

Borst-Eilers

daar wat meer of minder pruttelend bij heeft neergelegd. Ik wil daarmee niet zeggen dat men het principe niet heeft onderkend, maar men moest natuurlijk aan de precedentwerking denken. De ministers van Financiën en van Binnenlandse Zaken hebben hun eigen verantwoordelijkheid. Het is dus niet helemaal zonder slag of stoot gegaan. Het was zeker geen walk-over. Men constateerde dit echter op zo'n laat moment dat het mij elegant lijkt om het initiatief van de betrokken fracties in die zin te honoreren dat, als het amendement wordt aangenomen, wij dat zullen uitvoeren.

De heer **Esselink** (CDA): U meent dus niet dat de kans dat op titel van het wetsvoorstel tot een verlaging zou moeten worden overgegaan, een theoretische is? Binnen het kabinet zijn er kennelijk ministers die het een principieel en zeker geen theoretische zaak vinden.

Minister **Borst-Eilers**: Neen, het is niet theoretisch. Er zijn natuurlijk onderhandelingen met overheids-personeel die eindigen in handhaving van het loonniveau. Wij weten natuurlijk niet wat ons goede land nog te wachten staat, maar het is natuurlijk niet ondenkbaar dat er een keer een verlaging optreedt, ook in de sfeer van met name de pensioenen.

De heer **Esselink** (CDA): Als dat het geval is, kan ik wel zeggen dat de CDA-fractie het hartgrondig met het amendement eens is. Ik had namelijk begrepen dat het om een theoretische mogelijkheid ging.

Minister **Borst-Eilers**: Als u wilt dat het gebeurt, moet u het ook echt steunen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 16.40 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Lansink

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Wet vervoer gevaarlijke stoffen) (23250).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Het behoeft nauwelijks nadere toelichting dat wij over een uitermate belangrijk onderwerp spreken. Het risico van gevaarlijke stoffen in onze moderne samenleving is iets waar wij aan de ene kant haast vertrouwd mee lijken te raken en aan de andere kant niet vertrouwd mee mogen raken. Vele trieste gebeurtenissen in binnen- en buitenland bevestigen deze risico's. Al kunnen wij met regelgeving niet alles voorkomen ± dat is nu eenmaal een beperking waaraan ook wetgeving onderhevig is ± toch zijn wij verplicht om een zo goed mogelijk wettelijk stelsel ter beperking van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te hebben. Het wetsvoorstel dat thans voorligt, levert daar in onze ogen een belangrijke bijdrage aan.

Het wetsvoorstel is ruim twee jaar geleden ingediend en strekt tot vervanging van de Wet gevaarlijke stoffen. Het voorstel was al uitgebreid aangekondigd in de nota Vervoer gevaarlijke stoffen uit 1989. Al met al heeft de voorbereiding van het wetsvoorstel nogal wat tijd in beslag genomen. Op zichzelf zijn er ook weinig nieuwe elementen in het voorstel aangebracht. De hoofdlijnen van de wettelijke regeling en van het beleid worden door de SGP-fractie ondersteund. Met de regering vinden ook wij het noodzakelijk dat de bestaande wet wordt vervangen door een gemoderniseerde versie, die specifiek is gericht op het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij het uitgangspunt is dat het veiligheidsniveau van alle vervoersmodaliteiten gelijk moet zijn.

Ik wil graag even aandacht besteden aan de reikwijdte van deze nieuwe Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Ook tijdens de schriftelijke voorbereiding is daar van onze zijde al uitvoerig aandacht aan besteed. Ik breng in herinnering dat de SGP-fractie zeer hecht aan een integrale benadering van de

transportveiligheid. Dat hebben wij ook in andere discussies ± ik denk hierbij aan de samenvoeging van de ongevallenraden op het gebied van verkeer en vervoer ± naar voren gebracht. Met de verdergaande ontwikkelingen op het punt van de integratie van vervoerswijzen, zoals intermodaal vervoer, moet ook meer aandacht komen voor een integrale benadering van de veiligheidsaspecten in de totale logistieke keten. Ik denk dan in het bijzonder aan de aansluiting tussen het vervoer over zee en over de binnenwateren en het vervoer per spoor dan wel over de weg. Dat roept bij ons de vraag op of met name het vervoer over zee niet onder de reikwijdte van deze wet zou kunnen worden gebracht. Nu wellicht nog niet, maar de bepalingen ter zake zullen in ieder geval moeten aansluiten. Is dat voldoende gegarandeerd? Ik zal een concreet voorbeeld noemen, waar wij het in een ander verband ook wel eens over hebben gehad. Bij de veiligheid van gevaarlijke transporten over zee wordt sterk gehecht aan ontwikkelingen in de richting van elektronische signalering van containers. Dat is natuurlijk een heel mooi systeem, dat ook voor het vervoer over land en over binnenwateren zeer goed is te gebruiken. Daar heb je dan echter aansluitende bepalingen en voorschriften en aansluitende systemen voor nodig. Dit is een concreet voorbeeld waarom naar onze mening een geïntegreerde benadering, ook vanuit de wetgeving, erg belangrijk zou zijn.

Een ander voorbeeld van die nog niet geheel geïntegreerde benadering betreft het vervoer van radioactieve stoffen. Door de SGP-fractie is in de schriftelijke voorbereiding gevraagd naar de wenselijkheid om ook het vervoer van radioactieve stoffen onder de reikwijdte van deze wet te brengen. Ik begrijp dat het vanwege de complexiteit van deze materie niet mogelijk is geweest om in het wetsvoorstel nu al ter zake duidelijkheid te scheppen. In de nota naar aanleiding van het eindverslag wordt gesteld dat dit onderwerp zou worden meegenomen bij een bredere evaluatie van de Kernenergiewet. Ik heb daar begrip voor, maar ik vind het toch wenselijk om, nu wij het hier hebben over vervoer van gevaarlijke stoffen, daar ook het vervoer van radioactieve stoffen bij te betrekken. Ik heb geen zicht op de termijn van afronding

Van den Berg

van de zojuist bedoelde evaluatie, maar ik vraag aan de minister of het denkbaar is dat een onderzoek naar de mogelijkheden van overheveling van de regeling van vervoer van radioactieve stoffen naar de onderhavige wetgeving zal zijn afgerond op het moment dat de zojuist bedoelde evaluatie van die Kernenergiewet zal zijn afgerond. Kortom, kan dat in de beoordeling verder samenlopen?

In het oorspronkelijke wetsvoorstel was geen voorziening getroffen voor de omstandigheid dat stoffen tijdens transport in afwachting van verder vervoer tijdelijk worden opgeslagen. Gelukkig is bij nota van wijziging dit probleem opgelost door een omschrijving van het begrip "nederleggen tijdens het vervoer". Wij gaan ervan uit dat hiermee in ieder geval op dit punt een sluitende regeling is opgenomen voor het gehele logistieke proces.

Voorzitter! In navolging van opmerkingen tijdens de schriftelijke voorbereiding wil ik ook nu benadrukken dat het van groot belang is dat er een goede afstemming bestaat met andere wet- en regelgeving aangaande gevaarlijke stoffen die niet alleen betrekking heeft op het vervoer, maar ook op andere terreinen. Ik denk onder meer aan milieu, veiligheid en arbeidsomstandigheden. Dat is ook van belang voor een goede handhaving. Wij moeten oppassen voor een te veel versnipperde handhaving van de regelgeving inzake gevaarlijke stoffen. In dit verband nog een andersoortige vraag, namelijk welk wettelijk kader er geldt en of er voldoende voorschriften zijn voor transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Dit punt is niet in deze wetgeving ondergebracht. Er is al eerder over gesproken en wellicht kan de minister hierover iets zeggen. Het is weer een voorbeeld van de noodzaak van een geïntegreerde benadering van alle transportwijzen.

Voorzitter! De routing van gevaarlijke stoffen is ook een uitermate belangrijk onderwerp. In deze wet is daarvoor een goed stelsel neergelegd met op elkaar aansluitende bevoegdheden van Rijk, provincies en gemeenten. De routing van gevaarlijke stoffen is een facultatieve bevoegdheid van de gemeenten. Vanzelfsprekend moeten bij besluiten over routing de aanwijzingen van Rijk en provincie in acht worden genomen. Ook is

wettelijk voorgeschreven dat de routes in ieder geval op elkaar moeten aansluiten. Dat is volstrekt logisch.

Wat de gemeenten betreft, vraag ik nog eens aandacht voor een systematisch onderzoek naar de risico-analyse van alternatieven. Ik heb daar ook reeds in de schriftelijke voorbereiding op gewezen. Ik vraag de minister of de wenselijkheid van een dergelijk onderzoek ook is vermeld in de brochure die naar alle gemeenten is gezonden. Ik vraag de minister ook, een zo eenduidig mogelijke toepassing van de routeringsregeling, voor zover dat in haar vermogen ligt, te bewaken.

Voorzitter! De wetgeving maakt het mogelijk om ook tot vervoersverboden te komen van gevaarlijke stoffen bij bepaalde meteorologische omstandigheden. Wij hebben er al eens vaker op gewezen dat, voor zover wij kunnen nagaan, die bepalingen er alleen toe strekken dat, als er sprake is van een bepaalde meteorologische omstandigheid, op zo'n moment een vervoersverbod wordt uitgevaardigd en dat dit niet kan op grond van verwachte weersomstandigheden. Moet het voor bepaalde zeer gevaarlijke stoffen ook niet mogelijk zijn om al bij een bepaalde verwachting, bijvoorbeeld van zeer dichte mist, een vervoersverbod uit te vaardigen? Je moet er niet aan denken dat bijvoorbeeld na een ongeval er onverhoopt toch een discussie ontstaat over de vraag of het zicht minder was dan 200 meter of welke maat dan ook. Ik zou dan liever een rijverbod vooraf hebben, ook al zou achteraf blijken dat het niet geheel noodzakelijk was. Hoe kijkt de minister daar tegenaan?

Voorzitter! Ik vraag ook aandacht voor de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dat punt is wel eens wat onderbelicht gebleven. In het kader van de discussie over de Betuwelijn is er uitvoerig aandacht aan besteed. Het blijft een punt van aandacht. Een van de klachten, dat is niet onbekend, is dat gemeenten onvoldoende op de hoogte zijn welke stoffen per spoor over hun grondgebied worden vervoerd dan wel tijdelijk staan opgeslagen op hun grondgebied. Is er wel voldoende informatie-uitwisseling opdat bij onverhoopte calamiteiten ook door de dan verantwoordelijke gemeenten snel de

juiste maatregelen kunnen worden genomen?

Voorzitter! In dit verband een detailvraag. In het voorlopig verslag heeft mijn fractie naar de voortgang betreffende de regeling inzake het transport van chloortreinen bij het rangeerterrein Kijfhoek gevraagd. De memorie van antwoord op dit wetsvoorstel is al ruim een jaar geleden verschenen. Daarom de vraag hoe de stand van zaken is aangaande de bestuursovereenkomst die ter zake Kijfhoek zou worden gesloten.

Voorzitter! In de schriftelijke voorbereiding heeft onze fractie ook bezorgdheid laten blijken over de effectiviteit van toezicht en controle op het vervoer van gevaarlijk afval. Dit betreft een andere overlap, namelijk de afvalstoffenwetgeving. Tijdens eerder overleg in dit huis is gebleken dat er sprake is van een leemte ten aanzien van het zicht op de afvalstromen en het vervoer ervan, ook om verantwoord op te kunnen treden tegen milieu-criminaliteit. Nu is natuurlijk de Wet vervoer gevaarlijke stoffen daar niet in de eerste plaats voor bedoeld, maar mijn fractie heeft al eerder gevraagd of deze wet ook daarbij een rol zou kunnen spelen als het gaat om toezicht en controle op het vervoer van gevaarlijk afval. Op papier lijkt de handhaving redelijk te kunnen functioneren en de minister heeft er ook in de schriftelijke stukken een en ander over gezegd. Van belang is dat er een behoorlijk informatienetwerk zal ontstaan en ik heb begrepen dat daaraan wordt gewerkt. Hoe staat het met de ontwikkeling van een informatienetwerk van de inspecties op dit punt?

Voorzitter! Naar ons oordeel biedt dit wetsvoorstel een goed kader, maar ik heb er één opmerking bij die vooral geldt voor de Nederlandse situatie. Wij hebben in Nederland een goed geoutilleerde transportsector; wij kunnen rustig zeggen dat wij ter zake voorop lopen in Europa, ook wat de outillage betreft van onze transportmiddelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat roept bij ons de vraag op of het meer en meer verschijnen van vervoermiddelen uit Oosteuropese landen, niet alleen op de weg, maar ook op het water, op dit punt geen zorgen baart. Welke waarborgen zijn er dat ook deze voldoen aan de vigerende veiligheidseisen? Wij hebben

Van den Berg

bijvoorbeeld niet in de hand dat de transporteurs voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid. Hoe zit het dus met het toezicht binnen de nationale grenzen als het gaat om deze veiligheidseisen? Misschien kan de minister ons op dit punt geruststellen.

Voorzitter! Ik kan afronden met een zeer positieve beoordeling van het wetsvoorstel. Er is één amendement ingediend. Wij zullen daar nog graag een nadere toelichting op horen van de indiener alsmede een oordeel van de zijde van de regering. Het heeft mij overigens verbaasd dat juist de VVD een amendement indiende waarmee nogal wat voorhangbepalingen worden geïntroduceerd. In het verleden stond de VVD nog wel eens aan onze zijde of misschien wel wij aan hun zijde, als ik het wat bescheidener uitdruk in de strijd tegen een overmaat aan voorhangbepalingen. Ik moet echter zeggen dat hier in mijn ogen nogal ongenueanceerd voorhangbepalingen worden geïntroduceerd. Ik hoor hier graag een nadere toelichting op; met de indiener van het amendement kunnen wij straks nog wel wat verder in discussie gaan. Afgezien daarvan zullen wij dit wetsvoorstel van harte steunen.

De **voorzitter**: Ik merkte zojuist dat de minister enige moeite heeft met de geluidsinstallatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik constateer dat het geluid rondzingt.

De **voorzitter**: Gisteren zijn er wat veranderingen aangebracht en daar wordt nog mee geëxperimenteerd.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! De heer Van den Berg was wel heel goed verstaanbaar. Het werkt in elk geval die kant op.

De **voorzitter**: Maar er is een verschil tussen voorhangen en rondzingen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat is zo, en daar kom ik nog op terug.

Voorzitter! Ik wil met dezelfde constatering beginnen als de heer Van den Berg, namelijk dat dit wetsvoorstel toch wel een buitengewoon lange voorbereidingstijd en voorgeschiedenis kent. Daarom is

ook de VVD-fractie blij dat wij vandaag in het stadium van plenaire afhandeling zijn aangeland. Ik begin met het uitspreken van een algemene waardering voor dit wetsvoorstel. Voor de VVD-fractie is die positief. Nederland is als transitoren distributieland geografisch zo gelegen dat het zo goed als onvermijdelijk is dat er nogal wat gevaarlijke stoffen door Nederland heen worden vervoerd, inclusief de overslag daarvan, uiteraard met alle problemen vandien. Aan de andere kant moeten wij ons ook bedenken dat de Nederlandse economie en in elk geval ook de werkgelegenheid daarmee gediend zijn.

Wij vinden het buitengewoon gunstig dat het vervoer van gevaarlijke stoffen, met allerlei wijzen van transport, nu vooral op internationale leest is en wordt geschoeid. Harmonisatie en internationale afstemming van de vervoersregeling vermindert namelijk de kans dat de concurrentiepositie van Nederland en de Nederlandse vervoerders verslechtert. Gelet op de open grenzen in Europa zou het eigenlijk ook te gek voor woorden zijn als Nederland in zijn eentje afwijkende regels zou gaan invoeren. Het onderhavige wetsvoorstel gaat gelukkig ook uit van die gezonde basisgedachte. Ik wil mij echter graag aansluiten bij de vraag van de heer Van den Berg of en in hoeverre ook landen van buiten de Gemeenschap die aangesloten zijn bij de internationale verdragsregels, zich inderdaad zullen houden aan die regels, dan wel in hoeverre dat allemaal controleerbaar is. Er rijden nogal wat Trabantjes uit Oost-Europa rond in het kwadraat, in het viervoud of tienvoud die wij hier misschien liever niet zouden hebben. Hierop hoor ik graag een reactie. Ik sluit mij graag bij de vragen aan.

Voorzitter! Na de twee schriftelijke voorrondes, waarin het een en ander behoorlijk is uitgediscussieerd, zijn er nog vijf punten over die wij aan de orde willen stellen. Ik wil beginnen met het karakter van de kaderwet, de normstelling en de voorhangprocedure. Hierbij ga ik tegelijk in op de woorden en de vragen van de heer Van den Berg. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen is een kaderwet en bevat nauwelijks inhoudelijk beleid. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt vooral in internationaal verband plaats en is met name ontworpen

door technici en door hen min of meer vastgesteld. In ieder geval gebeurt dat buiten elke volksvertegenwoordiging om. Het wetsvoorstel wil die internationale normafspraken in Nederland implementeren via algemene maatregelen van bestuur of via ministeriële regelingen. Dat gebeurt dus zonder een directe betrokkenheid van de gekozen volksvertegenwoordigingen.

Bij de schriftelijke voorbereiding zegt de regering op voorstellen en vragen van de fractie van de VVD er geen behoefte aan te hebben, dat er zogenaamde voorhangprocedures voor AMvB's komen. Ik heb daar bij de schriftelijke voorbereiding om gevraagd. Daarmee probeerde ik om in ieder geval welke volksvertegenwoordiging dan ook in dit geval is dat de Tweede Kamer de kans te geven zich ook uit te spreken over de inhoud van het beleid voordat het in werking treedt. Over de inhoud stellen wij vandaag immers bijna niets vast. Wij stellen alleen het kader vast en de inhoud van het beleid zo stelt de regering voor moet bij AMvB's of ministeriële regelingen worden vastgelegd. Het argument van de regering is dat het vaak om nogal technische zaken gaat, maar aan onze opmerking dat er in feite een democratisch deficit is op het terrein van het vaststellen van het beleid, wordt min of meer voorbijgegaan. De regering is het toch ook bekend dat in de kaderwetgeving op het gebied van milieu zeer veelvuldig over voorhangprocedures voor inhoudelijke wetgeving wordt gesproken, opdat in ieder geval de gekozen volksvertegenwoordigers daar ook formeel nog een keer een zegje over kunnen doen.

Ik heb derhalve een amendement ingediend om de voorhangprocedure alsnog in te voeren voor een naar mijn mening beperkt aantal AMvB's die of beleidsmatig van belang zijn, of financieel een grote maatschappelijke impact kunnen hebben, of misschien beide kenmerken hebben. Het kan daarbij ook gaan om AMvB's en regelingen die verder gaan dan de internationale afspraken formeel eisen. Ook daarvan hebben wij legio voorbeelden op milieugebied. De Nederlandse wetgever gaat via AMvB's en ministeriële regelingen vaak verder dan internationaal strikt noodzakelijk is. Als dat zo is, wil ik daar graag als volksvertegenwoordiger mijn zegje over kunnen doen.

Te Veldhuis

Dat wil niet zeggen dat ik dat in alle gevallen zal doen, maar ik wil wel formeel de mogelijkheid krijgen en nu ook scheppen om dat te kunnen doen. Als wij niks doen ± het alternatief ± gaat het inhoudelijke beleid in feite buiten de gekozen volksvertegenwoordiging om. Dat vind ik een gebrek in het democratisch gehalte van regelgeving.

