

Vergaderjaar 1994–1995

23 250

Regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Wet vervoer gevaarlijke stoffen)

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 mei 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, wil ter voorbereiding van de openbare behandeling van dit voorstel van wet nog enige vragen van de leden van de CDA-fractie ter beantwoording aan de regering voorleggen.

De regering heeft de vragen bij brief 23 mei beantwoord. De commissie brengt van de vragen en antwoorden als volgt verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duijvesteijn (PvdA), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), vacature (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

Algemeen

De leden van de CDA-fractie nemen met belangstelling kennis van de memorie van antwoord. Zij zien dat nagenoeg alle vragen zijn beantwoord.

Zij nemen kennis van het antwoord op de vraag in hoeverre in de overige EG-landen vergelijkbare regelgeving bestaat op het terrein van de routing. Zij hebben begrip voor het feit dat de omstandigheden van de 25 leden van het ADR-verdrag te ver uiteenlopen om één systeem te hanteren. Kan de regering aangeven of niet met een aantal relevante buurlanden tot uniformiteit in de regelgeving voor routing is te komen?

Reikwijdte van het wetsvoorstel

De leden van de CDA-fractie willen gaarne van de regering vernemen of vrachtauto's, niet ingericht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, die door een extra grote tank grote hoeveelheden brandstof meevoeren, onder het regime van deze wet vallen. Op bladzijde 20 van de memorie van antwoord is namelijk de indruk gewekt dat alle minimum-hoeveelheden 300 kg bedragen, terwijl meegevoerde hoeveelheden van 1000 kg geen uitzondering zijn.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of in het belang van de verkeersveiligheid een inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen die gevaarlijke stoffen vervoeren, tot de mogelijkheden behoort. Kan de regering hierop een reactie geven.

Bij de behandeling van de PKB-Betuweroute is gebleken dat het personeel op de trein bij NS-Cargo niet altijd weet wat ze vervoert. Overweegt de regering bij NS aan te dringen op maatregelen, teneinde deze informatie-achterstand te verminderen en de veiligheid te vergroten?

In de memorie van toelichting bij de begroting van Economische Zaken kondigt de regering aan te onderzoeken of quasi-collectieve dienstverlening, nu door de overheid uitgevoerd, niet op particuliere leest kan worden geschoeid. Het gaat daarbij ook om de introductie van concurrentie tussen verschillende mededingers. In het kader van deze wet zou dit gelden voor de keuringen die door de – binnenkort verzelfstandigde – RDW worden uitgevoerd. Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een reactie van de regering op dit punt.

Antwoord

De leden van de CDA-fractie toonden begrip voor het feit dat de omstandigheden van de 25 ADR-landen te ver uitgelopen om één systeem van routing te hanteren. Zij vroegen of het mogelijk is om met een aantal relevante buurlanden tot uniformiteit in de regelgeving voor routing te komen.

In de ons omringende landen verschillen de systemen die soortgelijk zijn aan routing in wettelijk en bestuurlijk opzicht te veel om onderlinge uniformiteit te kunnen realiseren. In oktober 1993 aanvaardde de ECE (WP15) een wijziging van randnummer 10.599 van het ADR, die de verdragspartijen expliciet de mogelijkheid biedt het volgen van bepaalde routes voor te schrijven. De wijziging treedt in werking met ingang van 1997. Tevens wordt in het ADR de plicht opgenomen om van het voorschrijven van routes het VN-secretariaat op de hoogte stellen, dat vervolgens de aangesloten verdragstaten informeert. Deze informatieplicht biedt de mogelijkheid om, zo dit gewenst is, inhoudelijk tussen buurlanden tot afstemming te komen van routingssystemen.

Verder vroegen zij onder verwijzing naar bladzijde 20 van de memorie van antwoord of vrachtauto's die niet zijn ingericht voor het vervoer van

gevaarlijke stoffen en die in een extra grote tank grote hoeveelheden brandstof meevoeren, onder het regime van deze wet vallen.

Genoemde verwijzing berust op een misverstand. De tabel op pagina 20 vermeldt uitsluitend stoffen waarvoor de gemeente een verplichte route kan vaststellen, indien de vervoerde hoeveelheid per transporteenheid de in de tabel genoemde hoeveelheid overtreft.

Wanneer het brandstof betreft die uitsluitend bestemd is voor de voortbeweging van het voertuig dan wel voor de werking van de bijzondere uitrusting van het voertuig (bijvoorbeeld koelinrichtingen), is het vervoer daarvan niet onderworpen aan de voorschriften op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen (randnummer 2301a onder (3) van het ADR).

De leden waren benieuwd of een inhaalverbod met gevaarlijke stoffen tot de mogelijkheden behoort.

Als uitgangspunt van het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt, dat het vervoer moet kunnen plaatsvinden tussen het overige verkeer. De maatregelen die zijn genomen op technisch en organisatorisch gebied, zijn daarop gericht en maken dit ook mogelijk. Hierdoor behoeft het vervoer van gevaarlijke stoffen niet anders te worden behandeld dan het overige goederenvervoer. Naar aanleiding van de UCV Verkeersveiligheid heeft de Tweede Kamer in 1993 een motie aangenomen, waarin wordt gepleit voor een selectief inhaalverbod voor vrachtauto's. Deze motie werd gesteund door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op 13 maart j.l. is naar aanleiding van het nota-overleg wederom een motie van die strekking aangenomen door de Kamer.

