorie vast in overleg met de LPG-sector uiterlijk drie maanden nadat de wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, bedoeld in artikel 7, onderdeel a, in werking is getreden.

#### **Artikel 9**

De LPG-sector is niet verantwoordelijk voor het oplossen van EV-knelpunten bij LPG-tankstations voor zover die betrekking hebben op het GR, indien de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR is ontstaan doordat na 27 oktober 2004:

- a. Een bouwvergunning als bedoeld in artikel 40 van de Woningwet is verleend voor een object binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation of
- b. Een bestemmingsplan is vastgesteld met betrekking tot gronden binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation.

### **Oplossen EV-knelpunten bij de restcategorie LPG-tankstations**

#### **Artikel 10**

De LPG-sector stelt, in overleg met VROM, een definitieve aanpak op voor het oplossen van EV-knelpunten bij de restcategorie zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is, doch voor de inwerkingtreding van de wijziging van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, bedoeld in artikel 7, onderdeel a. Onderdeel van deze aanpak is het vastleggen van de gehele procedure.

#### **Artikel 11**

- a. VROM draagt zorg voor actieve informatie over het oplossen van de EV-knelpunten bij de restcategorie naar gemeenten via onder andere brieven, nieuwsbrieven, internet en een handreiking.
- b. In deze informatievoorziening geeft VROM als eerste optie voor het oplossen van de EV-knelpunten bij de restcategorie dat gemeenten actieve medewerking verlenen aan verzoeken voor verplaatsing van vulpunten bij de LPG-tankstations, dan wel de verplaatsing van de gehele LPG-tankstations uit de restcategorie.

### **Financiële paragraaf**

#### **Artikel 12**

- a.
  - 1. De LPG-sector is financieel verantwoordelijk voor het invoeren van het pakket veiligheidsmaatregelen, bedoeld in artikel 2, onderdelen a en b.
  - 2. De LPG-sector is financieel verantwoordelijk voor de onderzoeken, bedoeld in artikel 3, onderdelen a en b, en artikel 4, onderdelen a en b.
  - 3. VROM is financieel verantwoordelijk voor het vragen en uitvoeren van "second opinions", toetsing en beoordeling van de onderzoeksresultaten.
- b. De LPG-sector is verantwoordelijk voor het oplossen van EV-knelpunten bij de restcategorie, bedoeld in artikel 2, onderdeel c, zonder op enigerlei wijze beroep te doen op financiële overheidsmiddelen.

### **Artikel 13**

De LPG-sector, dan wel degenen die in het kader van het onderhavige convenant investeringen hebben gedaan, kunnen gebruik maken van de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL-regeling) en de Aanwijzingsregeling milieu-investeringsaftrek (MIA) voor warmte-isolerende coating van LPG-autogastankauto's en eventueel andere bedrijfsmiddelen nog toe te voegen aan de Milieulijst.

## **LPG en luchtkwaliteit**

### **Artikel 14**

- a. VROM communiceert onder andere via persuitingen omtrent het onderhavige convenant, dat LPG luchtkwaliteitsvoordelen heeft ten opzichte van de huidige generatie dieselveertuigen (NO<sub>x</sub> en deeltjes) en een klimaatvoordeel (CO<sub>2</sub>) ten opzichte van benzinevoertuigen. Dit geldt nog sterker als gebruik wordt gemaakt van auto's die in de fabriek van een LPG installatie zijn voorzien. Op dit moment levert LPG ten opzichte van diesel met name een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en is daarom waardevol in de brandstofmix voor het milieubeleid van de komende jaren.
- b. VROM ondersteunt het gebruik van LPG in plaats van diesel, als één van de opties voor lokale overheden om de luchtkwaliteit te verbeteren als onderdeel van het aanwijzen van gebieden waar alleen 'schoon' verkeer wordt toegelaten (actiepunt 7 van de nota Verkeersemmissies).
- c. VROM laat zich slechts positief uit over LPG als alternatief voor diesel zo lang de feitelijke milieuprestaties van LPG ten opzichte van de andere brandstoffen daar aanleiding toe geven. Over de feitelijke milieuprestaties vindt overleg met de sector plaats tijdens de evaluaties conform artikel 16.

## **Begeleidingscommissie**

### **Artikel 15**

Partijen richten een begeleidingscommissie op voor de onderzoeken bedoeld in artikel 3, onderdelen a en b, en artikel 4, onderdelen a en b, binnen één maand na inwerkingtreding van dit convenant. Hierin participeren tevens RIVM, NIBRA en de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding.

## **Slotbepalingen**

### **Evaluatie**

#### **Artikel 16**

Partijen evalueren de uitvoering en werking van dit convenant jaarlijks. De eerste evaluatie vindt plaats een jaar na de inwerkingtreding van het convenant. Een slotevaluatie vindt plaats aan het einde van de looptijd van het convenant.

### **Inwerkingtreding en looptijd**

#### **Artikel 17**

- a. Het convenant treedt in werking op de eerste dag nadat het door alle partijen is ondertekend.
- b. De looptijd van het convenant eindigt op 31 december 2010 of zoveel eerder als de slotevaluatie heeft plaatsgevonden.

**Artikel 18**

Bij dreigende vertraging de EV-knelpunten, bedoeld in artikel 2, onderdeel c, op te lossen voor 1 januari 2010 gaan partijen bij elkaar te rade. Uitgangspunt daarbij is dat vertraging als gevolg van de inwerkingtreding van het gewijzigde Regeling externe veiligheid inrichtingen en dienovereenkomstig het vaststellen van de omvang van de restcategorie leiden tot een overeenkomstige verschuiving van de datum waarop de EV-knelpunten moeten zijn opgelost, maar uiterlijk voor het einde van de looptijd van het convenant. Uitsluitend vertraging als gevolg van het genoemde in de vorige volzin leidt tot een overeenkomstige verschuiving van de datum.

**Onvoorziene omstandigheden****Artikel 19**

- a. De bevoegde rechter te Den Haag kan, op verzoek van een van de partijen, de gevolgen van dit convenant wijzigen of het convenant geheel of gedeeltelijk ontbinden op grond van onvoorziene omstandigheden die van dien aard zijn dat de overige partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mogen verwachten.
- b. Een wijziging of ontbinding wordt niet uitgesproken voor zover de omstandigheden krachtens de aard van dit convenant of de in het verkeer geldende opvattingen voor rekening komen van degene die zich erop beroept.
- c. Alvorens zich tot de rechter te wenden, treden partijen in overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Indien dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, treedt de procedure bedoeld in onderdeel a in werking. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn partijen gehouden tot uitvoering van de in het convenant gemaakte afspraken.

**Aldus overeengekomen en in 5-voud ondertekend te Den Haag op 22 juni 2005**

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

drs. P.L.B.A. van Geel

Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas

H.B. van Kalsbeek (voorzitter)

**Ondersteunende partijen**

BOVAG

drs. J.G.S.M. Burgman (directeur)

Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE)

J.F. Minnema (voorzitter hoofdbestuur)

Belangenvereniging Tankstations BETA

E.R. Klok (voorzitter)