Zoals gezegd, heb ik de voorhang-procedure bewust gelimiteerd tot een aantal belangrijke gevallen. In dit geval betreft het drie artikelen. Eenvoudige of vooral technische zaken vallen er zonder meer buiten. Deze zullen volgens mij in ieder geval nooit enige aanleiding geven tot discussie hier. Het gaat vooral om de andere gevallen, die ik zojuist heb genoemd. Daarbij bestaat dan de mogelijkheid dat wij het wel doen. Ik benadruk "de mogelijkheid", want de Kamer heeft niet de plicht om zich ermee te bemoeien.

Ik ga in op het risicobeleid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich en daar moet dus wat aan worden gedaan. Tot mijn spijt moet ik constateren dat het nu voorgestelde risicobeleid er in het algemeen wat onsamenhangend, zo niet wat chaotisch, uitziet. Risico's worden bepaald door de kans op een ongeval in samenhang met de gevolgen daarvan, vooral voor de omgeving. Voor de stationaire inrichtingen, zoals fabrieken en bedrijven, zijn door de vorige regering ± dat gebeurde overigens niet met instemming van de Tweede Kamer ± risiconormen voorgesteld van 10^{-6} voor nieuwe bedrijven en 10^{-5} voor bestaande bedrijven. Het zijn technische uitdrukkingen, maar het komt er in feite op neer dat er een kans op een ongeval mag zijn met één dode in een frequentie van 1 op 1 miljoen respectievelijk 1 op 100.000 per jaar. Dat is dus een buitengewoon klein risico. Als wij dat vergelijken met autorijden, dan is de kans op een dodelijk ongeval 1 op 400 per jaar. Bij wandelen is die kans 1 op 40.000 en bij fietsen 1 op 50.000. Bij stationaire bedrijven is de kans dus 1 op 1 miljoen respectievelijk 1 op 100.000.

In de praktijk wordt die normstelling vaak als pseudo-regel toegepast. Het spreekt vanzelf dat dit nogal wat financiële consequenties heeft. In deze Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt op pagina 10 van de memorie van antwoord "doodleuk" het volgende geconstateerd. "Het

toepassen van de risicocriteria voor stationaire inrichtingen op vervoersactiviteiten resulteert mogelijk in maatregelen die de maatschappelijke en economische functies van verkeer en vervoer ernstig zouden belemmeren. Immers verkeer en vervoer vindt dikwijls plaats binnen en langs bevolkingsconcentraties."

Voorzitter! Dit is een waarheid als een koe. Ik ben het daar helemaal mee eens. Maar doet zich dit probleem niet op veel meer plaatsen voor? Hebben wij die discussie ook niet gehad over Vinex-locaties? Ik noem het spoorwegemplacement Amersfoort en het spoorwegemplacement Dordrecht. Waarom zou de redenering die wordt gevolgd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen niet mutatis mutandis ook voor stationaire inrichtingen kunnen gelden? Het zou zelfs kunnen zijn dat je bij stationaire inrichtingen een nog veel betere controle hebt dan bij mobiele bronnen. Vooral nu het Vinex-beleid ervan uitgaat dat wonen, werken en recreëren allemaal dicht bij elkaar moet gebeuren om onnodige vervoersmobiliteit te vermijden, zitten wij met het probleem van een naar mijn mening nogal onsamenhangend risicobeleid.

Naar de mening van de VVD-fractie zou voor het een of voor het ander gekozen moeten worden. Risico's zijn aanvaardbaar of niet. Er is een kans van 1 op 100.000, 1 op 10.000 of 1 op 1 miljoen. Zij zijn aanvaardbaar of niet. Waarom zijn de risico's als zij hoog zijn wel aanvaardbaar bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en waarom zijn zij niet aanvaardbaar als zij laag zijn bij stationaire inrichtingen? Ik snap daarvan de logica niet. Het is nogal een ongerijmde logica. De regering zit er zelf kennelijk ook mee in de maag. Zij zegt namelijk dat daarover nog onderzoeksrapporten zullen worden geproduceerd. De regering maakt dus op dit punt geen duidelijke keuze. Sterker nog: de regering zegt dat het stelsel voor risiconormen in dit wetsvoorstel niet meer mag zijn dan een signaalfunctie voor overheden en uitvoerenden. Waarom is dat alleen zo bij mobiele bronnen en niet bij stationaire bronnen?

Ik pleit dus voor meer samenhang in het risicobeleid. Zoals het er nu naar uitziet, vind ik de combinatie vreemd. Ziet het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zaak wat realistischer, of nuchterder dan wel

soepeler onder ogen, of heeft het ministerie van VROM gelijk? Het zijn twee verschillende benaderingen terwijl de regering toch met één mond zou moeten praten. Daarom hoor ik graag een nadere uiteenzetting over het risicobeleid van de regering. Zoals het er nu uitziet, is het absoluut niet logisch.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Voorzitter! Mijn conclusie is dat volgens de VVD-fractie het vervoer van gevaarlijke stoffen niet aan de orde is, maar de Wet gevaarlijke stoffen. Wij zijn dan weer terug bij de oude Leemtewet, die eigenlijk ook alleen over gevaarlijke stoffen ging. Als ik het betoog van de heer Te Veldhuis goed samenvat, wil hij de wetgeving niet alleen beperken tot het vervoer, maar uitbreiden tot de stationaire inrichtingen. Je krijgt dan een hele andere wet. Hij kan dan waarschijnlijk met dit wetsvoorstel niet akkoord gaan, omdat het in zijn visie slechts een onderdeel is van het geheel. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Te Veldhuis** (VVD):

Voorzitter! Ik moet zeggen dat met een interruptie het geluid rondgalmt. Je kunt merken dat de installatie nieuw is. Ik hoop dat ik mevrouw Van 't Riet goed heb verstaan en dat ik haar adequaat kan antwoorden. Mocht dat niet het geval zijn, dan komt dat omdat ik haar niet goed verstaan heb.

Mij gaat het om het volgende. Bij stationaire inrichtingen zoals fabrieken en bedrijven zijn door de vorige regering normen vastgesteld. Deze zijn niet geaccordeerd door de Tweede Kamer, ook niet door de fractie van mevrouw Van 't Riet of door de PvdA-fractie en zeker niet door de VVD-fractie en de CDA-fractie. Toch worden deze normen in de praktijk gehanteerd. De normen zijn 10^{-6} voor nieuwe bedrijven en 10^{-5} voor bestaande bedrijven. De regering zegt nu echter dat zij zelfs door moet kunnen gaan met een norm van minder dan 10^{-4} omdat zij anders economisch in grote problemen komt gezien de transportpotenties. Dan zeg ik: waar zit de logica? Waar gaan we nu op zitten? Wat is nou logisch en wat is acceptabel aan risico? Ik weet het niet meer, maar het is in ieder geval geen consistent beleid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, ik vind uw opmerking helemaal niet

Te Veldhuis

onterecht, maar je hebt het dan wel over een heel andere wet. Dat is het punt.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ja, het is een andere wet, maar we hebben het nu over de aanvaardbaarheid van risico's en waarom is een risico van één dode, met een kans van 1 op 1 miljoen per jaar bij stationaire inrichting, het maximaal aanvaardbare, terwijl we bij vervoersstromen op 10^{-4} , 1 op 10.000, gaan zitten, waarvan de regering nu zegt dat men daar ook nog onderuit moet kunnen? Waarom is een risico van één dode acceptabel met een veel hogere frequentie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen dan bij stationaire inrichtingen, waar ook gevaarlijke stoffen zijn? Ik snap die logica niet helemaal en daar vraag ik een uiteenzetting over. Als mevrouw Van 't Riet daar anders over denkt, hoor ik dat straks graag in haar bijdrage, maar ik vind het in ieder geval niet consistent. Ik wil overigens wel zeggen dat de lijn van dit wetsvoorstel mij, zeker gelet op andere plannen, zoals de Vinex, die daar toch een beetje mee samenhangt, en de plannen met het spoor en openbaar vervoer, met name met het spoorvervoer van goederen, wat realistischer voorkomt dan de nogal theoretische lijn voor stationaire inrichtingen, zoals die indertijd door minister Alders is voorgesteld.

Voorzitter! Ik kom op het punt van de controle. Er bestaat bij de regering geen helder beeld over de vraag hoe de internationale opsporings- en controle-activiteiten eruit zien. Zo wordt gemeld op pagina 12 van de nota naar aanleiding van het eindverslag. Daar kunnen we ook lezen dat tussen de opsporingsdiensten in de Europese landen geen geïnternationaliseerde samenwerking bestaat. Dat wekt bij ons bevreemding op. Als er, terecht, een pleidooi voor geharmoniseerde regeling in internationaal verband wordt gehouden, dient de controle op de naleving daarvan ook door alle landen te worden verzekerd. Dat is nu dus kennelijk niet zeker, want we weten niet hoe het in andere landen gebeurt. De regering zou, zeker nu het vervoer van goederen zo grenzeloos plaatsvindt, het initiatief moeten nemen tot zo'n gecoördineerde internationale aanpak, mede om de pakkans bij overtredingen, ook in de preventieve sfeer, te vergroten.

Die pakkans ligt nationaal gezien trouwens hoger bij het luchtvervoer, het spoorvervoer en het vervoer over water dan bij het wegvervoer, gegeven de diversiteit in vervoersstromen. Ik vraag de regering echter of het ook haar geen grote zorgen baart dat een woordvoerder van het Korps landelijke politiediensten nog niet zo lang geleden, in 1993, een overtredingspercentage van maar liefst 70 rapporteerde op ongeveer 1000 gecontroleerde binnenvaartschepen die gevaarlijke stoffen vervoerden; 70% op 1000 controles! In het jaarverslag van de rijksverkeersinspectie over 1993 treffen we een overtredingspercentage aan van 10 en bij de controles in 1991 en 1992 bleek het percentage overtredingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers rond de 50 te schommelen. Dat is een onaanvaardbaar hoog percentage en dat moet ver terug. Hoe vaak gebeurt het niet ± daar hebben we regelmatig met schriftelijke vragen aandacht voor gevraagd ± dat een schip aan de grond loopt, zonder dat we weten wat er in dat schip zit en zonder dat we dus precies weten welke maatregelen we moeten treffen? We weten soms niet eens dat er gevaarlijke stoffen aan boord zijn. Dan praten we nog maar helemaal niet over eventuele risico's bij mogelijke chantage-achtige of, nog erger, terroristische activiteiten. De VVD-fractie pleit er in ieder geval voor dat de pakkans bij overtredingen moet worden vergroot, primair door controles aan de bron, bijvoorbeeld werktuigen, verpakkingen en deskundigheid van vervoerders ± bronmaatregelen hebben sowieso een belangrijke functie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen ± maar ook door een goede, een betere controle onderweg. De huidige overtredingspercentages vinden wij gewoon te hoog en die moeten lager.

De regering geeft aan dat de effectiviteit zich vooralsnog niet laat vertalen in doelstellingen ten aanzien van de pakkans, maar dat die moet worden gezocht in de organisatie van de handhaving. Mijn vraag is dan: is aan te geven welke streefcijfers de regering op dit punt voor ogen heeft en hoe vindt die evaluatie van de effectiviteit van de organisatie van de handhaving dat plaats?

In dit verband is het ons een doorn in het oog dat het huidige en het vorige kabinet het toch weer

voor elkaar hebben gekregen om twee verschillende opsporingsinstanties in het leven te roepen of te houden voor enerzijds de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen en anderzijds de controle op het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen. Die moeten ± zo staat in de toelichtingen ± natuurlijk onderling goed samenwerken, maar wanneer wordt er nou echt eens departementoverschrijdend gedacht en gewerkt op dit punt?

Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Van den Berg over chips op containers. De VVD-fractie heeft die vraag jaren eerder gesteld. Ik doel op containers met gevaarlijke stoffen die over zee vervoerd worden, die overboord kunnen vallen, zoek raken en dus fauna en flora van het mariene milieu nogal kunnen aantasten. Waarom kunnen die niet van gemakkelijke detectie-apparatuur voorzien worden? Als die containers onverhoopt overboord slaan, zijn ze in ieder geval gemakkelijk terug te vinden en dus sneller te bergen. Dat moet toch in IMO-verband geregeld kunnen worden? Het kan toch ook financieel nauwelijks een probleem opleveren? Immers, tegenwoordig moet elk vissersschip een chipje hebben, opdat via de satelliet gecontroleerd kan worden waar men vist.

Tot slot nog iets over de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik verwijs naar Transport en Logistiek (T en L) van 6 juli 1995. Daarin werd de volgende illustratieve casus opgevoerd. Een klein sportvliegtuigje haalt de meest misselijkmakende stunts uit. Als het onder een hoogspanningskabel door wil vliegen, gaat het mis. Het vliegtuigje stort neer en raakt tot overmaat van ramp een tankauto, geladen met gevaarlijke stoffen. Een enorme explosie is het gevolg. Wie is er nu aansprakelijk voor de schade die daardoor ontstaat? Inderdaad, de vervoerder.

De achtergrond is vrij simpel. Ingevolge de Wet gevaarlijke stoffen waarin de aansprakelijkheid voor dit soort schade geregeld wordt, in werking getreden op 1 februari jl., rust er op de vervoerder een zogeheten risico-aansprakelijkheid voor schade. Dit wil zeggen dat de vervoerder aansprakelijk is voor de schade die is veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, ook in die gevallen dat hem de oorzaak van die schade niet verweten kan worden

Te Veldhuis

(schuldloosheid). Volgens de vervoersrechtelijke bepalingen rust op de vervoerder namelijk de risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen gedurende de periode dat de gevaarlijke stoffen zich aan boord van zijn voertuig bevinden. Die periode gaat in als het laden van de stoffen begint en eindigt als het lossen klaar is.

De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bepaalde limiet. Eigenlijk is er sprake van twee limieten: een limiet van 30 mln. als er een ongeval is zonder dat de vervoerder of bijvoorbeeld zijn chauffeur hieraan schuld heeft en een limiet van 80 mln. wanneer de vervoerder wél iets te verwijten is met betrekking tot het ongeval. De schadeclaims waarmee de vervoerder van gevaarlijke stoffen dus geconfronteerd kan worden, zijn ondanks de limieten erg hoog. Wie kan er 30 mln., laat staan 80 mln. op tafel leggen? Het is dus zaak om deze aansprakelijkheid ten minste voor een deel te (kunnen) verzekeren.

Bij de Tweede Kamer ligt het wetsvoorstel WAM (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen). Daarbij is het de bedoeling om de verplicht verzekerde som die nu 2 mln. bedraagt, te verhogen tot 20 mln. Maar een aantal verzekeraars heeft in het aangehaalde artikel in T en L al aangegeven dat zij absoluut niet verder willen of kunnen gaan dan maximaal 15 mln. als te verzekeren bedrag. Hoe kan dan een probleem van 30 mln. of 80 mln., als dat zich voordoet, geregeld worden? Loopt een vervoerder van gevaarlijke stoffen dus geen onbetaalbare en niet te verzekeren risico's? Zo ja, dan lijkt het mij noodzakelijk om de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en de Wet gevaarlijke stoffen wat beter op elkaar af te stemmen. Hierop verneem ik graag de reactie van de minister.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Gelukkig wordt ons land zelden opgeschrikt door ernstige ongevallen tengevolge van calamiteiten bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen, ondanks een sterke groei in het vervoer van gevaarlijke industriële en afvalstoffen en de ligging van grote bevolkingsconcentraties in

de nabijheid van belangrijke doorvoerroutes.

Je zou kunnen zeggen dat mede dankzij de normstelling voor vervoeren verpakkingwijze en de controle daarop, ons land tot dusver grotendeels voor dergelijke rampen is behoed. Maar calamiteiten zijn nooit uit te sluiten. Daarom is het zaak op dit vlak goed de vinger aan de pols te houden. Immers, voorkomen is beter dan genezen. Preventie is dan ook het centrale thema in dit wetsvoorstel, tot uitdrukking komend in tal van eisen die aan de wijze van vervoer en aan verpakkingen worden gesteld. De kenbaarheid en controleerbaarheid van deze vervoerswetgeving wordt met deze wet sterk vergroot, nu de geldende regelingen in principe hun basis vinden in deze wet.

Het is een vervoerswet die primair beoogt uitvoering te geven aan hetgeen internationaal is geregeld op het onderhavige beleidsterrein. Een verdergaande trend tot internationale regelgeving klinkt op meerdere plaatsen in de stukken door. Zo zal er een verdere uniformering plaatsvinden van de controleprocedure en zal het onderscheid in nationaal en internationaal vervoer verdwijnen. De vervoersregelgeving is dus steeds meer een Europese aangelegenheid. Reden te meer om actief te participeren in de Europese fora waar dergelijke regelgeving tot stand komt.

Verwijzend naar onderzoek, verricht in het Verenigd Koninkrijk, meent de minister dat niet in algemene zin antwoord valt te geven op de vraag welke transportmodaliteit het veiligst is. Maar zijn deze resultaten wel zonder meer te extrapoleren naar de Nederlandse situatie? Omgevingsfactoren spelen immers een belangrijke rol bij de vraag of een bepaalde manier van transport veilig is. Moet niet worden aangenomen dat in de Nederlandse situatie de risico's van transport per rail of over water in het algemeen beter zijn te overzien dan die van transport over ons dichte wegennet en dat mede daardoor een preventief beleid doeltreffender zou kunnen zijn?

De verplichting voor Rijk en provincies en de bevoegdheid van gemeenten om een routeringsregeling vast te stellen is een van de kernelementen in deze wet. Gemeenten wordt geen algemene verplichting opgelegd, omdat het van

de plaatselijke omstandigheden afhangt of dit nodig is of niet. Ik ben het met die benadering eens, maar de vraag is wel of het aantal van zo'n 150 gemeenten ook globaal overeenkomt met het aantal gemeenten waar, gelet op de aanwezigheid van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken in hun productieproces of gelet op de ruimtelijke omstandigheden, een routeringsregeling op haar plaats zou zijn. Heeft de minister daarvan enige indruk?

Ik realiseer mij dat de keuze voor een decentrale aanpak regering en Kamer beperkingen oplegt bij de invulling van een routeringsregeling. Een aantal vragen ligt voor de hand: hoe toets je de mate van veiligheid van een route; heb je daarvoor een risico-analyse nodig en, zo ja, moeten er dan ook alternatieven in die analyse worden betrokken?

Hoe voor de hand liggend deze vragen ook zijn, ze zullen uiteindelijk toch primair door de eerstverantwoordelijke overheden moeten worden beantwoord. De rijksoverheid kan daarbij wel de helpende hand bieden. Ik lees daarover ook het nodige in de stukken, maar het totaalbeeld dat ik daarvan krijg, is mij nog niet helemaal helder. Misschien wil de minister op haar beurt mij daarbij de helpende hand bieden.

De brochure "Routering gevaarlijke stoffen, overwegingen voor gemeenten" is aan alle gemeenten toegezonden. Dat is prima. Verder is door Verkeer en Waterstaat, samen met VROM en het IPO, een rekenprogramma ontwikkeld voor het schetsen van het lokale risicoprofiel. Beschikken de gemeenten inmiddels ook over dat programma?

Hoe verhoudt zich deze activiteit nu tot de eerder in het NMP aangekondigde rapportage aan de Kamer omtrent het onderwerp "risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"? In de nota naar aanleiding van het eindverslag heeft de regering een groot aantal vragen over deze normering, onder meer in relatie tot normen voor stationaire inrichtingen, laten liggen, met verwijzing naar de medio 1995 te verwachten rapportage. Wanneer mogen we deze rapportage verwachten? Ik meen namelijk dat ik hem nog niet heb gezien, hoewel "medio 1995" toch al behoorlijk ver is gevorderd.

Wat betreft de besluitvorming over routering is mijn conclusie voors-

Schutte

hands wel, dat een goed evenwicht wordt voorgesteld tussen de verantwoordelijkheid van het Rijk in de richting van de gemeenten en de taak van de gemeenten om in de eigen concrete situatie inhoud te geven aan een eventuele routing.

In de schriftelijke voorbereiding is nogal wat te doen geweest over de mogelijkheid om de samenhang te vergroten tussen dit wetsvoorstel en de Luchtvaart-, Schepen- en Kernenergiewet, voor zover betrekking hebbend op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Mijns inziens heeft de minister de boot terecht afgehouden met haar stelling dat de bestaande samenhang tussen deze wettelijke regelingen onderling en ten opzichte van het wetsvoorstel niet onnodig moet worden doorbroken. Voor dit moment is dat verdedigbaar, maar het onderzoek naar de mogelijkheden daartoe moet wel ter hand worden genomen. Ik ben geïnteresseerd in de vraag, hoe de verdere afstemming tussen de genoemde wettelijke regelingen verloopt, als het gaat om aspecten die de rechtsbescherming, de handhaving en de sancties betreffen.

Gelet op de toename van het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen, groeit het belang van geharmoniseerde regelgeving; in de eerste plaats in de EU-staten, maar ook breder. Nederland vervult vanouds, en nog steeds, een centrale rol in het internationale goederenverkeer. Het Nederlandse aandeel in het goederenvervoer over de weg bedraagt binnen de Europese Unie maar liefst 27%. Daarmee wordt niet alleen het Nederlandse belang bij een geharmoniseerde regelgeving geïllustreerd. Deze internationale positie brengt ook verplichtingen mee. Een initieerende rol van Nederland in het internationale overleg is op zijn plaats. Kan de minister aangeven welke initiatieven zij zoal voorstaat?

Vanwege het technische en veranderlijke karakter van de uitvoeringsvoorschriften, mede veroorzaakt door het voortschrijdend inzicht ten aanzien van risicobeperkende maatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, hebben deze de vorm van een algemene maatregel van bestuur met uitvoeringsvoorschriften en zijn ze niet in de wet opgenomen. Ondanks een pleidooi van collega Te Veldhuis voor een voorhangprocedure, zojuist nog weer bevestigd, heeft de

minister volhard in haar opstelling dat deze vorm niet aangewezen is. In het belang van een gezond dualisme ± waar de VVD soms ook voor te vinden is ± zal het duidelijk zijn dat dit mijn instemming heeft.

Normaliter zou ik er dan voor pleiten de normstelling in de wet te concretiseren, maar ik heb er begrip voor dat dit in dit geval niet goed kan. Volgens mij behoeft het ook niet echt. De inhoudelijke rol van regering en Kamer is bij deze harmonisatiewetgeving beperkt. Voor de Kamer rest dan vooral de taak de regering, waar nodig hinderlijk, te volgen bij tijdige verdere uitwerking en harmonisatie van regelgeving. Met die taak zijn wij helemaal in ons element.

Met de nota van wijziging is het "neerleggen tijdens het vervoer" onder de werking van dit wetsvoorstel gebracht. Vanuit de vervoerssector was hier sterk op aangedrongen. Enige logica was aan dit pleidooi niet vreemd.

In de dereguleringsparagraaf bij het wetsvoorstel lees ik, dat de oorspronkelijk opgenomen handelingen volledig aansluiten op de systematiek van de betrokken internationale wetgeving. Vraag is of dit, na de toevoeging van het "neerleggen tijdens het vervoer" ook nog het geval is. Graag een reactie.

De minister kan ambtenaren van andere ministeries aanwijzen, omdat er vanuit het toezicht op andere wetten raakvlakken liggen met de WVGS. Ook kan zij met het oog op de coördinatie van het toezicht aanwijzingen geven aan de toezichthoudende ambtenaren. Al met al ontstaat een bont palet aan regelingen en toezichthoudende en controlerende ambtenaren die een relatie hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar komt in toenemende mate ook nog de internationale component bij.

Daarom lijkt het mij van belang dat de Kamer periodiek inzicht geboden wordt in de resultaten van de controle-activiteiten van de rijksverkeersinspectie en de wijze waarop de samenwerking met overige controlerende en toezichthoudende instanties is verlopen. Wil de minister dit toezeggen? Dan ontstaat wellicht ook een beter beeld van de mate waarin sprake is van het niet naleven van vervoersvoorschriften. De percentages die nu de ronde doen, bieden wat dat betreft weinig houvast.

De strafmaxima voor overtredingen begaan op de Rijn, de Waal of Lek zijn belangrijk lager dan die voor overtredingen op de overige binnenwateren, vallend onder de werking van de Wet op de economische delicten. De maximumsancties op laatstgenoemde overtredingen zijn het tienvoudige van de overtredingen die op de Rijn, de Waal of de Lek zijn begaan. De verschillen zijn verklaarbaar, maar daarmee nog niet altijd inhoudelijk verdedigbaar. Kan de minister iets mededelen over de vorderingen van het vergelijkend onderzoek dat wordt uitgevoerd door de Centrale commissie voor de Rijnvaart?

Het is opvallend hoe vaak in de stukken wordt gesproken over "afstemming", afstemming van nationale op internationale regelgeving, onderlinge afstemming van nationale wetgeving, afstemming tussen ministeries in de uitvoering en tussen opsporingsinstanties ten aanzien van de controle en handhaving. De Nederlander wordt niet alleen geacht de wet te kennen, maar ook de betrokken instanties en de afstemming daartussen.

De behandeling van het onderhavige wetsvoorstel overziende en uiteraard onder voorbehoud van de beantwoording van de minister, is er voor mij echter voorshands weinig reden om "af te stemmen".

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Gezien de snelle ontwikkelingen op het gebied van productie en vervoer van gevaarlijke stoffen is een nieuwe wet op zijn plaats. Er worden enige honderden nieuwe stoffen per jaar geproduceerd en dus ook vervoerd.

De SP kan in grote lijnen instemmen met de opzet en de strekking van het wetsvoorstel. Ver voordat de SP haar intrede in de Kamer deed, is de discussie hierover al begonnen. Daarom zal ik mij nu beperken tot slechts enkele opmerkingen over de praktische uitvoering.

Om de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te beperken, is het allereerst van belang dat altijd de juiste informatie op de juiste plek aanwezig is. Op elk moment van de dag zou bij (mogelijk) betrokken instanties, zoals brandweer, politie, gemeente, rijksverkeersinspectie enzovoorts, bekend moeten zijn welk

Poppe

vervoer van gevaarlijke stoffen zich op dat moment waar bevindt. Ook de heer Te Veldhuis heeft hierover gesproken. Met de moderne informatietechniek moet dat toch zeker ook mogelijk zijn. In de nota naar aanleiding van het verslag schrijft de regering dat daaraan gewerkt wordt, maar al die pogingen zijn de kinderschoenen nog lang niet ontgroeid.

Voor het wegvervoer bestond een pilotproject, georganiseerd door het bedrijfsleven. De desbetreffende bedrijven hebben het daarbij gelaten. De NS hebben een nieuw systeem ± BRAVO ± dat is echter nog niet beschikbaar voor andere railvervoerders. Voor de binnenvaart bestaat er een ander systeem: EDI. Het wordt helemaal ingewikkeld als tijdens het transport per schip of spoor gewisseld moet worden naar transport over de weg. Daarom wordt het tijd voor een volgsysteem voor de verschillende vervoersstromen met een on-line-verbinding met alle betrokken instanties, die alle van belang zijnde informatie verschaft.

Zowel voor de veiligheid als voor het milieu zou het goed zijn wanneer voor alle soorten gevaarlijke stoffen die in bulk worden vervoerd, specifieke transportmiddelen ontwikkeld worden. Ik denk daarbij aan aparte tankwagens voor groepen van petrochemische stoffen die elkaar niet bijten en aparte tanks voor oliën en vetten ten behoeve van levensmiddelen. Dat gebeurt reeds vaak maar is nog geen standaard praktijk. Dat scheelt namelijk niet alleen in schoonmaakkosten. Het is ook beter voor de veiligheid en het milieu, want er komt veel minder vervuild spoelwater.

De Gezondheidsraad heeft onlangs een advies uitgebracht aan de regering over berekeningen van risico's. Een van de adviezen was ook het groepsrisico daarbij te betrekken. In de memorie van antwoord wordt gesproken over het project risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen dat op dit moment wordt uitgevoerd. Daarbij wordt echter alleen rekening gehouden met individueel risico. Ik wil er daarom, in navolging van de Gezondheidsraad, voor pleiten ook het groepsrisico in dat project op te nemen. Wanneer kan de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten van dat project?

Voorzitter! Het wetsvoorstel staat of valt met handhaving. Dat geldt

trouwens voor alle wetten. Uit de tot nu toe beschikbare gegevens blijkt, dat het daarmee niet erg rooskleurig gesteld is, zowel nationaal als internationaal. Als er iets in Europees verband goed geregeld zou moeten worden, is het wel het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tussen de opsporingsdiensten in de verschillende Europese landen is echter geen sprake van samenwerking. Er bestaat ook geen inventarisatie van internationale opsporingsmethodieken. De heer Te Veldhuis merkte dat reeds op.

In binnenlandse rapportages wordt gesproken van 70% overtredingen van wetten en regels op dit gebied. Dat kan natuurlijk niet. De pakkans is veel te klein. Daarom moet er bij de handhaving maar gewerkt worden vanuit het principe controle bij de bron.

Er zijn nogal wat kleine firma's die in chemicaliën in kleinverpakking handelen. Het gaat daarbij vaak om fijnchemicaliën voor bedrijfjes. Het verzenden van chemicaliën in kleinverpakking gaat vaak via gewone transportbedrijven, bodediensten, binnenvaart en spoor. Gevaarlijke stoffen worden samen met ongevaarlijke goederen vervoerd, bijvoorbeeld cyanide samen met een piano. Bij ongevallen staat dan niet snel vast of er en, zo ja, welke gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn. Dat geeft met name voor brandweer en politie problemen, omdat niet altijd direct bekend is welke maatregelen genomen moeten worden ± bijvoorbeeld afsluitingen en welke blusmiddelen men moet gebruiken. Het gebeurt niet dagelijks, maar het gebeurt. Ik pleit daarom voor een meldplicht voordat een transport met gevaarlijke stoffen de weg opgaat, ook voor bedrijven die kleine partijen of slechts enkele vaatjes gevaarlijke stoffen de weg op sturen via een gewone transportonderneming.

Dat moet natuurlijk ook gelden voor transporten die Nederland binnenkomen. Europese samenwerking is hier noodzakelijk. Met de moderne informaticasystemen moet dat mogelijk zijn. Het verzoek van de heer Van den Berg over een rijverbod bij bepaalde meteorologische omstandigheden is dan ook vrij effectief te regelen. Er moet gemeld worden, dus men weet wanneer een bepaald transport plaatsvindt. Ook gemeenten en overheidsdiensten kunnen, indien nodig, geïnformeerd

worden welke gevaarlijke stoffen er die dag over hun grondgebied verplaatst worden. Dat geldt ook voor de Nederlandse Spoorwegen. In onze moderne informatica-maatschappij moet het mogelijk zijn dat de mensen die het weten moeten snel geïnformeerd worden. Op die manier wordt het voor de Rijksdienst voor het wegverkeer heel wat overzichtelijker waar en welke stoffen zich op een bepaald moment van de dag bevinden. Ook de handhaving wordt eenvoudiger.

Ik verneem op dit punt graag de reactie van de minister.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Vanavond spreken wij over een wet waaraan twaalf jaar is gewerkt, een wet die de Leemtewet, de Wet gevaarlijke stoffen, uit 1963 moet gaan vervangen. Deze wet had een aanvullend karakter en was niet gericht op een eenheid van beleid. Gelet op het belang van goede en samenhangende regels betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen waardeert de fractie van D66 het dat deze nu neergelegd zijn in een afzonderlijke wet. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen is een stap in deze richting, maar heeft nog niet het integrale karakter dat de D66-fractie graag gezien had. Een aantal terreinen is buiten de wet gebleven, zoals het luchtvervoer, het zeevervoer, het buisvervoer en kernenergie.

Het wetsvoorstel dat nu voorligt, heeft betrekking op vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren. De internationale regelgeving op deze gebieden wordt wel in deze WVGS geïmplementeerd, in tegenstelling tot de internationale regelgeving van de modaliteiten scheepvaart en luchtvaart. Voor de helderheid van wetgeving is het verstandig om ook de regelgeving op het gebied van zee- en luchtvaart in deze integrale wet op te nemen. Dit geldt ook voor radioactieve stoffen. Er komt nu een studie naar de opname van deze gevaarlijke stoffen in de wet.

Het afwijzen van het regelen van buisvervoer in het kader van de WVGS kan een extra toelichting gebruiken. Immers, in het structuurschema Buisleidingen is de mogelijkheid opgenomen om veiligheidsregels in de WVGS op te

Van 't Riet

nemen. De problemen die de minister aanstipt in de nota naar aanleiding van het eindverslag zijn mij daarom niet geheel duidelijk. Het aandeel van het buisleidingenvervoer in het totaal van het goederenvervoer neemt nog altijd toe. Het wordt daardoor een concurrerende bedrijfstak voor de andere modaliteiten. Ik denk dan aan de binnenvaart. Het is daarom van belang dat de veiligheidseisen goed en in vergelijking met de andere modaliteiten geregeld zijn. Het zou trouwens de integraliteit van de wet bevorderen als ook de luchtvaart, de scheepvaart, het buisleidingenvervoer en het vervoer van radioactieve stoffen in deze wet opgenomen zouden worden. Mijn fractie overweegt, hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Aan de nieuwe wet zitten veel pluspunten. De leemtes op het gebied van routing, inspraak, parkeren, verpakkingen, informatie, controle en sancties worden hiermee gevuld. De fractie van D66 is blij met de nu ontstane mogelijkheid om ook voor waterwegen en spoorwegen routeringsbepalingen vast te stellen. Dichtbevolkte gebieden kunnen hierdoor vermeden worden. In Nederland kan dit echter nog weleens een probleem opleveren. Een voorbeeld hiervan was de chloortrein van Groningen naar Rotterdam, die om Utrecht te vermijden via Het Gooi werd geleid. De railinfrastructuur in Nederland loopt nog altijd door grote stukken bewoonde gebieden heen. Dit is een probleem voor de routing. Dit is gedecentraliseerd naar decentrale overheden. Mijn fractie stemt daarmee in. Maar de infrastructuur is nogal grof. In de toekomst, als de Betuwelijn is aangelegd, is deze mogelijkheid tot routing een welkome aanvulling.

Wat het gebruik van tunnels betreft heeft mijn fractie nog een aantal vragen. Bij de Betuwelijn is een aantal tunnels gepland. Hoe gaat daarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen? En hoe zit het met de overkapping van de A2? Ik heb vernomen dat er gaten geboord zouden moeten worden om het vervoer van gevaarlijke stoffen te regelen. Ik heb begrepen dat daar onderzoek naar wordt verricht. Kan de minister toelichten hoe zij met de tunnels omgaat?

Mijn fractie is tevreden met de diverse wijzigingen die in de wet zijn

opgenomen na het eerste verslag en na het eindverslag. Ik doel dan met name op het "nederleggen tijdens het vervoer". Andere woordvoerders hebben er al over gesproken. Het is zeer positief dat dit onder de werking van deze wet is gebracht.

Mijnheer de voorzitter! De fractie van D66 heeft nog wat problemen met de afstemming tussen de WVGS en de Wet milieubeheer en enkele andere wetten. In de toelichting op de WVGS geeft de minister aan dat deze afstemming plaats moet vinden via overleg op ministerieel niveau. De minister noemt hier als voorbeeld de Hinderwet, nu Wet milieubeheer genoemd, waarbij een aparte circulaire is opgesteld over goederenemplacements bij de NS. Volgens de minister is deze circulaire goed uitvoerbaar. Maar uit de gesprekken die ik heb gevoerd, blijkt dat de afbakening tussen de Wet milieubeheer en de nieuwe Wet vervoer gevaarlijke stoffen nog niet helemaal duidelijk is voor de mensen die ermee moeten werken. Voor het risico-aspect geldt thans op emplacementen het VROM-beleid, zoals dat is geformuleerd in het NMP en in latere ministeriële brieven, en voor spoorlijnen tussen emplacementen en op doorgaande sporen op stations geldt het beleid van Verkeer en Waterstaat. Voor degenen die hiermee werken, is zeker nog geen sprake van een eenduidig beleid. Hetzelfde geldt voor de relatie tussen de Arbowetgeving en de spoorwegwetgeving.

Misschien kan de minister aangeven welk karakter het overleg op ministerieel niveau heeft gehad wat betreft het verbeteren van de afstemming tussen de verschillende wetten en hoe de mensen die met de verschillende wetten moeten werken, zullen worden ingelicht.

Op het gebied van het zeevervoer hebben zich de laatste tijd meerdere ongevallen voorgedaan. Wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee internationaal verbeterd? Daarnaast is sprake van een raakvlak tussen binnenvaart en zeevaart op routes naar de havens toe. Voor binnenvaartschepen gelden immers andere veiligheidsregels dan voor zeeschepen. Hoe is de afstemming geregeld? Vorige week woensdag vond in de Rotterdamse haven een ongeluk plaats tussen een zeeschip en een binnenvaartschip, dat gevaarlijke stoffen vervoerde. Wat

was er gebeurd als ook het zeeschip gevaarlijke stoffen had vervoerd?

Dan de handhaving waarover, terecht, vele woordvoerders hebben gesproken. Mijn fractie vindt dit een zeer belangrijk onderdeel, zeker omdat bij de laatste controle-acties bleek dat met name in de sfeer van het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen en het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen in containers het aantal overtredingen rond de 50% schommelt. Dit percentage is veel te hoog. Het is de bedoeling dat de rijksverkeersinspectie de taak van de controleurs gevaarlijke stoffen gaat overnemen. Daar kan mijn fractie mee instemmen, ondanks de angst voor het gevaar van ondersneeuwen. Maar wat is de minister van plan om concreet te doen aan dit hoge percentage overtredingen?

Er wordt vaak te gemakkelijk gedacht over het vervoeren van gevaarlijke stoffen, omdat er niet veel ongelukken gebeuren. Pas als er daadwerkelijk iets gebeurt, wordt men wakker geschud en komt de kritiek op de wetgeving en de handhaving daarvan los. Ik hoop dat dit met deze wet voorkomen kan worden.

Voorzitter, even over het geluid. Dat galmt enorm. Ik hoor mijzelf de hele tijd in een echo.

De **voorzitter**: Ik heb straks al iets gezegd over "voorhangen" en "rondzingen". Ik zal het woord "nagalmen" ook doorgeven, want dat is juist opgemerkt.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik begin met mij aan te sluiten bij de woorden van algemene waardering. Als ik het goed heb, dan zijn drie opeenvolgende ministers betrokken geweest bij dit wetsvoorstel. Het moet dus een speling van het lot zijn dat onder de coalitie die naar mijn mening de meest gevaarlijke stoffen met zich draagt, overdrachtelijk gezien, deze wetgeving tot stand komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet niet waar de grootste ontploffing heeft plaatsgevonden.

De heer **Leers** (CDA): Dat moet nog blijken. Wij zitten pas in het begin.

