

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

Nr. 47

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 3 juni 1997

Op 30 augustus 1995 vond de mondelinge behandeling van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) in de Tweede Kamer plaats. (TK 1994–1995, 23 250, nr. 10; Handelingen TK 96–5893 t/m 96–5916).

Tijdens deze behandeling heb ik de Kamer toegezegd over enkele zaken nadere informatie te zullen verschaffen.

Door middel van deze brief wil ik graag aan deze toezegging voldoen.

Concreet gaat het om de volgende toezeggingen:

– Ik heb beloofd de Kamer periodiek (in beginsel bij de tweejaarlijkse herziening van de internationale overeenkomsten) te informeren over **nieuwe elementen in de internationale regelgeving** en de belangrijkste wijzigingen. (Deze toezegging is ook gedaan in de Nota naar aanleiding van het Eindverslag; TK 1994–1995, 23 250, nr. 8)

– In het kader van de afstemming tussen de verschillende wetten heb ik aangegeven dat met VROM is afgesproken dat **betrokkenen nader zullen worden voorgelicht over de relatie tussen de WVGS en de Wet milieubeheer**.

– Ik heb toegezegd de **technische mogelijkheden te onderzoeken om specifiek voor kleine transporten in het wegverkeer** (distributie, kleine verpakkingen) **een soort meld- en volgsysteem te ontwikkelen**. Het transport zou vooraf gemeld moeten worden tezamen met gegevens over de stof, de route en de eigenaar van het vervoermiddel. Deze gegevens zouden in een bestand moeten worden ingevoerd (geautomatiseerde opslag) zodat na een ongeval betrokkenen op de hoogte kunnen zijn van de voor emergency response noodzakelijke gegevens. Een en ander onder de voorwaarde van praktische haalbaarheid.

Voordat ik op deze toezeggingen inga, lijkt het mij goed hieronder eerst kort de gang van zaken te beschrijven rond de WVGS vanaf het moment van plaatsing in het Staatsblad (op 9 november 1995, Stbl. 525).

GANG VAN ZAKEN WVGS TOT NU TOE

Nadat de Staten-Generaal de WVGS hebben aangenomen, is het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (BVGS; de op de wet gebaseerde AmvB) in procedure gebracht. Op 1 augustus 1996 is tegelijk met het BVGS de WVGS in werking getreden, terwijl de Wet Gevaarlijke Stoffen en het Reglement Gevaarlijke stoffen zijn ingetrokken (de laatste met uitzondering van enkele overgangsartikelen). Het BVGS geeft voor een aantal artikelen van de WVGS een nadere invulling, zij het dat voor die invulling in sommige artikelen weer wordt doorverwezen naar de verschillende ministeriële regelingen. De doelstellingen van het BVGS zijn:

- voorzover mogelijk een verlichting van de gangbare regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het bieden van een kapstok voor de uitvoering van de internationale vervoersverdragen in ministeriële regelingen;
- het nader invullen van de routeringsregels uit de WVGS, wat betreft de aanwijzing van de routeplichtige stoffen;
- het invoeren van het nieuwe gevaarlijke-stoffenregime via enkele overgangsbepalingen.

Zoals bekend is er met de inwerkingtreding van de WVGS één integrale vervoerswet voor al het inlandvervoer van gevaarlijke stoffen van toepassing. De WVGS en het BVGS vormen de basis voor de implementatie van de internationale vervoersregelingen voor gevaarlijke stoffen over de weg (ADR¹), spoor (RID²) en binnenvaart (ADNR³). Deze implementatie vindt plaats in drie ministeriële regelingen, respectievelijk de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen 1997 (VLG; Stcrt. 235 van 4 december 1996), Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen 1997 (VSG; Stcrt. 237 van 6 december 1996) en de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen 1997 (VBG; Stcrt. 233 van 2 december 1996).

NIEUWE ELEMENTEN IN DE (INTERNATIONALE) REGELGEVING

Algemeen

Diverse ontwikkelingen hebben het noodzakelijk gemaakt de Regelingen VLG, VSG en VBG per 1 januari 1997 grondig te herzien.

Naast de bovengenoemde inwerkingtreding van de WVGS en het BVGS op 1 augustus 1996 en de wijzigingen in de internationale vervoersregelingen ADR, RID en ADNR (met ingang van 1 januari 1997), zijn er ook richtlijnen van de Europese Unie in werking getreden.