Via overleg tussen mijn ministerie (de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer alsmede de regionale directies van Rijkswaterstaat), het Korps landelijke politiediensten en de branchevertegenwoordigers in het wegtransport, zijn begin 1994 vijf lokaties geselecteerd waar haalbaarheidsstudies kunnen worden uitgevoerd. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 4 mei 1994, nr. V173296. Momenteel worden deze studies uitgevoerd. Naar verwachting zullen binnenkort op drie lokaties (in Limburg en Gelderland) daadwerkelijk proeven starten. De looptijd ervan verschilt; in 1996 komen de eerste resultaten beschikbaar.

Onder verwijzing naar de behandeling van de PKB-Betuweroute vroegen deze leden of de regering maatregelen overweegt te nemen om de informatieachterstand van personeel van NS-Cargo ten aanzien van hetgeen wordt vervoerd, te verminderen.

Bij de beantwoording van vraag 146 over PKB-Betuweroute is gesteld, dat in 1992 48 containers zijn aangetroffen met gevaarlijke stoffen, waarvan de inhoud onbekend was. Deze hoeveelheid komt overeen met 0,05% van de hoeveelheid vervoerde tonnen gevaarlijke stoffen.

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen dient het personeel van de NS op de hoogte te zijn van hetgeen wordt vervoerd. Daartoe zijn de volgende maatregelen getroffen. De machinistenopleiding bevat een aparte module «gevaarlijke stoffen». Al het overige personeel dat op een of andere manier betrokken is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is verplicht een (computergestuurd) opleidingsprogramma te volgen, specifiek gericht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het kader van deze opleidingen leert het personeel van de NS onder meer het lezen en interpreteren van GEVI-nummers (gevaarsidentificatienummers) en -etiketten.

Op wagens met gevaarlijke stoffen worden oranje borden aangebracht, waarop de GEVI-nummers zijn vermeld. Deze nummers markeren de gevaarsaanduidingen van de stoffen en geven aan of de stoffen gevaarlijk reageren met water. Deze nummers zijn vooral bedoeld voor de emergency-response. Verder moeten op de wagens etiketten worden aangebracht waaruit blijkt welk type gevaarlijke stof zich in de wagen

bevindt. Daarnaast is het personeel verplicht een zakkaartje bij zich te dragen met daarop belangrijke gevaarlijke-stoffen-informatie, zoals de betekenis van de GEVI-nummers en -etiketten, alsmede wet te doen bij onregelmatigheden.

Op de trein is tevens de treinlijst aanwezig, waarop staat aangegeven welke gevaarlijke stoffen zich waarin de trein verboden. De trein mag niet vertrekken zonder deze lijst.

Ten slotte verwijs ik korthedshalve nog naar hetgeen in de nota naar aanleiding van het eindverslag (blz. 11 – 13) is opgemerkt over de effectiviteit van het handhavingsbeleid, de ontwikkeling controles vaker uit te voeren in concentratiegebieden om de pakkans te verhogen, alsmede het houden van gerichte controle-acties, bijvoorbeeld specifiek op containers.

Gelet op het vorenstaande acht ik het niet nodig aan te dringen op verscherping van deze maatregelen.

Ten slotte vroegen deze leden onder verwijzing van de memorie van toelichting bij de begroting van Economische Zaken naar de introductie van concurrentie tussen bedrijven die quasi-collectieve dienstverlening (zoals keuringen) verrichten. Zij hadden daarbij met name de te verzelfstandigen RDW op het oog.

Ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden verschillende vormen van ondersteunende dienstverlening uitgevoerd, zoals keuringen van voertuigen en verpakkingen, het verzorgen van opleidingen en dergelijke. Voor het uitvoeren van deze diensten worden instanties aangewezen door de Minister. Het betreft hier zowel dienstverlening die door de overheid zelf wordt uitgevoerd, zoals typekeuringen van voertuigen (RDW), keuringen van hogedruktanks (SoZaWe) en van brandblusapparatuur (BiZa), als die daarbuiten plaatsvindt door bedrijfsleven en onderzoeksinstellingen (klassebureau's, TNO).

Tot op heden valt het terrein van gevaarlijke stoffen buiten de verplichting om aan te sluiten bij het systeem van accreditering of certificatie zoals bedoeld in de «global approach»¹, zijnde een van de maatregelen voor het tot stand brengen van de interne markt binnen de Europese Unie.

Op dit moment wordt binnen mijn departement bezien of het zinvol is voor keuringsactiviteiten met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen aan te sluiten bij de «global approach», alsmede welke consequenties dat heeft. Het resultaat hiervan mag in 1996 worden tegemoet gezien.

¹ Resolutie van de Raad van de Europese Gemeenschappen (90/C 10/01) van 21 december 1989 betreffende een globale aanpak op het gebied van de conformiteitsbeoordeling.