De toenemende congestie op onze wegen maakt het vervoer van goederen niet alleen veel tijdroven-

Leers

der ± dat zien wij iedere dag aan de files ± maar natuurlijk ook veel gevaarlijker. Dat geldt met name voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat de laatste jaren ook sterk is gegroeid. Uit het oogpunt van economie en openbare veiligheid is een adequate regeling niet alleen gewenst, maar ook noodzakelijk. Ik voeg daaraan toe dat een adequate wettelijke regeling voor Nederland als transport-distributieland van groot belang is, want die kan ertoe bijdragen dat zowel nationaal als internationaal dezelfde regels gelden. Dat staat ook in de memorie van toelichting. Ik ben het daar van harte mee eens. Ik voeg daaraan toe dat het van groot belang is dat de wet, zoals die nu voorligt, spoedig in werking kan treden. Zover zijn wij echter niet, want er moet nog wel wat gebeuren. Ik hoor overigens graag van de minister wat er allemaal nog moet gebeuren, want ik heb gehoord dat er nog een aantal vervolgacties moet plaatsvinden in de tarieven en de bepalingen. Misschien kan de minister een indicatie geven van wanneer de wet in werking kan treden.

Onze wens om de wet snel in werking te laten treden, is voor ons reden om er niet voor te zijn dat het vervoer van radioactieve stoffen nu reeds wordt geïncorporeerd in de WVGS. Ik geef toe dat de integraliteit van de WVGS erdoor zou verbeteren. Het opnemen van het vervoer van radioactieve stoffen zou echter een aanzienlijk tijdrovende operatie zijn, met veel haken en ogen omgeven. Het zou wellicht ook nopen tot uitsplitsing van de vervoersregels over beide wetten. Dat zou weer de duidelijkheid niet bevorderen. Daarom zijn wij er geen voorstander van om met de uitvoering van de WVGS te wachten en eerst het vervoer van radioactieve stoffen te incorporeren. Wij wachten het onderzoek dat de minister heeft aangekondigd af. Wanneer kan de Kamer de toegezegde afweging van voor- en nadelen van deze overheveling tegemoet zien? Spoedig, naar ik hoop.

Voorzitter! Ik kom toe aan het tweede politieke punt dat er nog ligt. Door toenemende internationale regelgeving op het terrein van vervoer van gevaarlijke stoffen ± ik sprak er zo even al over ± wordt de ruimte voor nationaal beleid beperkt. De CDA-fractie vindt dit alleszins te verdedigen omdat ons land, in het

bijzonder de vervoerssector zelf, zeer gebaat is bij regels die zowel nationaal als internationaal gelden. Die internationale oriëntatie ± en dat zeg ik vooral aan de heer Te Veldhuis ± verdraagt zich niet met de wens om alles alsnog gedetailleerd te regelen. Wij volgen dan ook de regering in het afwijzen van de geuite wens om alle uitvoeringsregelingen te verheffen tot het niveau van de AMvB. Dat wil de heer Te Veldhuis overigens niet, maar hij wil wel een voorhangprocedure. Daar ziet mijn fractie vooralsnog niet de zin van in, gegeven het vrijwel geheel technische en nauwelijks beleidsinhoudelijke karakter van de AMvB, waar de heer Te Veldhuis zelf ook al op wees. De vergelijking die hij maakte met het milieubeleid gaat volgens ons niet op. Het ligt voor de hand om het democratische deficit tegen te gaan door de positie van het Europees Parlement te versterken, gegeven de Europese invalshoek die de heer Te Veldhuis ook voorstaat. Samenvattend, de CDA-fractie ziet vooralsnog niets in het opnemen van een voorhangprocedure ten behoeve van de AMvB.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het zal de heer Leers bekend zijn wat de VVD-fractie vindt over vergroting van het democratische gehalte van het Europees Parlement. De voorzitter van de VVD-fractie heeft dat, bijna als enige in dit huis, in het debat over de Europese integratie naar aanleiding van het Verdrag van Maastricht naar voren gebracht. Op dit punt valt mijn fractie dus weinig te verwijten. Het was vooral mijn fractie die het probleem van het democratisch deficit heeft aangekaart.

Ik ben er geen tegenstander van om internationale regels te harmoniseren. Integendeel, ik ben daar een groot voorstander van. Maar wat vindt de heer Leers nu van het democratisch gehalte van zulke regels? Waar ziet hij enige toetsing door welke volksvertegenwoordiger dan ook, van zulke regels? Ze worden immers niet door volksvertegenwoordigers voorbereid en niet gecontroleerd in het Europees Parlement. De Europese Commissie is niet democratisch gekozen, de Raad van ministers evenmin, en de heer Leers hoeft er ook niet over te praten. Het kan hierbij om honderden miljoenen gulden gaan en er

zijn afwijkingen per land mogelijk, bijvoorbeeld bij AMvB. Moet er dan geen enkele toets door een volksvertegenwoordiging zijn? Hoe ziet de heer Leers dat?

De heer **Leers** (CDA): Ik vind dat u verschrikkelijk overdrijft en hier een nummer staat te maken van iets wat eigenlijk niets voorstelt. U erkent evenals ik dat 90%, zo niet 95% van de regels een technisch karakter heeft. Ze worden besproken in internationale gremia, waar onze minister ook bij aanwezig is, bijvoorbeeld de Transportraad.

Over de overblijvende 5% regels, die volgens u een democratisch deficit vormen, zeg ik u: het ligt voor de hand om het democratisch deficit in Europa op te heffen, en niet hier. Bent u het met mij eens of niet?

De minister heeft in de memorie van antwoord aangegeven dat zij bereid is om veranderingen die wel beleidsinhoudelijk en politiek gevoelig zijn, vooraf in de Kamer te bespreken. Als u kennelijk de minister niet vertrouwt, moet u blijven aandringen met een amendement over een voorhangprocedure. Wij vertrouwen de minister en verwachten dat zij in die gevallen hier zal komen en de zaak aan de Kamer zal voorleggen. U kunt dus op geen enkele manier staande houden dat die regels niet democratisch getoetst kunnen worden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): In ieder geval niet langs een formele weg, wel door de minister naar de Kamer te roepen, zonder dat er iets is voorgehangen, en haar om verantwoording te vragen. Dat is waar. Maar dat is natuurlijk niet het punt.

Ik constateer dat er in de huidige structuur geen volksvertegenwoordiging aan te pas komt, tenzij je de minister naar de Kamer roept. Er is dus geen automatisme om te kunnen beoordelen of bindende regelgeving democratisch getoetst wordt. Waar het om gaat is dat in de schriftelijke voorbereiding het belangrijkste argument van de regering was dat er onnodig vertraging optreedt, naast het feit dat er vaak technische zaken aan de orde zijn. Als er technische zaken aan de orde zijn, zult u mij niet horen. Dan is er ook helemaal geen vertraging. Maar op het moment dat de regeling is vastgesteld, duurt het altijd nog wel een paar maanden voordat ze in werking treedt. In de

Leers

tussentijd kan ze hier gemakkelijk voorgehangen worden. Ik denk dat dan in heel veel gevallen de Kamer geen behoefte zal hebben om erover te spreken, maar in de gevallen waarin ze dat wel heeft, omdat de transportwereld of de milieuwereeld zeggen dat het niet goed is geregeld of omdat wij zelf om wat voor reden dan ook vinden dat het niet goed is geregeld, heeft zij formeel geen bevoegdheid, anders dan met een bijzonder parlementair middel, namelijk het stellen van vragen of het vragen van een overleg. Wij hebben onszelf elke wettelijke bevoegdheid voor beïnvloeding ontnomen. Dat is een punt dat ik hier aankaart. Ik wil dat graag formeel geregeld hebben, maar materieel hoeft je er misschien in 90% helemaal geen gebruik van te maken. Dat is de vergelijking die ik ook met milieuwetgeving heb gemaakt. Ook daar wordt 90% van de gevallen voorgehangen, zonder dat wij er wat mee doen. Wij hebben formeel echter wel de mogelijkheid om er wat aan te doen. Dat vind ik de democratische legitimatie van regels en die is er nu niet.

De **voorzitter**: Interrupties zijn meestal kort, mijnheer Te Veldhuis.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb mijn argumenten al gegeven. Wij zien op geen enkele manier hoe de heer Te Veldhuis zich zorgen zou moeten gaan maken over een democratisch deficit, gegeven de toezegging van de minister om die gevallen waarin sprake is van politieke gevoeligheid, hier te bespreken. Nogmaals, wij hebben vertrouwen dat de minister aan haar afspraken tegemoetkomt. Het gaat verder om de sfeer waaruit je iets benadert. Wij hechten aan die internationale invalshoek. De heer Te Veldhuis zegt dat hij daar ook aan hecht, maar in zijn bijdrage en zijn opstelling dat alsnog een laatste toets moet worden ingebouwd, klinkt wantrouwen door. Dat wantrouwen heeft de minister echter weggenomen. Daarom vind ik het niet meer noodzakelijk om een amendement, zoals de heer Te Veldhuis voorlegt, te steunen. Dat is onze benadering.

Voorzitter! Door de sterke groei van het goederenvervoer en parallel daaraan natuurlijk het vervoer van gevaarlijke stoffen, lijkt uit een oogpunt van veiligheid en vermindering van congestie het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

zeer aantrekkelijk. De minister heeft daar een passage aan gewijd in de memorie van toelichting. De CDA-fractie dringt aan op een snelle marktverkenning en het ontwikkelen van stimulerend overheidsbeleid, want wij moeten natuurlijk zoveel mogelijk gevaarlijke stoffen onder de grond vervoeren, als dat kan. Het gebruik van de NAVO-pijpleiding voor civiele toepassingen juichen wij op zichzelf toe, maar dat mag nimmer leiden tot oneerlijke mededinging. De verklaring waarom vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen onder de WVGS valt, vinden wij niet geheel bevredigend. Misschien kan de minister die nog eens toelichten.

In dit verband is de aangekondigde rapportage over de risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen eveneens relevant. Wij spreken overigens liever over risicoverkleining, conform de ALARA-norm die de heer Te Veldhuis ook al noemde. Hoe staat het met de voortgang en hoe verdraagt zich een te ontwikkelen risicobeleid tot de toenemende liberalisering van het transport? Dat lijkt ons een interessante gedachte. Stel dat wij tot een bevinding komen, waarin wij aan bepaald vervoer via een bepaalde modaliteit de voorkeur zouden geven, kan dat dan? Ik waag dat te betwijfelen, maar het is op zich een interessante discussie. Ik zie overigens wel een verschil in normering van stationaire inrichtingen en een normering bij vervoer. Iedere beweging die je met een goed uitvoert, maakt het namelijk veel gevaarlijker, omdat je dan risico's combineert. Je krijgt dan dus meer risico's. Daar kunnen wij misschien later nog verder over spreken.

De mede naar aanleiding van ons verzoek aangekondigde proef met een selectief inhaalverbod voor vrachtwagens, juichen wij van harte toe. Kan de minister aangeven welke andere preventieve en repressieve maatregelen zij mogelijk nog in petto heeft voor het bevorderen van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen? Ik wil toch gezegd hebben dat wij een nog zo goede wet kunnen maken, maar de beschikbaarheid van adequate infrastructuur vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het veilig kunnen vervoeren van gevaarlijke stoffen. Daaraan gekoppeld heb ik een gedachte. Ik weet niet of de minister die meteen van tafel zal

schuiven, want ik heb de zaak nog niet helemaal goed kunnen doordenken. Valt er een risico-classificering op te stellen voor de bestaande infrastructuur? Je zou bijvoorbeeld een weg, lettend op het huidige gebruik en de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen, een bepaalde gradatie kunnen geven, een risiconormering kunnen opzetten voor de bestaande infrastructuur, die je ook behulpzaam zou kunnen zijn bij de vaststelling van prioriteiten in het kader van het MIT. Zo is er bijvoorbeeld de A16, een drukke weg richting Rotterdam en Antwerpen. Ik kan mij voorstellen dat men op een gegeven moment tot de conclusie moet komen dat veel vervoer, met name het vervoer van gevaarlijke stoffen, daar niet meer gewenst is en dat je een andere routing zou moeten kunnen toepassen, waardoor wij weer een extra argument hebben om in het kader van het MIT te kunnen zeggen dat het daar nodig is. Per slot van rekening raken wij hier wel de kern van de discussie inzake de werkgelegenheid.

Voorzitter! Ook ik wil nog even de botsing van een schip met een binnenvaarttanker van afgelopen week bij de gemeente Rozenburg onder de aandacht brengen. De noodzaak van een adequate rampenbestrijding is daarmee opnieuw in de actualiteit gebracht. Ik nodig de minister uit om haar opvatting te geven over de herhaald geuite wens om de Blankenburg-tunnel versneld te realiseren. De tunnel is opgenomen in het SVV, maar is tot nu toe niet veel verder gekomen.

Voorzitter! De CDA-fractie onderstreept het belang van een adequate controle. Dat heeft overigens iedere fractie gedaan. Iedere wet wordt pas effectief als er een goede controle mogelijk is. In de memorie van antwoord staat dat met name de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart in 1995 bijzondere aandacht zal krijgen. Dat is prima. Op welke wijze wordt hieraan gestalte gegeven? Op welke wijze wordt voorkomen dat een verkeerde interpretatie van het rapport van het Korps landelijke politiediensten van 20 september 1993, waarin een overtredingspercentage van 70 van de wet werd genoemd, leidt tot een heksenjacht? Is de minister het met mij eens dat de sector in economisch opzicht voldoende moet kunnen renderen,

Leers

wil men invulling kunnen geven aan de noodzakelijke veiligheidsvoorschriften? Ik verwijs naar de situatie bij de binnenvaart en dan met name de tankvaart. Er zijn daar grote problemen. Op welke wijze kunnen wij voorkomen dat bezuinigd wordt op de noodzakelijke inrichtingseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen? Bezuinigingen daarop kunnen toch niet de bedoeling zijn van de wet, te meer daar de wet opnieuw kostenverhogend werkt.

Voorzitter! Ik rond af. De CDA-fractie wenst, als dat kan, meer duidelijkheid van de minister over de mogelijkheid om quasi-collectieve dienstverlening zoals keuringen en het verzorgen van opleidingen, die nu wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor het wegverkeer, op particuliere leest te schoeien. Dat zou ook passen in de doelstelling van de regering om de marktwerking te bevorderen. Staat Europese regelgeving dergelijke dienstverlening door particuliere organisaties en bedrijven in de weg? Zo ja, wat is de minister van plan, daaraan te doen?

Mevrouw **Van Zijl** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Doel van het wetsvoorstel is bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel voor bij het vervoer betrokkenen als voor hun omgeving. De minister streeft naar een evenwichtige afstemming tussen vervoermiddel, infrastructuur, regelgeving en mens. Ik zal nu niet de geschiedenis van het wetsvoorstel herhalen. Het belang van de integrale benadering van veiligheidsaspecten in de totale logistieke keten is door meerdere sprekers aangesneden. Het wordt tijd dat een en ander tot een afronding komt, met name omdat de harmonisatie tussen de verschillende vormen van vervoer van gevaarlijke stoffen nog niet ten einde is. Mevrouw Van 't Riet heeft hier ook al op gewezen. Deze wet is ook naar de mening van de Partij van de Arbeid slechts een stap op weg. Juist voor Nederland, als distributieland bij uitstek, is deze ook internationaal gedragen harmonisatie van belang.

Voorzitter! Het is bijzonder moeilijk spreken.

De **voorzitter**: Bijna iedereen heeft klachten over de geluidsinstallatie. Ik zal deze doorgeven.

Mevrouw **Van Zijl** (PvdA): Je kunt tijdens het spreken bijna niet nadenken!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik was gisteravond bij de Rolling Stones en dat klonk ongeveer als hier, alleen wat harder.

De **voorzitter**: Ik zal doorgeven dat de nagalm een nadelig effect heeft op degene die het woord voert.

Mevrouw **Van Zijl** (PvdA): Het wetsvoorstel is niet alleen uitvoerig, maar het is ook uitgebreid behandeld. Voor de Partij van de Arbeid zijn de grootste punten van zorg weggenomen. De overheveling van de Kernenergiewet naar deze wet blijft een punt van aandacht. De minister geeft ook aan dat dit onderwerp wordt betrokken bij de nog uit te voeren bredere evaluatie van de Kernenergiewet. Wij zullen een en ander met aandacht volgen en blijven het ook wenselijk vinden dat het vervoer van radioactieve stoffen in deze nieuwe wet in een later stadium wordt opgenomen.

Hoewel ook het vervoer per buisleiding niet in deze wet is opgenomen, zijn wij blij met de diverse inspanningen die worden verricht om de mogelijkheden te verkennen van het vervoer per buis van in het bijzonder petrochemische basisproducten, maar ook van andere producten. Vervoer per buisleiding kan veiligheidsrisico's voor mens en omgeving tot een minimum beperken; wij moedigen verdere initiatieven op dit punt dan ook aan.

Ook het pilotproject "Telematica gevaarlijke stoffen" lijkt perspectieven te bieden. Krijgt dat, behalve ten aanzien van de aangekondigde internationale inspanningen ook nog internationaal een vervolg? De resultaten waren praktisch succesvol, maar bedrijfseconomisch niet. Welke belemmeringen ondervonden de transportondernemingen precies in dit pilotproject? Wat waren de oorzaken van deze belemmeringen, en kunnen deze problemen echt niet worden opgelost? Het lijkt namelijk een van de mogelijkheden om veiliger te rijden.

Wat zijn overigens de resultaten van het onderzoek dat het elektronisch voorkomen van het verlies van containers tot onderwerp had? Hierover zijn ook vragen gesteld door de heren Van den Berg en Te

Veldhuis. Zal hiernaar in Europees verband en haalbaarheidsstudie worden verricht? En zijn de Nederlandse resultaten daarbij misschien bruikbaar?

Op vragen van de VVD-fractie over de normstelling en de mate waarin risico's worden genomen, antwoordt de minister schriftelijk dat zij daar nader op in zal gaan in de rapportage "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"; de heer Te Veldhuis sprak hier al over. Wanneer kunnen wij die rapportage verwachten?

Zonder handhaving kunnen wij normeren wat wij willen. Berichten over de handhaving blijven onverminderd een bron van zorg. Dat geldt voor zowel milieu, veiligheid als arbeidsomstandigheden. De PvdA stimuleert de minister om in internationaal verband te blijven aandringen op zo intensief mogelijke en kwalitatief goede controle. Het uitwisselen van informatie en samenwerking tussen landen kan hierbij behulpzaam zijn. Omdat een effectieve controle op vervoer van belang is, kijken wij uit naar de resultaten van het onderzoek van de rijksverkeersinspectie. Wij zijn er overigens wel benieuwd naar wat op dit moment concreet wordt gedaan om de organisatie van de handhaving te verbeteren, met name in het wegvervoer. Onderzoekt de rijksverkeersinspectie nu al aan de bron? In hoeverre wordt nu al samengewerkt met andere opsporingsdiensten? En hoe wordt de deskundigheid van de vervoerder op dit moment bevorderd?

Ik sluit mij aan bij vragen van de heer Te Veldhuis over streefcijfers en de evaluatie daarvan en rond af met een positieve beoordeling van het wetsvoorstel dat wij naar alle waarschijnlijkheid zullen steunen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het is plezierig dat de Kamer weer vergadert, zodat wij weer regelmatig in dit huis kunnen verkeren.

Wij hebben het vandaag over een wetsvoorstel dat inderdaad een lange voorgeschiedenis heeft; het is nogal lang in bewerking geweest. Nu wij bijna aan het eind van de behandeling van het wetsvoorstel staan en de plenaire behandeling aan de orde is, heb ik overigens het gevoel dat de lange voorbereiding

ook wel bijgedragen heeft aan het "volwassen" worden van het wetsvoorstel, zodanig dat er in de Kamer een grote instemming bestaat met de grote lijnen van het wetsvoorstel en de richting die het in gaat. Daar ben ik blij mee.

Een aantal leden heeft gesproken over het feit dat het van belang is dat er juist in een land als Nederland een goede wetgeving op dit terrein is. Wij zijn een klein land en bovendien een land waarin de transitio-, vervoers- en distributiefunctie dankzij de ligging zo belangrijk is dat het ook essentieel is, ervoor te zorgen dat er goede wetgeving is die vervolgens wordt gehandhaafd. Daar kom ik dadelijk op terug.

Het wetsvoorstel draagt ook bij aan de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dan gaat het om de veiligheid van de direct betrokkenen, maar ook om de veiligheid van de omgeving. Ook over het risicobeleid in zijn finesses kom ik straks nog te spreken.

De wet biedt de mogelijkheid om voorschriften te geven over de verpakkingen, de constructie en de uitrusting van de voer- en vaartuigen, opleidingen en dergelijke. Voorts is de wet ook in economisch opzicht een verbetering. Ik zal dan ook een paar woorden zeggen over de integraliteit, die op een aantal terreinen de mogelijkheid versterkt om te komen tot een goede afstemming van de voorschriften tussen de vervoerstakken weg, spoor en binnenvaart. Dat zijn over het algemeen ook de vervoerstakken waar de meeste uitwisseling tussen plaatsvindt. Bij intermodaal vervoer gaat het meestal om een uitwisseling tussen deze drie soorten. Dat bevordert dus ook een snelle en veilige afwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen en dat is weer voor ons land van groot belang.

De integraliteit is door een groot aantal sprekers ter discussie gesteld. Gaat het nu wel ver genoeg en moet er niet veel meer onder vallen? Tot nu toe is het een integrale wet voor het inlandvervoer van gevaarlijke stoffen. Zij is goed toegankelijk voor de gebruiker. Er is overigens wel een toenemende onderlinge afstemming tussen het inlandtransport en het vervoer over zee en door de lucht. Hoewel de WVGS zich beperkt tot het inlandvervoer ± het inlandvervoer ligt nu eenmaal dichter bij elkaar dan het zee- en luchtvervoer en wordt

ook internationaal steeds meer als een geheel gezien ± sluiten gelukkig ook de voorschriften, ook internationaal, steeds beter op elkaar aan. Overigens is in de schriftelijke voorbereiding daarover al het nodige opgemerkt.

Het is ook van belang dat tussen de lidstaten van de Europese Unie in toenemende mate de overeenstemming bestaat om op zowel het internationale als het nationale vervoer van gevaarlijke stoffen de desbetreffende verdragen van toepassing te verklaren door middel van zogenaamde kaderrichtlijnen. Ik heb het dan bijvoorbeeld over de ADR, het wegvervoer, over de ADNR, de binnenvaart, en het RID, het vervoer per spoor. Dan moet ik ook nog wijzen op het feit dat er ook in toenemende mate samenwerking is tussen de verschillende departementen. Een belangrijk voorbeeld daarvan is de samenwerking tussen de rijksverkeersinspectie en de milieu-inspectie van VROM, die hun werkzaamheden ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid op elkaar hebben afgestemd. Dat voorkomt dat wij dubbele controles moeten uitvoeren. Bovendien verhoogt het de pakkans voor de werkelijke overtreders. Daarmee wil ik overigens niet direct van een heksenjacht spreken. Daarop kom ik dadelijk nog even terug. Een ander voorbeeld is dat KLPD, het militaire korps controleurs gevaarlijke stoffen en de arbeidsinspectie zich ermee bemoeien en dat allemaal onder dezelfde noemer.

Naar ik meen heeft vrijwel iedereen gesproken over het vervoer van radioactieve stoffen. Mevrouw Van 't Riet, maar ook de heer Van den Berg, deed dat met zeer veel nadruk. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is de overheveling van dit vervoer van de Kernenergiewet naar de WVGS wel degelijk aan de orde geweest. Ik ben van mening dat het ervan moet komen. Maar de tempi liggen een beetje verschillend. Het ligt dus wel voor de hand dat wij dat gaan doen, maar dat is dan wel gekoppeld aan de bredere doorlichting van de Kernenergiewet. Ik had zelf gehoopt dat wij daarbij wellicht een paar stappen verder zouden zijn, maar ik meen dat het tempo dat mevrouw Van 't Riet voorstelt, echt te hoog is. Het lastige is dat Economische Zaken en vooral de mensen die zich met dit terrein bezighouden, de afgelopen maanden

met een paar andere onderwerpen ter zake van kernenergie bezig zijn geweest. Daardoor heeft de evaluatie enige vertraging opgelopen. Het zal best nog even duren. Dit soort groepen mensen is maar heel klein. Op het moment dat er een andere politieke discussie over zo'n onderwerp plaatsvindt ± hierover moeten wij elkaar maar recht in de ogen kijken ± moeten prioriteiten wel eens verschoven worden. Ook daarvan zal het afhankelijk zijn. Ik heb overigens zelf ook niet het gevoel dat het de grootste urgentie heeft, omdat ondanks het feit dat de kwestie in twee wetten is geregeld, het vervoer van kernafval en ander radioactief materiaal dat onder de Kernenergiewet valt, op dit moment wel degelijk goed geregeld is, zij het in een sectorale wet in plaats van in een integrale wet.

Dan kom ik op het vervoer door buisleidingen. Dat is een ander verhaal. Via het Mijnwezen vallen buisleidingen onder de verantwoordelijkheid van Economische Zaken. Dat is historisch bepaald. Dan kan een reden zijn waarom het niet onder deze wet is geregeld. Daarvoor bestaat echter ook een heel simpele reden. Het systeem dat je in deze wet toepast, past niet bij buisleidingen. Wij hebben het hier vooral over het gedrag van een chauffeur, over de etiketten die erop moeten en over de routeringen en dergelijke die gehanteerd moeten worden. Dat alles geldt voor buisleidingen in mindere mate. Ik zie een chauffeur tenminste nog niet bij de ingang van een bus staan. De systematiek van het vervoer door een bus is een andere dan die van andere soorten vervoer. Dat is een reden waarom de voorschriften voor een veilig vervoer door buisleidingen niet passen in de systematiek van de WVGS.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! Ik heb daar alle begrip voor, maar bijvoorbeeld bij de binnenvaart is het vervoer van gevaarlijke stoffen behoorlijk geregeld. Er is concurrentie, zoals de bekende NAVO-buisleiding. De ergernis bij de binnenvaart is dat zij erg gereguleerd moeten werken, terwijl voor buisleidingen de regelgeving ontbreekt. Deze twee vervoerssoorten hebben toch met elkaar te maken. Zij vervoeren vaak dezelfde stoffen, terwijl de regelgeving niet op elkaar is afgestemd. Het lijkt mij daarom logisch dat zij in

Jorritsma-Lebbink

deze wet wordt opgenomen, hoewel ik begrip heb voor het betoog van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de binnenvaart vindt dat vervoer via buisleidingen anders behandeld wordt, dan is dat ook zo. Ik kan weinig doen met de vakbekwaamheid van bestuurders, die wel geldt voor de binnenvaart. Maar een buisleiding wordt niet bestuurd. Bij gevaarlijke stoffen is ook sprake van etiketteren. Maar wat door een buisleiding gaat, is moeilijk te etiketteren. Op een schip moet je wel aangeven wat erin zit. Er zijn technische eisen voor voertuigen, omdat er gevaar voor botsing is. Maar door een buisleiding zie ik weinig botsingen gebeuren. Je hebt natuurlijk wel algemene normen ten aanzien van de veiligheid van een buisleiding, maar die zijn van een geheel andere orde dan die voor het risico van een botsing dan wel aanvaring tussen een voer- of vaartuig.

Je moet de dingen goed uit elkaar houden. Vervoer onder de grond in een buisleiding moet natuurlijk aan bepaalde eisen voldoen. Dat doet het ook. Daarvoor zijn voorschriften. De leidingstraten werden al genoemd, maar het gaat ook om de registratie, het controleren van lekken. Daarvoor zijn series voorschriften. Overigens wordt het aspect van externe veiligheid voor buisleidingen wel betrokken bij het onderzoek naar risiconormering voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Over dat risicobeleid kom ik straks nader te spreken.

In de toekomst zullen wij waarschijnlijk verder gaan met het meer integraal maken van deze wet. Ik sluit helemaal niet uit dat op de langere termijn zee- en luchtvervoer gewoon onder de werking van deze wet zullen kunnen vallen. Dat vergt wel dat internationaal de zaak meer geïntegreerd wordt. Het kernenergiegerelateerde vervoer moet daar wat mij betreft zo gauw mogelijk onder komen te vallen. Ik heb er begrip voor dat bredere doorlichting van de Kernenergiewet op dit moment op het ministerie van Economische Zaken enige vertraging heeft opgelopen. Zo gauw het daar weer aan de orde is, komen wij daarover weer te spreken.

Over het zeevervoer wil ik nog opmerken dat het probleem daar nog een beetje scherper ligt, omdat

daaraan vanwege de specifieke vervoersomstandigheden op zee in het algemeen en van gevaarlijke stoffen in het bijzonder bijzondere eisen worden gesteld aan uitrusting, inrichting en constructie van vaartuigen en opleiding van bij het vervoer betrokken personeel. Daardoor kan de regelgeving in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen niet helemaal los gezien worden van de regeling voor normaal vervoer zoals dat in de Schepenwet is voorzien. Vooral over het classificeren, verpakken, etiketteren, merken en documenteren heeft afstemming plaats tussen de vervoerstaking op hoog internationaal niveau. Ik ga ervan uit dat de strekking over enige tijd verder zal kunnen gaan.

Voorzitter! De heer Te Veldhuis heeft gesproken over een voorhangprocedure, waarop andere sprekers zijn ingegaan. De heer Te Veldhuis pleitte voor een dergelijke procedure. De andere sprekers zijn daarover in afnemende mate enthousiast tot aan een enkele verklaarde tegenstander, zoals de heer Leers. Ook de heer Schutte heeft zich tegen een dergelijke procedure uitgesproken, evenals de heer Van den Berg. De heer Van den Berg en ik hebben in het verleden weleens gezamenlijk actie ondernomen om ervoor te zorgen dat alles wat beleid was in de wet kwam, maar geen AMvB's met voorhangprocedures. Om die reden heb ik er ook problemen mee, in deze wet een AMvB met voorhangprocedure op te nemen. Ik lees in het amendement overigens dat het om een lichte voorhangprocedure gaat. De vraag is vervolgens of je daarmee dan een democratisch deficit opvult. In feite gaat het erom dat de heer Te Veldhuis alleen maar zegt: ik wil het weten als er een wijziging komt. Dat is logisch, maar hij krijgt die kennis. In de memorie van antwoord hebben wij toegezegd te allen tijde de Kamer over het beleid te zullen inlichten. De heer Te Veldhuis vraagt iedere kleine wijziging voor te hangen. Dat betekent dat per saldo voor elke wijziging minimaal zes weken uitgetrokken moet worden om haar voor te leggen aan de Kamer, terwijl de heer Te Veldhuis waarschijnlijk slechts bij een heel klein aantal onderdelen behoefte heeft, daarover verder te spreken. Een aantal sprekers heeft gezegd dat het de bedoeling is dat de AMvB's beleidsarm zullen worden. Ik zou

bijna zeggen: ze zijn bijna beleidsvrij, omdat het letterlijke vertalingen zullen zijn van datgene wat internationaal is afgesproken. De AMvB heeft dus ook meer die echte kaderfunctie. Zoals het er naar uitziet, zal het Besluit gevaarlijke stoffen twaalf artikelen tellen. Ter vergelijking: het huidige Reglement gevaarlijke stoffen, de AMvB die is opgehangen aan de WGS, telt er nog zestig. Naast de gebruikelijke begrips-, overgangs-, slot- en delegatiebepalingen zal het met name één artikel bevatten. Daarin wordt bepaald dat de wet niet van toepassing is op de kruimelgevallen, bijvoorbeeld de particulier die een fles oplosmiddel voor huishoudelijk gebruik vervoert. Dat is overigens ook in de huidige RGS geregeld. Het boeiende is dat nooit gebleken is dat voor de RGS een voorhangprocedure noodzakelijk was. Over dat onderwerp is eigenlijk nooit één probleem gerezen. Gelet op de toch zeer beperkte functie van de AMvB is het mijns inziens niet nodig om nu een dergelijke procedure op te nemen. Ik denk dat dit tot een extra inspanning voor zowel het parlement als voor de regering zal leiden. Dat betekent dat het wetgevingstraject vertraagd wordt. Dat staat minstens op enige gespannen voet met het feit dat we zeggen dat we een instrumentarium moeten hebben waarmee we zo snel mogelijk internationale regels kunnen implementeren. Maar zoals ik al heb gezegd ± misschien kan ik de heer Te Veldhuis daarmee toch overtuigen ± zal ik de Kamer periodiek informeren over nieuwe elementen in de internationale regelgeving in algemene zin. In de memorie van antwoord is al aangegeven dat de Kamer sowieso tijdig op de hoogte wordt gesteld van een belangrijke beleidswijziging.

De Kamer heeft overigens natuurlijk altijd inbreng in de voorbereiding van de regelgeving, want zij krijgt de geannoteerde agenda van de Transportraad. Daar staat regelmatig dit soort onderwerpen op en daar wordt uiteindelijk tot de conclusie gekomen, waarbij de Kamer zowel in de voorbereiding daarvan als in de controle daarna, via het verslag, mij kan aanspreken op mijn gedrag in Europa. Tegenwoordig zijn er overigens, ondanks het feit dat het Europees Parlement onvoldoende mogelijkheden heeft, toch wel een aantal mogelijkheden om soms ook via het Europees

Jorritsma-Lebbink

Parlement nog een aantal zaken te doen. Tot zover over de voorhang.

Iedereen heeft gesproken over het risicobeleid, soms in iets positievere zin, soms licht cynisch zou ik bijna zeggen. Ik hoorde de heer Te Veldhuis zelfs zeggen dat het risicobeleid chaotisch is. Dat vind ik niet. We moeten oppassen dat we geen debat gaan voeren over algemeen risicobeleid, dat op een andere plek moet worden gevoerd. Als het gaat over stationaire inrichtingen is dat hier helemaal niet aan de orde. Bovendien is dat de rechtstreekse verantwoordelijkheid van mijn collega van VROM. Wij plegen overigens, door de bank genomen, met één mond te spreken. Daar zal ik straks iets over zeggen.

De constatering dat het risicobeleid chaotisch is, vind ik niet helemaal terecht. Het is natuurlijk wel een nieuw terrein dat de laatste jaren nog sterk in beweging is. Mede onder invloed van discussies met de Kamer, die daar een jaar geleden naar aanleiding van knelpunten ± de heer Te Veldhuis heeft er een paar genoemd en die kan ik nog aanvullen met Breskens, dat ook zo'n aardig knelpunt was ± een aantal opvattingen over heeft gegeven, zijn al een aantal wijzigingen in het beleid aangebracht. De flexibiliteit bij de toepassing van de normen is daardoor al een stuk vergroot.

Als het gaat over het risicobeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, kan ik melden dat ik samen met mijn collega van VROM en dus in overeenstemming met haar in het najaar een brief aan de Kamer zal sturen. Over dat beleidsvoornemen bestaat al ambtelijke overeenstemming met de andere betrokken ministeries, dus ook met VROM, de lagere overheden, het IPO, de VNG en het bedrijfsleven. In september 1995 zal het bestuurlijk overleg met zowel het IPO als de VNG plaatsvinden. Ik kan de hoofdlijnen van dat beleidsvoornemen wel melden. We hanteren in elk geval hetzelfde begrippenkader als bij stationaire inrichtingen. We praten dus zowel over een individueel risico als ± om de heer Poppe gerust te stellen ± over een groepsrisico. Voor het individueel risico is de norm ± ik gebruik dit woord met de nodige voorzichtigheid ± 10^{-6} . Dat is een kans op overlijden van 1 op 1 miljoen per jaar. Maar van die "norm" kan op basis van een integrale belangenafweging worden

afgeweken. Dit betekent dat ook economische belangen en eventuele kosten van maatregelen in beschouwing worden genomen. De conclusie om af te wijken en dus de aanvaarding van een hoger risiconiveau wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de betrokken ministeries. In het geval van bestaande situaties wordt een individueel risico van 10^{-5} per jaar geaccepteerd. De 10^{-5} risicocontour is bij vaarwegen veelal op de kant. Dit geldt ook voor wegen.

Voor het groepsrisico is de "norm" per kilometeroute 10^{-4} per jaar, 1 op 10.000 per jaar voor tien slachtoffers, 10^{-6} per jaar, 1 op 1 miljoen per jaar, voor honderd slachtoffers, enzovoorts. De "norm" voor groepsrisico is overigens een oriënterende waarde. Het bevoegde gezag (de provincie, de gemeente) kan gemotiveerd van die norm afwijken. Het initiatief om af te wijken kan ook door het Rijk genomen worden in het kader van het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen ter zake van de infrastructuur.

Behalve een zekere bescherming voor de burger biedt in elk geval een IR- en GR-norm ons de mogelijkheid om bebouwing op zekere afstand van de infrastructuur te houden en daarmee de verantwoorde afwikkeling van het transport van gevaarlijke stoffen zeker te stellen. Ik vind het ook belangrijk dat er in elk geval een zodanig afwegingskader wordt gemaakt dat het bouwen niet, zonder dat ernaar gekeken wordt, door kan gaan op plekken waar dat uit een oogpunt van risicobeleid minder wenselijk is. De normstelling is vooral gebaseerd op een consequentie-onderzoek, opdat de handhaving van het voorgestane beleid niet alleen haalbaar, maar ook betaalbaar is. Ik stel mij voor dat op het ogenblik het beleidsvoornemen bedrijfsleven en overheden een goede systematiek biedt om de risico's te bepalen en te beheersen.

De partijen ondersteunen de flexibiliteit en hebben de duidelijke voorkeur om een en ander niet in een AMvB vast te leggen, maar te zijner tijd uit te werken in een handreiking en de praktijk na een aantal jaren te evalueren.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik hoor de minister zeggen dat voor individueel risico nieuw 10^{-6} gaat gelden, waarbij een afwijking naar

beneden mogelijk is, als dat om economische redenen nodig is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Economische of andere redenen, bijvoorbeeld als de kosten van de maatregel extreem hoog zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat lijkt mij een goede benadering. Geldt ook voor 10^{-5} bestaand dat er om dezelfde valide redenen een afwijking naar beneden mogelijk is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet helemaal... Dit moeten wij in het bestuurlijk overleg nog eens goed bespreken. Maar voor zover ik weet, is het gebaseerd op de vraagstelling wat de consequenties zijn als deze normering gehanteerd wordt. Tot nu toe zijn provincie en gemeenten het ermee eens dat dit een te hanteren normering is. De vraag is dus of je dat nu al nodig hebt. Nogmaals, het wordt niet in een wet vastgelegd. Dus als men wil of moet afwijken, zal men te allen tijde te rade moeten gaan bij mij en de minister van VROM. Wij kunnen dan gezamenlijk naar een oplossing zoeken. Dit betekent dat in uitzonderingsgevallen goed overleg tot een oplossing moet kunnen leiden.

Voorzitter! Er is een verschil tussen stationaire en mobiele inrichtingen. Voor stationaire inrichtingen is het groepsrisico 10^{-5} per jaar voor tien slachtoffers en zo verder oplopend. De reden voor een getalsmatig verschil in de norm moet worden gezocht in op het karakter van het vervoer toegesneden normhoogte en consequentie-onderzoek voor een haalbaar en betaalbaar beleid. Het is op zich logisch dat er bij een stabiele bron iets anders wordt gehandeld, ook al omdat de omgeving niet voortdurend verandert. Dat is het lastige van transport.

Mevrouw Van 't Riet heeft het boeiende onderwerp aangesneden van tunnels en overkappingen. Overigens komen er over dit onderwerp nog boeiende discussies; nieuwe infrastructuur genoeg! Wij zijn met ons allen in toenemende mate enthousiast over tunnelalternatieven. Wij zullen goed moeten bedenken dat wij bij de routing nog wel eens tegen wat problemen kunnen aan lopen als het gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een leuk voorbeeld dat genoemd is, betreft Leidsche Rijn,

waar wij op dit moment een onderzoek plegen, want juist de A2 kunnen wij absoluut niet missen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar willen wij dus goed naar kijken.

Het is ook niet verantwoord om alle vervoer van gevaarlijke stoffen zonder meer door een tunnel door te laten. De geachte afgevaardigde weet dit ook, want op een aantal plekken verbieden wij dit, op grond van de risico's voor de tunnel, de verkeersdeelnemers en de hulpverleners. Maar je moet ook rekening houden met de omwonenden van een te volgen omleidingsroute. Immers, als je het een niet doet en het ander wel, moet je natuurlijk ook die twee tegen elkaar afwegen. Wij zijn op het ogenblik bezig een afweging te maken betreffende de meest veilige tunnelregeling. Overkapping van rijkswege kan op zichzelf een ontwikkeling zijn waarvoor wij dan, naast de tunnelregeling, nog een aparte regeling zullen moeten maken. Dat is de reden waarom wij bij Leidsche Rijn daar nu wat uitdrukkelijker bij stilstaan, omdat het ook weer algemene beleidsconsequenties zou kunnen hebben.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de bestuurs-overeenkomst Kijfhoek. Daar zijn wij een heel eind mee op weg. Het wordt gecoördineerd door het provinciaal bestuur van Zuid-Holland. Op ambtelijk niveau is de tekst inmiddels vastgesteld. Door de vakantie is het bestuurlijk nog niet afgerond. De concept-tekst is voorgelegd aan de bestuurders van alle partijen. De minister van VROM en ik zelf, het provinciaal bestuur van Zuid-Holland en de Nederlandse Spoorwegen hebben al ingestemd, maar de betrokken gemeenten ± dat zal wel met de vakantie te maken hebben ± hebben nog niet allemaal gereageerd. Zo gauw dat gebeurd is, kan het ondertekend worden en is het ook afgerond.

Alle woordvoerders hebben gesproken over de handhaving, een buitengewoon belangrijk onderdeel van wetgeving. Immers, wij weten met z'n allen dat, als wij wetten maken die wij vervolgens niet of niet kunnen controleren, je zo'n wet beter maar kunt vergeten. Handhaving is een van de belangrijkste dingen, zij het dat je via de wetgeving ook maatregelen kunt nemen die een preventieve werking hebben,

waardoor je handavingsinspanning eenvoudiger kan worden.

Bijna alle woordvoerders hebben gevraagd om meer samen te werken en om meer afstemming ook bij de internationale controle-activiteiten, om zodoende de pakkans bij overtredingen te vergroten. Een aantal heeft bezwaren geuit tegen twee verschillende instanties die belast zijn met het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en van gevaarlijke afvalstoffen, en gezegd dat er op dit terrein nog onvoldoende departements-overschrijdend wordt gedacht en gewerkt. Nu, dat is een hele stapel problemen waar wij tegenaan lopen. Ik zal er een paar opmerkingen over maken.

Voorzitter! Als het gaat over de internationale samenwerking, moet ik het helaas met de sprekers eens zijn dat het hier nog niet tot echte samenwerking heeft geleid tussen de nationale opsporingsdiensten binnen de Europese Unie. Overigens geldt dat niet alleen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik geloof dat uw Kamer ook nog in een boeiend debat met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken gewikkeld is, en die twee samen weer in het Europese verband, als het gaat over de verbetering van de samenwerking. Lastig is ook nog bij dit onderwerp dat zowel het niveau van handhaving, als de organisatie per land binnen de Europese Unie weer zeer verschillend is. In sommige landen zijn zelfs per modaliteit weer aparte opsporingsinstanties aangewezen.

Toch zijn er wel een aantal ontwikkelingen gaande die de samenwerking bevorderen. Allereerst zijn er natuurlijk de Europese harmonisatierichtlijnen. Dat zijn de richtlijnen die de internationale verdragen van toepassing verklaren op het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen en tussen de lidstaten. Die zijn of worden binnenkort vastgesteld. Dat vereenvoudigt de controle, omdat er dan in elk geval geen sprake meer is van afwijkende nationale regels.

Vervolgens is er de Europese richtlijn voor uniforme controle-procedures bij vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Die richtlijn beoogt harmonisatie van de controles en is een belangrijke stap op weg naar internationale samenwerking bij de controle. Door een gelijke controleprocedure wordt ook

de concurrentiepositie van de transportondernemingen op dit aspect niet meer negatief beïnvloed. Verder is van belang dat de richtlijn meer dan voorheen de mogelijkheid biedt om aan de bron, dat wil zeggen in de transportondernemingen, te controleren. Nederland is zeer actief betrokken geweest bij het opstellen van die richtlijn.

Dan moet er iets gezegd worden over het structurele overleg en de structurele samenwerking tussen de lidstaten. Bij de uitvoering van de opsporings- en controle-activiteiten zijn we in toenemende mate bezig met een goed overleg en ook met afstemming tussen de verschillende lidstaten. Door de rijksverkeersinspectie bijvoorbeeld worden contacten onderhouden met vooral de ons omringende landen in het kader van de handavings-activiteiten. Ik kan u een aantal concrete acties noemen. In 1992 vond op initiatief van Nederland een internationale controle-actie plaats, waarbij containers in Nederland, België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk werden gecontroleerd. Nederland zal bevorderen dat na de inwerkingtreding van de richtlijn betreffende de uniforme controle-procedures over de weg (per 1 januari 1997) een volgende gezamenlijke controle-actie wordt uitgevoerd. Daardoor wordt ook de samenwerking tussen de nationale opsporings- en controlediensten verder geïntensiveerd. Helaas houdt nog wel steeds de internationale samenwerking op bij de grenzen van het nationale strafrecht. Een internationale opsporingsdienst is dus ook nog niet echt in het vizier.

Een aantal van u heeft opmerkingen gemaakt over de te hoge overtredingspercentages. Daarover heeft ook al een schriftelijke discussie plaatsgevonden in de nota naar aanleiding van het eindverslag. Daarin is een verklaring gegeven voor het hoge percentage van 70 aan overtredingen dat de controle-actie in de binnenvaart aan het licht bracht.

Ik moet u wel zeggen dat ik wel wat problemen heb met het noemen van die 70%. Want dat zou erop duiden dat 70% van bijvoorbeeld de binnenschippers de wet zouden overtreden. Terwijl het ook vaak ging om een groot aantal overtredingen die op één schip werden begaan. Dus de verslaggeving is minstens tamelijk suggestief geweest. Er zijn

Jorritsma-Lebbink

1000 schepen gecontroleerd, maar bovendien ook al schepen die geselecteerd waren op het feit dat ze recidivistisch gedrag vertoonden. Dan weet je bij voorbaat dat het risico dat je een relatief hoog percentage overtreders aantreft, tamelijk groot is. Het ging hierbij overigens niet alleen over overtredingen op het punt van gevaarlijke stoffen. Er was ook sprake van andere overtredingen.

Conform het jaarverslag van de rijksverkeersinspectie schommelt het overtredingspercentage rond de 10. Van die cijfers ga ik uit. Dat is nog steeds aan de hoge kant, zij het dat het niet extreem afsteekt bij andere opsporingsactiviteiten.

Overigens is hier ook enige nuancering op haar plaats. Want tussen de klachten en overtredingen zitten ook zaken zoals de asbak die op de verkeerde plaats in de stuurhut zit. Het gaat niet iedere keer, als mensen worden aangehouden, om buitengewoon grote overtredingen.

In 1995 zetten wij al meer controlecapaciteit in, en in 1996 zullen wij dat ook doen, bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart. Dit is in verband met de nieuwe regelgeving en ook om de pakkans te vergroten. Wij hebben echt geen plannen om een heksenjacht te houden. Het kan ook nodig zijn om de mensen op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Overigens komen degenen die wel investeringen doen om het juist te doen, in een nadelige concurrentiepositie terecht als anderen die investeringen niet doen en maar wachten tot ze gepakt worden of hopen dat ze niet gepakt worden.

Dus zonder te zeggen dat er een heksenjacht moet komen, vind ik dat ook bij de binnenvaart men zich aan de wet dient te houden. Dan behoef je ook niet bang te zijn om gepakt te worden, want dan heb je aan je verplichtingen voldaan.

Uit twee internationale controleacties bij het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen in containers bleek dat 50% in overtreding was. Ook de heer Schutte sprak hierover. Wij zullen in 1996 een thema-actie voor het containervervoer uitvoeren, waarmee wij willen proberen ook daar wat extra nadruk aan te geven.

Bij vrachtwagens is de pakkans erg hoog. Wij hebben het gevoel dat wij het daarbij redelijk binnen de grenzen weten te houden. Ik zou haast zeggen "in de klauwen

beginnen te krijgen". De pakkans bij vrachtauto's met gevaarlijke stoffen is op dit moment 39,4%. Dat vind ik een hoog percentage en ook een goed percentage. Bij personenauto's ligt de pakkans op 20%. Dat is aan de lage kant. Ik vind ook dat het van belang is dat er bij het vervoer van gevaarlijke stoffen een hoge pakkans is. Ik streef er overigens naar om ook voor de andere modaliteit een beter inzicht te krijgen in de exacte pakkanscijfers. Die zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

U hebt allen gepleit voor betere nationale samenwerking, specifiek bij het vervoer van gevaarlijk afval. Dat er twee instanties betrokken zijn bij de handhaving van de voorschriften van het vervoer is niet zo verschrikkelijk verwonderlijk. De Wet milieubeheer stelt regels om de stromen van gevaarlijk afval in de greep te houden, zoals een meltingsplicht bij overbrenging en een vergunning voor het inzamelen van afval. De wet die wij nu behandelen regelt het vervoer van afvalstoffen als deze afvalstoffen gevaarlijke stoffen in de zin van de WVGS bevatten. Dan gaat het dus om verpakkingseisen tijdens het vervoer en alle andere daarbij betrokken voorschriften. Nu er in de praktijk veel raakvlakken zijn, vindt er sinds vorig jaar samenwerking plaats tussen de inspectie voor milieuhygiëne en de rijksverkeersinspectie bij het uitoefenen van toezicht op de Europese verordening overbrenging afvalstoffen. Dat betekent dus dat wij wel proberen een eenduidig beleid te voeren. Er wordt ook samengewerkt met andere opsporingsinstanties, zoals bijvoorbeeld de KLPD. Door met andere diensten kennis uit te wisselen is de kwaliteit en de efficiency van de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen behoorlijk toegenomen. Ten slotte geeft artikel 34 van de wet mij de mogelijkheid om ook anderen dan de RVI-ambtenaren te belasten met de controle. Ik denk dan ook dat de effectiviteit van de controles waarover de heer Te Veldhuis sprak, de afgelopen jaren zeer behoorlijk is gestegen. Wij proberen de kwaliteit van de controles verder te verbeteren. Ik kan in dit verband nog noemen de samenwerking met de andere inspectiediensten in de zee- en luchthavens maar ook bij het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen, de komende proef met de zogenaamde broncontroles, het houden

van a-selecte controles teneinde de mate van naleving op verschillende punten te kunnen vaststellen en ± dat is ook niet onbelangrijk ± de voortdurende aandacht die moet worden gegeven aan de opleidingen van de controleurs.

De heer Schutte heeft nog gevraagd om een rapportage over de controle-activiteiten. De RVI brengt ieder jaar een uitvoerig jaarverslag uit. Daarin wordt ingegaan op de resultaten van haar activiteiten. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt per sector en nader uitgesplitst aangegeven wat het overtredingspercentage is. Dat jaarverslag is openbaar en wordt ook aan de Kamer toegezonden.

De heer Te Veldhuis vroeg of wij streefcijfers hebben bij de pakkans. Dat is erg moeilijk. Dat is de reden waarom wij dit najaar die a-selecte controles houden die een objectief beeld kunnen geven van de mate van naleving van de verschillende bepalingen. Pas wanneer je dat beeld hebt, kun je proberen streefcijfers te formuleren.

De heer Te Veldhuis en de heer Van den Berg hebben gevraagd hoe het staat met de volgsystemen, de chips op de containers. De heer Van den Berg heeft dit vooral in relatie tot de zeescheepvaart gevraagd. Ik weet ook dat de heer Te Veldhuis daarvoor al vaker gepleit heeft. Wij moeten oppassen waarover wij het dan hebben. Dan kunnen wij het namelijk niet meer alleen over gevaarlijke stoffen hebben. Het is namelijk niet zo dat je containers kunt aanwijzen waarin uitsluitend gevaarlijk stoffen vervoerd worden. Bij de zeescheepvaart heb je het over alle containers. Daar wordt over gesproken, ook in IMO-verband. U moet zich echter wel realiseren welke gigantische operatie er dan in werking gesteld moet worden. Om dat internationaal verplicht te krijgen, zal bovendien enige tijd vergen. Er is recent door DGSM een onderzoek afgerond naar het op zee verliezen van containers. Daaruit blijkt dat de omvang van het probleem enigszins meevalt, doch dat vanwege de mogelijke gevolgen ± wij hebben daar af en toe voorbeelden van gezien ± gezocht moet worden naar oplossingen om die incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.

De heer **Poppe** (SP): De minister spreekt over 39,4% pakkans voor vrachtwagens. Dat betekent toch 60%

Jorritsma-Lebbink

kans om vrijuit te gaan en dat is vrij veel. De minister noemde een aantal diensten die samenwerken bij algemene controles. Dan wordt er in Rijnmond of in een ander gebied de weg afgezet en alles wordt aangehouden. Uit de cijfers van vorig jaar blijkt dat er van de 400 aangehouden vrachtwagens ongeveer 150 verkeerd zaten, goed verkeerd zaten. Daarvan werden er 40 teruggestuurd. Het ging om het vervoer van gevaarlijke stoffen, onder andere afvalstoffen uit het buitenland. Dergelijke controles worden maar om de zoveel tijd gehouden, omdat er geen geld en geen mankracht voor is. De diensten werken wel samen, maar dan wel op één moment. Al die andere dagen werken zij niet samen. Als er op één dag zoveel gepakt worden, kunnen wij wel nagaan hoe vaak het al die andere dagen verkeerd gaat. Daarom heb ik gevraagd of ik nog een antwoord krijg op mijn vraag over de controle vooraf, over de meldplicht als men met gevaarlijke stoffen de weg op gaat. Dat moet dan natuurlijk gelden voor echt gevaarlijke stoffen, dus stoffen die bij vrijkomen gevaar kunnen veroorzaken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vraag mij af of dat überhaupt een haalbaar systeem zal zijn. Dan moet je namelijk iedereen gaan informeren. Dat betekent dat je voor iedereen ± brandweer en de wegbeheerders zoals gemeenten, provincies en Rijk ± een systeem moet maken waardoor te allen tijde bekend is waar welke stof zich bevindt. Onze ervaring bij ongevallen is dat dankzij de voorschriften ter zake van de etikettering meestal onmiddellijk bekend is om welke stoffen het gaat. Als dat niet het geval is, kan wel degelijk via de normale informatiesystemen bij de eigenaar van het vaartuig, de trein of de vrachtauto worden nagegaan om welke stof het gaat. Men moet zelf wel degelijk een registratie bijhouden. Daar is men immers voor verantwoordelijk. Stel dat er een etiket op de vrachtauto of de trein zit. Na een ontploffing kan de stof niet meer te identificeren zijn. Dan is er dus onmiddellijk een relatie te leggen met de eigenaar dan wel degene die verantwoordelijk is voor het transport. Dan kom je er wel degelijk direct achter om welke stof het gaat. Ik denk in dit verband ook aan de Waddenzee, waar een specifieke situatie aan de orde is. In

dat geval wordt er zelfs geregistreerd via het WATIS-systeem. Maar dan praat je wel over een heel klein deel van het vervoer.

De heer **Poppe (SP):** Ik heb het natuurlijk met name over het wegverkeer, over de diffuse verspreiding van gevaarlijke stoffen in het vrachtvervoer, in samenhang met andere stoffen. Het is natuurlijk een probleem als zich een ramp-situatie voordoet. Te denken valt aan een ongeval waarbij veel andere vrachtwagens betrokken zijn, in de buurt van een woonwijk. Het is dan moeilijk om even te achterhalen van wie de vrachtwagen is. Misschien is het nummerbord niet meer te lezen. Het is denkbaar dat niet meer te lezen is van wie de vrachtwagen is. Het moet veel eenvoudiger zijn om te weten te komen welke stoffen waar op welke dag zijn. Het gaat dan met name om de kleinverpakkingen die toch heel gevaarlijk kunnen zijn. De dienst moet dat weten. Het moet in de computer zitten en zo opgeroepen en doorgegeven kunnen worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is een systematiek waarmee vrachtvervoerders in toenemende mate bezig zijn. Naarmate vrachtwagenvolgsystemen meer aan de orde van de dag zijn, komen dit soort telematica-oplossingen steeds dichterbij. Overigens proberen wij dat ook in Europees verband meer voorgescreven te krijgen. Pas dan heb je een echte oplossing en kun je het echt verplicht gaan stellen. Of dat overigens een oplossing zal bieden voor het soort vervoer waarover de heer Poppe in laatste instantie sprak, namelijk de koerier die ook een paar potten van het een of ander meeneemt, betwijfel ik. Dan moet het ook voor alle kleinere auto's gelden. Dat brengt nogal wat regelgeving met zich.

De heer **Poppe (SP):** Ik bedoel dat de afgever de meldplicht heeft. Hij moet melden aan wie hij het afgeeft. Dat is meestal een handelsfirma die ook in chemicaliën handelt. Het is veel makkelijker om die opdracht te geven en om dat nu te regelen in plaats van af te wachten totdat dergelijke systemen zich op een soort natuurlijke wijze ontwikkelen. De kennis is er, de mogelijkheden zijn er. De wetgeving komt eraan. Zorg ervoor dat dit soort zaken in

nadere regelgeving, dus op basis van deze kaderwet, geregeld worden. Dat was mijn oproep aan het adres van de minister.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voor zover wij het kunnen regelen, zullen wij dat zeker niet nalaten. Ook wij hebben er belang bij dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op de weg zo goed mogelijk is geregeld. Men moet zich overigens wel realiseren dat dit soort transporten zich veelvuldig voordoen, kriskras door het land heen. De vraag is of je een systeem kunt bedenken met behulp waarvan je, op het moment dat er iets gebeurt, precies weet dat het dat autootje betreft, met die en die lading. Bij het spoor of in de lucht is het gemakkelijk, want dan wordt met een vaste dienstregeling gewerkt. Zodra je op de weg zit, weet je nooit precies waar zich iets bevindt, want wij spreken wel over 5000 tot 6000 van dit soort transportjes per dag.

De heer **Poppe (SP):** Het is niet moeilijk. Daarmee zeg ik niet dat het eenvoudig is, maar ik vraag de minister de technische mogelijkheden op dit punt te onderzoeken. Het is geen punt om 6000 transportjes in een computer te zetten. Als die eenmaal zijn ingevoerd, dan kan iedereen dat overal uitdraaien. Als er een ongeluk gebeurt, dan weet men dat het om die vrachtwagens gaat, met die stoffen, die van A naar B onderweg zijn. Dan weet je zo ongeveer waar ze zitten. Dan heb je veel sneller in de gaten wat er in zo'n omgevallen vrachtwagen zit. De handhavers ondervinden momenteel veel problemen in die zin, want de controle achteraf is altijd zoeken. Ook zij vinden dat registratie vooraf voor hen veel gemakkelijker zou zijn waar het gaat om de handhaving.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zei zojuist al dat ik hier niet zo negatief tegenover sta. Wij moeten ons alleen goed realiseren dat Nederland geen eiland is. De Nederlandse industrie wil er best aan meewerken, maar feit is wel dat heel veel van dit soort vervoer internationaal is. Aan een half systeem heb je ook niet zoveel. Wij proberen Europees een draagvlak te vinden voor dit soort systemen, zodat gezamenlijk kan worden opgetreden. Dan is het ook effectief.

Ik zal nader bezien hoe wij moeten omgaan met de kleine transporten. Ik

Jorritsma-Lebbink

denk overigens dat de heer Poppe de complexiteit ervan onderschat.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt toe dat zij dat zal bezien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

Dan de tags op containers. Het probleem is dat men dit voor alles moet doen, want er zwerft een stroom containers over de aardbol, gevuld en ongevuld. Het heeft absoluut geen nut om dat op een beperkt aantal containers te doen. Gevaarlijke-stoffencontainers zijn niet apart te identificeren, want ze worden door elkaar gebruikt. Een aantal soorten containers wordt overigens wel specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruikt. Technisch is het mogelijk om zo'n tag te ontwikkelen, maar er moet ook een systeem worden bedacht dat voorkomt dat daarnaast grote handhavingsinspanningen moeten worden gepleegd. Wij zoeken naar een systeem dat door de industrie ook op economische gronden wordt gekozen en dat zowel een logistieke als een opsporingsfunctie kan hebben. Wij weten dat ook bedrijven er momenteel over nadenken.

Wij zijn bezig met de voorbereidingen voor een pilotproject, waarbij tagtechnieken worden toegepast. Eerst zal een aantal binnenvaartschepen met tags worden uitgerust. Als dat succesvol is, wordt de overstap naar containers gemaakt. De pilot start naar verwachting begin 1996. Bij gebleken haalbaarheid zal samen met het bedrijfsleven bekeken worden hoe wij dat verder kunnen introduceren. Bij de IMO zal erop worden aangedrongen om het internationaal ook te regelen. Inmiddels is er bij de IMO wel voor gezorgd dat op 1 juli 1996 belangrijke internationale voorschriften voor het vastzetten van containers van kracht worden. Misschien is dat nog wel belangrijker. Een effectieve wijze van controle op de naleving van die voorschriften is bovendien ook in voorbereiding. Voorkomen is overigens beter dan genezen. Met containers die goed zijn vastgezet, heb je een betere positie dan wanneer je ze moet opsporen.

Dan de buisleiding als alternatief. De heer Leers heeft gevraagd naar de uitkomsten van de snelle marktverkenning over de positie van buisleidingen. Over het economisch belang van vervoer door buisleidin-

gen binnen de transportmarkt merk ik het volgende op. De aanleg van buisleidingen wordt over het algemeen gefinancierd door de industrie zelf. Zo'n investering wordt op bedrijfseconomische gronden dus vergeleken met vervoer door de binnenvaart of over het spoor. Omdat het bij buisleidingen, althans die in de huidige vorm, moet gaan over grote en continue goederenstromen en omdat de investeringen hoog zijn, is op dit moment het perspectief toch tamelijk beperkt. Uit onderzoek is gebleken dat de voordelen op het gebied van milieu en veiligheid niet zodanig zijn, dat ze de beïnvloeding van de verladerskeuze, bijvoorbeeld door een stimuleringsregeling, rechtvaardigen. Dat stel ik nog eens nadrukkelijk. Een aantal uwer heeft de vraag opgeworpen of er keuzes gemaakt moeten worden. Vooralsnog is de regering er voorstander van dat in principe de verladersvrijheid blijft bestaan. Je moet dus ook zo min mogelijk buiten de markt om de verladerskeuze beïnvloeden. Je moet per modaliteit kijken en in heel specifieke situaties kan voor bepaalde gevaarlijke stoffen misschien eens worden overwogen om die op een bepaalde wijze te vervoeren, omdat ze anders te veel risico's met zich brengen. In de brief over risicobeleid die naar de Kamer komt, wordt overigens ook ingegaan op het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

De heer Leers en mevrouw Van 't Riet zijn ingegaan op het ongeluk in de Blankenburgtunnel, dat een relatie heeft met het ongeval in de buurt van Rozenburg, waar nafta is vrijgekomen uit een tanker. Laten wij vooropstellen dat het verdraaid goed gelopen is. Het rampenplan heeft goed gewerkt, er is geen ontploffing geweest en er zijn geen echte ongelukken gebeurd. Er is een ongeluk op het water gebeurd maar gelukkig heeft men de gevolgen zeer binnen de perken weten te houden. De bestuurders van Rozenburg hebben het onmiddellijk aangegrepen om weer een pleidooi voor de Blankenburgtunnel te houden. Die tunnel is opgenomen in het structuurschema. Bij een afweging van de oeverkruisende capaciteit hebben wij gekeken naar de twee tunnels, de Tweede Beneluxtunnel en de Blankenburgtunnel, en zijn tot de conclusie gekomen dat de Tweede Beneluxtunnel een hogere prioriteit

heeft. Die is nu dus ook binnen afzienbare tijd voorzien.

Overigens is het zeer de vraag of de Blankenburgtunnel in het geval van een calamiteit van nut had kunnen zijn voor een evacuatie. Ten eerste roepen wij bij het vrijkomen van stoffen zoals nafta, de mensen op om in huis te blijven en de deuren te sluiten. Evacuatie is dan nog niet aan de orde. Ten tweede vond dit ongeluk plaats op het water en het is zeer de vraag of je mensen onder het water door moet weghalen. In het kader van het ROM/Rijnmond-project en het verbeteren van de achterlandverbindingen gaan wij binnenkort ook praten over de verbetering van de A15, die ook in het structuurschema is vastgelegd. Dat kan wel eens een veel adequatere weg zijn, maar de capaciteit moet dan wel voldoende zijn. Dat is op het ogenblik niet het geval en daarvoor voeren wij binnenkort een discussie. Naar aanleiding van de Maricor-studie zijn wij ook in wat bredere zin bezig met de verkeersafwikkeling in het Europoortgebied. Ik verwacht de Kamer aan het eind van het jaar verdere resultaten daarvan te kunnen melden.

De heer Te Veldhuis heeft gesproken over de verzekeraarbaarheid bij aansprakelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook die aangelegenheid hoort niet rechtstreeks bij deze wet thuis, maar bij de wetwijziging van de WAM. De hoogte van de bedragen staat nog helemaal niet vast; die wordt apart in een AMvB geregeld. Let wel, in de periode voor 1 februari 1995 was de hoogte van de aansprakelijkheid onbeperkt. Nu wordt de risico-aansprakelijkheid beperkt tot de genoemde bedragen, waarbij de rechter overigens een matigingsrecht heeft. Het uitgangspunt is immers dat de slachtoffers van ongevallen met gevaarlijke stoffen niet met de schade mogen blijven zitten. Bij de wijziging van het Burgerlijk Wetboek heeft de wetgever er overigens bewust voor gekozen om de verzekeraarbaarheid niet te garanderen. Ik wil daar op dit moment ook niet verder op ingaan, immers de WVGS heeft niets van doen met de civielrechtelijke aansprakelijkheid die door de heer Te Veldhuis aan de orde is gesteld. De WVGS beoogt in het belang van de veiligheid publiekrechtelijke normen te stellen. Als ik concreet inga op de casus die de heer Te Veldhuis noemde, moet ik

zeggen dat het in de rede ligt dat in het uitvoeringsbesluit van de WAM de hoogte van de verzekeringsplicht dichter bij het niveau van de maximale aansprakelijkheid zal worden gebracht. Alleen kun je de verzekeringsmarkt niet verplichten tot het dekken van aansprakelijkheid die niet commercieel haalbaar is. Dat wil zeggen, als het een te groot risico voor die markt zou opleveren. Ik vind het op zich altijd een interessante zaak. Als vervolgens vervoerders zelf het risico kunnen beperken wordt daarmee de verzekeraar groter, maar de veiligheid ook. In het eventuele gat tussen de vergoedingsplicht van de schade en het verzekerde bedrag zal moeten worden voorzien door mogelijk regres op de schuldige derde, in casu de brokkenpiloot.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de informatie-uitwisseling bij het vervoer per spoor. Er is volgens mij geen reden om aan te geven dat de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor een in het oog springend punt zou zijn. Wel wordt op dit moment nogal wat onderzoek gedaan om het vervoer over binnenstedelijke rangeeremplacementen qua veiligheid verder te optimaliseren. Dat gebeurt onder andere in het project PAGE, het plan van aanpak goederenemplacementen. Bij het vervoer per spoor kan op elk ogenblik worden beschikt over gegevens van transporten via de centrale registratie in Utrecht. Gemeenten weten waar ze die informatie weg kunnen halen. Die informatie is dus altijd beschikbaar.

Verder heeft de heer Van den Berg nog zijn zorg geuit over de vervoermiddelen uit een aantal Oost-europese landen en gevraagd wat wij daaraan kunnen doen. Nagenoeg alle Oost-europese landen zijn inmiddels aangesloten bij het internationaal verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor. Dat betekent dat zij instemmen met de voorschriften ten aanzien van de constructie, de uitrusting en de opleiding. De controle op de naleving geschiedt door de eigen handhavingsdiensten in de aangesloten landen. Ik begrijp dat daar enige zorg over bestaat. Het is overigens wel zo dat in internationaal overleg voortdurend afspraken worden gemaakt met die landen. Bovendien is in de Europese controlerichtlijn nog eens de controle

aan de buitengrenzen benadrukt. Uit de bevindingen van de rijksverkeersinspectie blijkt dat ten aanzien van de Oost-europese voertuigen geen afwijkend negatief beeld bestaat. Aangezien de pakkans \pm de heer Poppe vond die laag, maar ik vind die tamelijk hoog \pm tamelijk groot is, lijkt het erop dat ook de Oost-europeanen, althans in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen, zich redelijke gedragen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of wij niet al preventief wat kunnen doen bij bepaalde meteorologische omstandigheden. Het lastige is dat je ontzettend op moet passen dat je niet het vervoer stil laat leggen op grond van een weerbericht, want helaas komt het nog te vaak voor dat het weerbericht geen werkelijkheid wordt. Wij doen natuurlijk ons uiterste best \pm ik spreek nu even namens het KNMI \pm om de weersvoorspelling met grote zekerheid te kunnen doen, maar het weer is niet altijd te voorspellen. Overigens wordt er soms al preventief ingegrepen. Bij aankomende gladheid wordt ook wel preventief een verbod opgelegd. Overigens is het bij mist zo dat al bij een zicht van minder dan 200 meter bepaald vervoer van gevaarlijke stoffen een rijverbod opgelegd kan krijgen. Dat betekent dat je bij opkomende mist al een verbod op kunt leggen en niet hoeft te wachten tot er werkelijk heel groot gevaar zou gaan ontstaan. Het betekent wel dat je adequaat op moet treden en op het moment dat het aan de orde is, onmiddellijk in moet grijpen.

De heer Van den Berg heeft verder over de routeringsystematiek gesproken. Hij heeft bijvoorbeeld gevraagd of de wenselijkheid van een systematisch onderzoek naar de risico-analyse van alternatieven in verband met de routing wordt aangeduid in de brochure. In de brochure wordt een handreiking gegeven aan gemeenten op basis waarvan zij zelf kunnen beslissen of routing gezien de lokale omstandigheden een oplossing biedt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is niet de opzet van de brochure om daarin gemeenten dwingend voor te schrijven op welke wijze de gestelde vragen moeten worden beantwoord. Dat is ook niet wenselijk, omdat de lokale omstandigheden bepalend zijn voor de vraag of men zich al dan niet moet bedienen van een risico-analyse. Wel

wordt in de brochure aangegeven dat men voor advies een aantal instanties kan benaderen. Deze instanties worden ook genoemd. Met de beschikbaarstelling van het rekenprogramma voor de uitvoering van risico-analyses zullen gemeenten over de risico-analytische benadering worden geïnformeerd. Overigens is de VNG bij het project betrokken geweest.

De heer Van den Berg heeft ook nog gevraagd om een zo eenduidig mogelijke toepassing van de routeringsregeling te bewaken. De reden om de gekozen systematiek zo eenvoudig mogelijk te houden, is om ook een zo eenduidig mogelijke uitvoering mogelijk te maken. Die weerslag komt dan ook tot uitdrukking in de brochure. In het afstemmingsoverleg met de verschillende overheden zullen wij hierop ook toezien.

De heer Schutte heeft gevraagd of het aantal van 150 gemeenten waar is overgegaan tot routing globaal overeenkomt met het aantal gemeenten waar, gelet op de aanwezigheid van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken in hun productieproces of gelet op de ruimtelijke omstandigheden, een routeringsregeling op zijn plaats zou zijn. Het is aan gemeenten om al dan niet over te gaan tot routing, afhankelijk van de lokale omstandigheden. Ik ga ervan uit dat gemeenten goed gebruik zullen maken van die bevoegdheid, ook gezien de publiciteit die is gegeven, onder andere door het versturen van een brochure aan alle gemeenten. Ik moet er dan ook van uitgaan dat, waar de noodzaak aanwezig is om te routeren, dat ook is gedaan. Ik heb geen exact inzicht in de overwegingen die in de gemeenten hebben geleid tot routing. Op de vraag van de heer Schutte moet ik dan ook negatief antwoorden.

De heer Leers heeft gevraagd naar een selectief inhaalverbod voor vrachtauto's. Dat verbod heeft overigens een andere oorzaak dan het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar heeft wel met verkeersveiligheid te maken, dus is het ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van belang. In de toekomst zal het wat mij betreft, ook een minder selectief middel zijn dan op dit moment. Wij moeten wel goed bekijken welke gevolgen het heeft voor de verkeersveiligheid. Het kan in een aantal gevallen namelijk ook

Jorritsma-Lebbink

negatieve gevolgen hebben, vooral als er een file van vrachtauto's op de rechterbaan ontstaat.

Andere preventieve voorschriften op het gebied van de benutting van de infrastructuur zijn bijvoorbeeld de tunnelregeling en de routing. De categorie-1-tunnels worden uitgerust met extra brandwerende voorzieningen en pompsystemen. Verdere maatregelen zijn denkbaar als bijvoorbeeld naar aanleiding van een risico-analyse knelpunten zijnesignaleerd. Aanpassing van de infrastructuur is een van de mogelijke maatregelen. Ik noem bijvoorbeeld de aanpassing van sommige emplacementen en het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen. De discussie over de Betuweroute is gevoerd. Ook bij de aanleg daarvan is een van de belangrijkste maatregelen om de zaak heel veilig te maken. Uitgangspunt blijft wel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden tussen het overige verkeer. Maatregelen die gelden op technisch en organisatorisch gebied zijn daar ook op gericht en maken dat ook mogelijk.

De heer Leers heeft nog een vraag gesteld over de quasi-collectieve dienstverlening, bijvoorbeeld de keuringen door de Rijksdienst voor het wegverkeer. Ik ben het ermee eens dat Europese regelgeving de introductie van concurrentie niet in negatieve zin mag beïnvloeden, maar dat is ook niet zo. De regelgeving van de Europese Unie op dat gebied vormt geen belemmering voor Nederland om het beleid meer aan concurrentie onderhevig te maken. Overigens is ons keuringsbeleid erop gericht om niet alles door de RDW te laten doen; sterker nog, om steeds minder door de RDW te laten doen. Waar echter sprake is van schaarste en mensen er soms behoefte aan hebben om het juist bij een onafhankelijke instelling als de RDW te laten doen, vinden wij dat die mogelijkheid er vooralsnog wel moet zijn. Dat houdt overigens de markt ook wakker. Als de RDW gewoon zijn "eigen broek op moet houden", kan men ervan overtuigd zijn dat deze dienst in ieder geval een kostendekkend tarief moet vragen. Wij bezien overigens op dit moment of het voor het veld van gevaarlijke stoffen wenselijk en haalbaar is, aan te haken aan de accreditatie- en certificatiestructuur die wordt voorgestaan door de Europese Unie

en is vastgelegd in de nota "Normen certificatie en open grenzen" van Economische Zaken.

Mevrouw Van 't Riet heeft een vraag gesteld over de afstemming van de betrokken wetten, maar eigenlijk heb ik daarop al geantwoord. Bij het invoeringsbesluit zullen wij dit ook gaan begeleiden met voorlichting. Inmiddels is met VROM afgesproken dat juist de relatie tussen de WVGS en de Wet milieubeheer heel goed moet worden aangegeven in de communicatie met de betrokkenen. Dat is van groot belang, omdat er anders wel eens wat verwarring zou kunnen optreden.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik kan kort zijn, want de minister heeft zeer adequaat gereageerd en al mijn vragen beantwoord, waarvoor ik haar hartelijk dankzeg. Zij heeft ook enkele toezeggingen uitgesproken die mij zeer aanspreken, alsmede een aantal intenties waarmee ik mij geheel kon verenigen.

Ik kom even terug op de integraliteit van de wetgeving. De minister heeft haar eigen perspectief op dit punt uiteengezet en ik heb er begrip voor dat niet alles op korte termijn kan. Ik denk dat dit een heel goede beleidsrichting is.

De heer Te Veldhuis heeft de indiening van zijn amendement toegelicht. Ik moet zeggen dat ik bepaald niet overtuigd ben van de wenselijkheid en de noodzaak om deze bepaling in de wet op te nemen. Ik denk dat wij mogelijkheden genoeg hebben om het beleid te beïnvloeden en dat wij ons zeker niet moeten laten verleiden tot het willen beoordelen van technische uitvoeringswetgeving, van gedelegeerde wetgeving, niet alleen bij, maar zelfs krachtens de wet. Ik denk dat wij dit wetgevingscomplex met een gerust hart ter verdere uitvoering aan de minister en haar diensten kunnen overlaten. Mede gehoord het antwoord van de minister, denk ik dat het, ook vanwege het tijdsverloop, zelfs bezwaarlijk zou kunnen zijn als wij dit op deze manier vastleggen en een hoop rompslomp veroorzaken, terwijl wij er helemaal geen behoefte aan hebben om ons met dit soort zaken bezig te houden. Ik zal dit amendement dus niet steunen.

Bij het nalezen van bepaalde wetsbepalingen kwam ik een terminologie tegen die wij bij mijn weten niet meer in de huidige wetgeving opnemen. Het gaat om artikel 15, waarin wordt aangegeven dat de minister overleg pleegt met de besturen van betrokken "lagere openbare lichamen". Die terminologie hanteren wij al enige tijd niet meer. Nu spreken wij over "mede-overheden" of "andere openbare lichamen". Ik kan mij in het geheel niet heugen dat wij deze terminologie hebben opgenomen in recente wetgeving. Misschien kan de minister hier nog even naar kijken. Wat mij betreft kan deze zeer kleine oneffenheid met een nota van wijziging worden weggenomen.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ook van mijn kant dank voor de uitvoerige en diepgaande beantwoording.

Ik ga allereerst in op de voorhangprocedure. Er is een aantal argumenten gewisseld en enkele daarvan, in het bijzonder van de kant van de regering en van de heer Leers, spreken mij aan. Dat wil nog niet zeggen dat ik er daardoor echt van overtuigd ben dat mijn insteek onjuist is. De minister zegt dat AMvB's zoveel mogelijk beleidsvrij zullen zijn. Daarin zit dus ruimte voor een eigen invulling en dan hebben wij in het wetgevingsproces formeel geen ruimte. Dan moeten wij dus een soort noodprocedure, een wat oneigenlijke procedure in de regelgeving, toepassen om alsnog invloed te kunnen uitoefenen. Ik ben ook niet overtuigd door het feit dat wij een geannoteerde agenda krijgen, want wij weten hoe die eruit ziet. Dat zijn drie of vier pagina's waarop tien of twaalf onderwerpen zijn vermeld. Zij bevat natuurlijk absoluut geen inhoudelijke wetgevingsregeling en meldt hooguit een bepaalde richting of een bepaalde lijn, maar die weten wij nu al. Die zit ook al in de kaderwet. De genoemde verdraging spreekt mij eerlijk gezegd ook niet aan. Vanaf het moment van de vaststelling van een AMvB in het kabinet tot en met de publicatie verstrekt immers een periode van twee maanden. Daarbinnen kan makkelijk een inzagertermijn worden bepaald van zes weken. Ik heb er nu zes weken van gemaakt, maar het hadden er

Te Veldhuis

ook vier kunnen zijn. Vertraging kan dus gewoon achterwege blijven.

Deze argumenten vond ik dan ook niet bepaald de sterkste. Dat geldt zeker als ik die afzet tegen het feit ± hierbij denk ik vooral aan afwijkingen van internationaal geharmoniseerde regels ± dat de volksvertegenwoordiging eigenlijk niet meedoet aan de inhoudelijke wetgeving als wij geen regeling treffen. Dan laten wij dat aan anderen over. Daar komt het gewoon op neer. De voorbereiding vindt plaats door ambtenaren en technici en de vaststelling geschiedt door de Europese Commissie. Dat is geen gekozen volksvertegenwoordiging. Daarna komt het bij de Raad van ministers, ook geen gekozen volksvertegenwoordiging. Wij kunnen het hooguit via een noodprocedure achteraf beoordelen. Dat vind ik uit principieel oogpunt niet de goede weg. Als ik een vergelijking heb gemaakt met de kaderwetgeving op het gebied van milieu, dan is dat ± ik richt mij nu tot de heer Leers ± niet voor niks geweest. Zijn collega, de heer Esselink, heeft regelmatig bij wetgeving ook dit soort amendementen ingediend. Ik ben het met de heer Van den Berg eens, dat wij daarvan geen oneigenlijk gebruik moeten maken. Ik heb straks echter al toegelicht, dat het er mij niet om gaat hier allerlei technische discussies te voeren. Ik vind het wel wenselijk dat wij bij beleidsmatige zaken of bij afwijkingen van de internationaal geharmoniseerde regels de vinger aan de pols kunnen houden, en wel ook formeel en niet door de minister een keer via een bijzondere procedure naar de Kamer te roepen. Op deze manier hebben wij geen formele rol bij de wetgeving.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan moet de heer Te Veldhuis een ander amendement indienen. Hij doet nu niet meer dan vragen om informatie. Het betreft niet de mogelijkheid om daarvan af te kunnen wijken. Als hij echte betrokkenheid wil, dan moet hij een zware voorhangprocedure met een mogelijkheid om een wijziging aan te brengen voorstellen. Als ik doe wat ik heb toegezegd ± en dat doe ik dus ± namelijk dat ik de Kamer van beleidsrijke wijzigingen onmiddellijk op de hoogte stel, doe ik niet meer dan hetgeen de heer Te Veldhuis nu in zijn amendement

voorstelt, maar dan beperk ik de bureaucratie wel een heleboel.

De heer Te Veldhuis (VVD): Een AMvB wordt aan ons toegestuurd. Die wordt onder de woordvoerders verspreid en die kijken daarnaar. Dat is de bureaucratie. Dat is waar. Ik ben het met vele anderen eens, dat er bij 90% ± en dat geldt zeker als het om techniek gaat of om een letterlijke overname ± niks aan de hand is. Sterker nog, als het gewoon een letterlijke overname is, dan is de maatregel op grond van de Wet bestuursrecht, naar ik meen artikel 1.18 of 1.19, al automatisch van toepassing. Dat hoeft niet eens. Het gaat dus om zaken waarbij een afwijking plaatsvindt, maar ook om zaken waarbij er in het voortraject weinig invloed is geweest. Van buitenaf krijgen wij bijvoorbeeld de informatie dat er iets is gebeurd wat niet goed loopt. Dan hebben wij in het traject formeel een rol. In de praktijk zullen de vertraging en de bureaucratie dus buitengewoon meevallen.

Voorzitter! Ik heb de andere woordvoerders gehoord. Ik moet daar natuurlijk ook rekening mee houden. Ik zal de gewisselde argumenten voor mijzelf nog eens overwegen. Ik ben echter niet zodanig overtuigd, dat ik mijn amendement intrek. Misschien komt het er nog van. Dat weet ik nog niet. Daar ga ik eerst even over nadenken.

De voorzitter: Als u dat nu doet, kunnen wij de wet zonder stemming aannemen.

De heer Te Veldhuis (VVD): Ik moet er nog even over nadenken.

De voorzitter: Dat is goed.

De heer Te Veldhuis (VVD): Het tweede punt is het risicobeleid. De brief die in de komende maanden zal verschijnen, wachten wij uiteraard met buitengewoon veel belangstelling af. Ik zou de minister willen verzoeken, in de brief aan de Kamer duidelijk uiteen te zetten waarom een risico in het ene geval bij stationaire inrichtingen wel acceptabel is en in een ander geval niet. Het risicobeleid omvat omgaan met gevaar en externe veiligheid. Getracht moet worden tot een zelfde noemer voor het normenpatroon te komen, ongeacht of de bronnen stationair dan wel mobiel zijn. Ik wacht af waar

de regering mee komt. Ik hoop dat dit punt nader uitgewerkt kan worden. Op voorhand zeg ik dat als het risicobeleid niet wordt vastgelegd in welke bindende regeling dan ook, wij weer pseudo-wetgeving in het leven roepen. De minister sprak over een handreiking en zei dat dit beleid niet moest worden vastgelegd in AMvB's. Maar pseudo-wetgeving is de keerzijde van de medaille. Daarmee moeten wij buitengewoon voorzichtig zijn. Als een en ander in een handreiking staat, weten wij vanuit de praktijk hoe dat werkt, ook in beroepszaken bij bestuurszaken.

Voorzitter! De opmerking van de heer Leers dat de transportsector concurrerend moet blijven, vond ik zeer interessant. Ik ben het daarmee van harte eens. Wij zullen de komende maanden nog enkele intensieve discussies krijgen bijvoorbeeld over CO₂ en de daarmee gepaard gaande heffingen-problematiek, dan wel anderszins over maatregelen die op dit punt al door enkele fracties zijn aangekondigd. Ik houd buitengewoon goed in de gaten of dit argument dat de heer Leers aankaarte en waarover de VVD-fractie hetzelfde denkt, op dat moment valide blijft.

□

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Mijn fractie dankt de minister voor haar volledige beantwoording. Ik heb in de eerste termijn gezegd te overwegen, een motie in te dienen om de integraliteit van het onderhavige wetsvoorstel te maximaliseren. De minister heeft echter zowel voor de luchtvaart, als voor de scheepvaart en de radioactieve stoffen toegezegd dat zodra dit mogelijk is en nadat de voorbereiding is voltooid deze onderwerpen in de wet op te nemen.

Over vervoer via buisleidingen heeft zij gezegd dat dit onder transport thuishoort en onder de werking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zou kunnen vallen. Deze soort van vervoer is echter van een geheel andere modaliteit dan waarmee wij in de onderhavige wet te maken hebben. Dat is waar. Buistransport is internationaal niet geregeld. Kerosine voor Schiphol wordt voor een groot deel via buisleidingen aangevoerd. De staat waarin die buizen moeten zijn om op een veilige manier te transporten, zou ook gecertificeerd

Van 't Riet

kunnen worden. Dat punt zou later bij de uitwerking besproken moeten worden. Mijn fractie zou graag horen dat de minister toezeft dat zij serieus overweeft dat buistransport van gevaarlijke stoffen in dit wetsvoorstel wordt opgenomen. In de structuurschema Buisleidingen staat dit trouwens. Mijn fractie gaat akkoord met het wetsvoorstel. Zij ziet het als een stap die door andere stappen gevolgd moet worden.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb drie kleine argumenten om even gebruik te maken van mijn tweede termijn.

In de eerste plaats wil ik de minister bedanken. Zij heeft op een prima manier de vragen die nog bij ons leefden, beantwoord.

In de tweede plaats hoop ik de heer Te Veldhuis te kunnen overtuigen met het argument dat de minister zo even herhaalde. Zij heeft toegezegd dat zij in die gevallen dat beleidsimplicaties samenhangen met wetgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen, dit met de Kamer zal bespreken. De vergelijking met de milieuwetgeving gaat mijns inziens niet op. Op dat terrein is de vrijheid voor eigen beleid veel groter dan in dit geval, waarbij wij spreken over internationaal bijna geheel vergelijkbare regels.

In de derde plaats heeft de heer Te Veldhuis een opmerking gemaakt over de economische rentabiliteit van de vervoerssector. Symbolisch reik ik hem de hand op het punt van de CO₂-heffingen. Hij zou alvast kunnen beginnen met onze gedachten over te nemen over de compensatie voor het eurovignet. Daarmee zou hij de sector ook een dienst bewijzen.

Tot slot de bewoners in Rozenburg en de Blankenburgtunnel. Ik ben blij met de aandacht die de minister voor dit onderwerp heeft. Ik ben het volstrekt met haar eens: een tunnel is niet per definitie de meest realistische of ideale oplossing. Dat zal nog moeten blijken, maar op dit moment voelen de bewoners zich geïsoleerd. Ik wil hen uit dat isolement halen door in ieder geval, politiek gezien, aandacht te geven aan dit probleem. Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik dank de Kamer voor de vriendelijke woorden over het feit dat ik in staat ben gebleken om de meeste vragen te beantwoorden. Het is ingewikkeld genoeg, want het is uiteindelijk toch een tamelijk ingewikkeld wetsvoorstel, maar gelukkig heeft een buitengewoon goede club mensen deze zaak voorbereid.

Mijnheer Van den Berg, ik zal graag komen met een nota van wijziging. Ik moet zeggen dat ik mij diep schaam dat het mij niet is opgevallen dat daar inderdaad nog het woordje "lagere" stond. Het malle is dat ik sommige collega's in de ministerraad af en toe op datzelfde foutje pleeg te wijzen. Schande dat ik dat dus niet zelf heb gezien toen ik de zaak aan het voorbereiden was. Ik denk dat we even moeten napluizen of het misschien ook nog op een andere plek staat, maar dan komen we zo snel mogelijk met een nota van wijziging. Waar ik begrijp dat ook de heer Te Veldhuis nog even wil nadenken over zijn amendement, zullen wij er in elk geval voor zorgen dat die nota van wijziging hier tijdig is voordat u ± ik neem aan: aanstaande dinsdag ± gaat stemmen. Dit is verder geen inhoudelijk punt; het gaat alleen maar over dat woordje.

Dan de opmerkingen van de heer Te Veldhuis, die toch nog een pleidooi heeft gehouden voor de voorhang-AMvB. Ik heb er eigenlijk wel genoeg over gezegd, zij het dat ik het volgende vind: of je doet het, maar dan moet je het goed doen en dan moet je jezelf ook de mogelijkheden geven om er een wet van te maken, want dan kun je werkelijk ingrijpen; of je doet het niet en dan zou ik me bijna willen aansluiten bij wat de heer Leers heeft gezegd: dan moet je erop vertrouwen dat de regering doet wat zij toezeft. Overigens: als de regering niet doet wat zij toezeft, kan de Kamer haar daar weer op aanspreken. Een ding weet ik zeker: als er werkelijk een beleidswijziging bij dit soort zaken plaatsvindt, werkt het piepsysteem voortreffelijk, zodat de Kamer ongetwijfeld op de hoogte raakt van het feit dat de regering iets zou hebben gedaan wat niet deugt of wat een werkelijke beleidswijziging zou zijn waar het bedrijfsleven ook

gevolgen van zal ondervinden. Met andere woorden: ik denk dat de heer Te Veldhuis onderschat wat voor bureaucratie een zes-wekentermijn met zich brengt voor een ministerie, maar uiteindelijk ook voor de Kamer. Je kunt immers niet zeggen: doe dat maar geïntegreerd bij de andere termijnen die je in acht moet nemen. Het zal toch een op zichzelf staande termijn moeten zijn. Dat betekent dat het altijd zes weken langer duurt voordat je kunt publiceren. Dat vind ik een groot probleem. Bovendien vind ik het eerlijk gezegd gewoon overdreven om al die technische wijzigingen ± want dat zijn er in een jaar nogal wat ± naar de Kamer te sturen. Daar zou ik de Kamer niet mee willen belasten, ook al gelet op het verleden. Er zijn de afgelopen jaren natuurlijk vaak genoeg wijzigingen geweest en die zijn nooit een onderwerp van discussie geweest. Nogmaals: het is beleidsarm en voor zover er beleidswijzigingen zijn, stel ik de Kamer onmiddellijk op de hoogte. Natuurlijk mag de Kamer er dan het hare over zeggen.

Ik ben het overigens ook niet met de heer Te Veldhuis eens dat de geannoteerde agenda voor de Transportraad zich daar niet voor zou lenen, want als het werkelijk om beleidsinhoudelijke zaken gaat, staat het ook in die agenda uitgebreider dan alleen maar in één regeltje. Als het niet gaat over beleidsinhoudelijke zaken, was de heer Te Veldhuis er toch al niet in geïnteresseerd.

De heer Te Veldhuis heeft ook een paar opmerkingen gemaakt over het risicobeleid en de verschillende normen. In de brief aan de Kamer gaan wij overigens in op de reden van de verschillen. Ik verschil een klein beetje van mening met de heer Te Veldhuis over de vraag of je verschil zou moeten maken tussen een mobiel karakter en een vaste installatie. Door de bank genomen accepteren we meer risico's in een situatie waarin we zelf mobiel zijn dan in een situatie waarin we zelf in een vaste omgeving verkeren. Als je bijvoorbeeld veiligheidseisen voor huizen in een risicoprofiel omzet, zal dat profiel aanmerkelijk zwaarder zijn dan dat voor een auto. Men zal zich dus goed moeten realiseren dat daar waar bewogen wordt, de risico's altijd groter zijn dan daar waar niet bewogen wordt. Ik meen dat daarmee in de normering rekening gehouden moet worden. Maar wij

Jorritsma-Lebbink

komen daar in de brief op terug. Dan proberen wij het ook zo goed mogelijk uiteen te zetten.

Mevrouw Van 't Riet heeft nog een vraag gesteld over de buisleiding-problematiek. Wat het risicobeleid betreft, komen wij daar ook in de brief op terug. De normering voor de buisleiding valt daar wel degelijk onder. Overigens meen ik dat er op het ogenblik bij de buisleiding voor kerosine niet zozeer de veiligheid als wel de economie een probleem vormt. Immers, deze leiding is door Defensie betaald. Met andere woorden, de infrastructuur is heel goedkoop. Ik moet bekennen dat ook de infrastructuur van de binnenvaart door de bank genomen goedkoop is, omdat wij die meestal betaald hebben. Het transport is daarbij alleen weer duurder dan via een buisleiding. Het heeft dus iets meer een economische achtergrond dan een van veiligheid. Overigens meen ik dat die onderwerpen qua veiligheid verder gelijk behandeld behoren te worden.

Ik meen dat ik hiermee alle gestelde vragen beantwoord heb. Ik dank de Kamer zeer voor de in het vooruitzicht gestelde steun, wat ik als zodanig geïnterpreteerd heb, voor dit wetsvoorstel.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 21.43 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van wet:

Wijziging van de Provinciewet en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in verband met verruiming van het provinciale belastinggebied (24272);

Wijziging van een aantal wetten met het oog op de uitvoering van het besluit van het gemengd comité van de EER nr. 7/94 van 21 maart 1994 tot wijziging van Protocol 47 en sommige bijlagen bij de EER-

Overeenkomst (EER-Uitvoeringswet II) (24273).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

tien, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, over verdragen in voorbereiding (23530, nr. 14);

een, over het VN-wapenregister (23900-V, nr. 51);

een, over het voornemen tot sluiting van uitvoeringsverdragen (23908, R1519, nr. 11);

een, ten geleide van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake internationaal vervoer over de weg (24276);

een, over de Internationale Koffie-overeenkomst 1994 (24277);

een, ten geleide van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen (24278);

een, ten geleide van een Overeenkomst ter uitvoering van artikel 45, eerste lid, van de Aanvullende Overeenkomst van 3 augustus 1959, zoals gewijzigd bij de Overeenkomsten van 21 oktober 1971, 18 mei 1981 en 18 maart 1993, bij het Verdrag tussen de Staten die partij zijn bij het Noordatlantisch Verdrag nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten, met betrekking tot de in Duitsland gestationeerde buitenlandse krijgsmachten (24279);

een, ten geleide van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Georgië inzake de luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden (24281);

een, ten geleide van het Verdrag houdende het Statuut van de Europese Scholen (24282);

een, ten geleide van een Overeenkomst tot wijziging van de Aanvullende Overeenkomst van 3 augustus 1959 bij het Verdrag tussen de Staten die Partij zijn bij het Noordatlantisch Verdrag nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten, betreffende de in de Bondsrepubliek Duitsland gestationeerde buitenlandse krijgsmachten (24283);

twee, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, te

weten:

een, over Bangladesh en Flood Action Plan (23249, nr. 4);

een, over de directe hulp aan Rwanda (23727, nr. 18);

een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, over de informele vergadering van het Uitvoerend Comité van Schengen (19326, nr. 121);

een, van de minister van Justitie, over het tot stand gekomen verdrag inzake het recht dat toepasselijk is op trusts en op de erkenning van trusts (23054, R1464, nr. 11);

een, van de staatssecretaris van Justitie, over de dit jaar gerealiseerde nieuwbouwcapaciteit gevangeniswezen (22999, nr. 30);

een, van de minister van Binnenlandse Zaken, over de notitie "Herstel van het primaat van de politiek bij de aansturing van zelfstandige bestuursorganen" (24130, nr. 17);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over de financiële positie van RDC-Limburg (23900-VIII, nr. 125);

een, van de minister en de staatssecretaris van Financiën, ten geleide van antwoorden op de vragen over de Stichting Exploitatie Nederlandse Staatsloterij (24119, nr. 7);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over kadastrale registratie van bodemvervuiling (23900-XI, nr. 77);

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, over een selectief inhaalverbod voor vrachtauto's (22100, nr. 42);

een, van de minister van Economische Zaken, over de Evaluatie van de privatisering van de dienst van het IJkwezen tot het Nederlandse Meetinstituut (24284);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, over het wijzigen van de Wet milieubeheer (23982, nr. 6);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over de werkloosheidsuitkeringen (23900-XV, nr. 53);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de uitvoering van de Wet klachtrecht cliënten (23040, nr. 23).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;