De kaderrichtlijnen van de EU betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg⁴ en het spoor⁵ zijn met ingang van 1 januari 1997 in werking getreden. De wettelijke basis van de VLG en VSG wordt daardoor naast het BVGS gevormd door genoemde EU-richtlijnen. Door deze richtlijnen wordt voor alle lid-staten van de EU de verplichting in het leven geroepen tot het implementeren van het ADR en RID voor nationaal vervoer. Voor Nederland leidt dat niet tot een wezenlijk andere situatie, aangezien het ADR en RID reeds de bijlage 1 vormden bij de VLG, respectievelijk VSG. Wel heeft deze harmonisatie tot gevolg dat enkele specifiek voor Nederlands grondgebied geldende bepalingen die afwijken

¹ Europese Overeenkomst betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, Genève 1957 (Trb. 1959, 81).

² Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg, Bern 1980 (niet gepubliceerd in het Trb.)

³ Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn, Straatsburg 1970 (niet gepubliceerd in het Trb.)

⁴ Richtlijn 94/55/EG van 21 november 1994, respectievelijk richtlijn 96/86/EG van 13 december 1996

⁵ Richtlijn 96/49/EG van 23 juli 1996, respectievelijk richtlijn 96/87/EG van 13 december 1996.

van de internationale regeling (zogenaamde N-bepalingen), zijn komen te vervallen.

Daarnaast is op 1 januari 1997 de EU-Richtlijn voor uniforme controle-procedures voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in werking¹ getreden. Deze richtlijn is geïmplementeerd in bijlage 2 van de VLG en in enkele bepalingen van de WVGS. Zoals de titel van de richtlijn al aangeeft, biedt dit een instrument om de naleving van de ADR/VLG-voorschriften binnen de EU op een uniforme wijze te controleren, en bij de handhaving zonodig samen te werken met de andere betrokken lid-staten.

Voor de binnenvaart bestaat er nog geen (kader)richtlijn. De EU zal een dergelijke richtlijn in procedure brengen wanneer het huidige ADN, dat uitsluitend van toepassing is tussen de Rijnsoeverstaten en België, overgaat in een verdrag waaraan ook Oost-Europese staten deelnemen (ADN-verdrag).

In de nationale regelingen VLG, VSG en VBG zijn in bijlage 2 enkele bepalingen opgenomen in aanvulling op of in afwijking van de regels van respectievelijk ADR, RID en ADN. Het ADR, RID en ADN alsmede de EU-richtlijnen voor weg- en spoorvervoer staan dergelijke aanvullingen toe.

Zowel in nationaal als internationaal verband wordt gestreefd naar verdergaande vereenvoudiging, gebruiksvriendelijkheid en harmonisatie van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Belangrijk aspect daarbij is, dat de vervoersvoorschriften die in de internationale overleggrems tot stand komen, zich over het algemeen op de grote (internationale) vervoersstromen richten. De mogelijkheid om op nationaal niveau meer gerichte voorschriften te geven voor kleinere hoeveelheden (bijvoorbeeld in het distributievervoer) is beperkt, omdat de kaderrichtlijnen van de EU dit nauwelijks meer toestaan.

Een belangrijke exercitie waardoor regelgeving met betrekking tot gevaarlijke stoffen op termijn gebruiksvriendelijker zal worden is de discussie over de harmonisatie van de criteria voor de indeling van gevaarlijke stoffen. Deze activiteit vloeit rechtstreeks voort uit «agenda 21» van de Rio-conferentie. Het zal voor de vervoerders die naast vervoerswetgeving ook met regels op het gebied van bijvoorbeeld ARBO- en consumentenwetgeving te maken hebben, vereenvoudiging opleveren.

Een aantal algemene wijzigingen in de internationale vervoersregelingen is het gevolg van de harmonisatie met de VN-Aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen, waardoor zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG-Code) en door de lucht (ICAO-Technical Instructions). In dit verband kunnen worden genoemd de geheel herziene klasse 2 (gassen) en de diverse nieuwe verpakkingsmethoden die in de klasse 1 (ontploffbare stoffen en voorwerpen) zijn opgenomen. Dit bevordert het intermodale vervoer van gevaarlijke goederen.

WIJZIGINGEN IN DE AFZONDERLIJKE INTERNATIONALE REGELINGEN MET INGANG VAN 1997

Voor een gedetailleerder overzicht van de belangrijkste wijzigingen op het niveau van concrete randnummers (artikelen) per vervoersmodaliteit wordt naar de bijlagen verwezen.

Voor het VLG/ADR: Staatscourant 235 van 4 december 1996.

Voor het VSG/RID: Staatscourant 237 van 6 december 1996.

Voor het VBG/ADN: Staatscourant 233 van 2 december 1996.

¹ Richtlijn 95/50/EG van 6 oktober 1995.

VOORLICHTING OVER AFSTEMMING TUSSEN WVGS EN MILIEUWETGEVING

Tijdens de behandeling van de WVGS is door de fractie van D66 het verzoek gedaan om naar de betrokkenen bij de uitvoering van de wet duidelijke voorlichting te geven over de relatie tussen deze wet enerzijds en de Wet Milieubeheer en de Wet Milieugevaarlijke stoffen anderzijds. Deze voorlichting heeft inmiddels op verschillende manieren plaatsgevonden: er zijn bij de inwerkingtreding van de WVGS door mijn ministerie in diverse vakbladen artikelen geplaatst waarin onder andere dit aspect is belicht. Daarnaast is er een voorlichtingsbrochure gemaakt over de WVGS (als bijlage meegezonden¹). Hierin wordt (op bladzijde 9) uitgelegd wat de reikwijdte van de drie genoemde wetten is, en hoe zij zich tot elkaar verhouden.

Voorzover uit de praktijk bij de toepassing van de WVGS nog onduidelijkheden mochten blijken, zal dit bij de evaluatie van de wet in 1998 worden meegenomen. Bij dit onderzoek zullen in ieder geval de nieuwe elementen die deze wet bevat worden geëvalueerd.

TECHNISCHE MOGELIJKHEDEN VOOR EEN MELD- EN VOLGSYSTEEM VOOR KLEINERE TRANSPORTEN IN HET WEGVERVOER

Binnen het verkeers- en vervoersbeleid in het algemeen en in het goederenvervoer in het bijzonder maakt telematica een onderdeel uit van de ketenbenadering goederenvervoer. Via de Derde Voortgangsnota Telematica Verkeer en Vervoer zult u hierover binnen afzienbare tijd worden geïnformeerd.

Over de mogelijkheden om kleinere transporten van gevaarlijke stoffen in het wegvervoer met behulp van telematicatoepassingen te volgen, kan het volgende worden opgemerkt. Om een dergelijk systeem effectief te kunnen implementeren, is draagvlak bij het bedrijfsleven onontbeerlijk. Met andere woorden: het bedrijfsleven moet hier zelf het nut van inzien, en dat zal alleen het geval zijn als er een bedrijfseconomisch voordeel tegenover staat. Uit overleg met de brancheorganisatie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebleken, dat het bedrijfsleven een lage prioriteit toekent aan telematicatoepassingen in de vorm van een meld- en volgsysteem bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, tenzij dit tevens als instrument voor fleetmanagement zou kunnen worden gebruikt en daardoor een economisch voordeel oplevert.

Gesteld kan worden dat investeringen in telematica in bulk transporten eerder terugverdiend worden dan in pakket distributie.

Verkeer en Waterstaat financiert thans een pilot-project in de binnenvaart (Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem, BICS) dat de mogelijkheid in zich bergt om gevaarlijke lading bij zowel bulkvervoer als gedifferentieerd stukgoed binnen containers na aanmelding bij de vaarwegbeheerder te kunnen volgen.

Dit kan van belang zijn voor effectiever incident management bij ongevallen. Indien deze proef succesvol blijkt te zijn, kan wellicht onderzocht worden in hoeverre de informatie over gevaarlijke stoffen in dit systeem gekoppeld kan worden met een andere proef die op dit moment loopt, namelijk EDI-land. Dit is een intermodaal systeem voor de toepassing van fleetmanagement (het volgen van ladingen) voor weg, spoor en binnenvaart met behulp van Electronic Data Interchange.

Het volgen van stukgoedverpakkingen die gevaarlijke stoffen bevatten specifiek in het distributie vervoer, blijkt om een tweetal redenen een gecompliceerdere zaak. Enerzijds vanwege de praktische haalbaarheid, omdat er ontzettend veel van dat soort transporten (ongeveer 6000) per

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

dag plaatsvinden, die dan vaak ook nog eens onderweg in distributiecentra worden overgeladen. Anderzijds vanwege de daarmee gemoeide kosten, die in relatie tot de hoeveelheid vervoerd produkt aanzienlijk zijn. Daarom acht ik op dit moment de uitvoering van een dergelijk project in het distributievervoer niet opportuun, maar wacht de resultaten af van het bovengenoemde pilot-project.

Ik ga er van uit dat ik u conform mijn toezeggingen hiermede voldoende geïnformeerd heb.

Bij een volgende herziening van de internationale regelgeving (in principe tweejaarlijks, dus naar verwachting in 1999), dan wel bij andere belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen zal ik u wederom informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink.