

Vergaderjaar 2005–2006

**30 328**

## **Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Wet milieugevaarlijke stoffen in verband met de nieuwe voorschriften inzake taken en verantwoordelijkheden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals deze in de internationale verdragen zijn gewijzigd**

**Nr. 6**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 14 december 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel. Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van voorliggend wetsvoorstel. Met dit wetsvoorstel wordt getracht om te komen tot een verduidelijking en vereenvoudiging van de regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat het de bedoeling is dat de tussen regelingen op grond van deze wet en andere wetten zoals bijvoorbeeld de Arbo-wet, de Warenwet en de Wet milieubeheer zoveel mogelijk afstemming zal plaatsvinden ter voorkoming van onduidelijkheid of tegenstellingen. De leden van de CDA-fractie vragen of dit nog scherper in het voorliggende wetsvoorstel verwoord kan worden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting valt niet binnen de werkingssfeer van dit wetsvoorstel. Dit is terecht en conform de internationale regelgeving. Het is echter de vraag of de omschrijving die nu gekozen is hier voldoende inhoud aan geeft. Het wettelijke begrip inrichting geeft voor de bestuursrechter vaak discussies omdat bedrijven uit hoofde van de Wet milieubeheer vaker over meerdere inrichtingsvergunningen beschikken binnen hetzelfde bedrijfsperceel of binnen hetzelfde bedrijventerrein. De leden van de CDA-fractie geven in overweging om te komen tot een ruimere omschrijving van de mogelijkheden om niet onder de werkingssfeer van de wet te vallen voor uitsluitend de genoemde voorbeelden. Om dit probleem op te lossen kan ook gedacht worden aan de mogelijkheid om het bevoegde gezag ingevolge de Wet milieubeheer een bevoegdheid te geven in dit wetsvoorstel om via maatwerk een uitzonderingsmogelijkheid te geven. Hieraan kunnen extra eisen worden gesteld die dan in de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer kunnen worden opgenomen.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluëmink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

De wettelijke mogelijkheid tot het aanwijzen van een wegennet wordt verduidelijkt. De leden van de CDA-fractie vragen of er voldoende mogelijkheden zijn om te waarborgen dat er een voldoende wegennet lokaal en provinciaal zal worden aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over de daarbij gebruikte criteria zal nader worden ingegaan bij de behandeling van de Nota vervoer gevaarlijke stoffen waarin uitgebreid wordt stilgestaan bij de toenemende spanning tussen ruimte, vervoer en veiligheid. Is de minister bereid om de regeling «Routing VGS-spoor» en andere regelingen in dit kader met de Kamer te bespreken? Terzijde vragen de leden van de CDA-fractie of de handhaving van het gebruik van de daartoe aangewezen routes door het toenemende aantal (buitenlandse) vervoerders afdoende is geregeld. Tenslotte vragen de leden van de CDA-fractie welke voorstellen van het Overlegorgaan Goederen Vervoer (OGV), zoals vermeld in de Memorie van Toelichting, niet zijn overgenomen en waarom deze niet zijn overgenomen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennis genomen van de wetswijziging WVGS. Deze leden stemmen in met het uitgangspunt dat verder ruimte moet worden geboden voor snelle implementatie van Europese regelgeving enerzijds en het beginsel dat verantwoordelijkheden in de vervoersketen zoveel mogelijk worden gelegd bij degenen die de concrete handelingen verrichten.

De leden van de PvdA-fractie hebben nog drie vragen.

Op welke wijze krijgt verdere harmonisering van de handhaafbaarheid gestalte?

Hoe wordt aangezet tot naleving nu ook nieuwe adressanten worden aangesproken?

Met het terugtreden van de WVGS voor vervoer binnen inrichtingen wordt erop vertrouwd dat arbowetgeving de veiligheid van werknemers die werken met te transporteren gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen voldoende dekt. Staat echter wel onomstotelijk vast wie de verantwoordelijkheid draagt op het moment dat tijdens vervoer met gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen een ongeval geschiedt?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wetswijziging. Zij zouden graag nog een antwoord krijgen op enkele vragen.

Kan de regering aangeven of de huidige wetwijziging een één-op-één vertaling is van de verplichtingen voortvloeiend uit internationale verdragen en EU-richtlijnen of dat er gekozen is om sommige verplichtingen te voorzien van een Nederlandse kop?

Verder zouden de leden van de VVD-fractie graag een nadere toelichting over de wijze waarop de handhavingscapaciteit zal worden ingezet gezien het grotere aantal partijen dat kan worden aangesproken op onregelmatigheden.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat de regering inziet dat er nog veel dient te verbeteren bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij betreuren echter dat de regering met het wetsvoorstel wederom veel kansen laat liggen om de veiligheid echt te verbeteren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door een vergunningstelsel op te stellen voor het vervoer. Dit zouden vergunningen kunnen zijn die bepaalde eisen stellen aan de manier van vervoeren, aan de te volgen route en aan de frequentie.

De leden van de SP-fractie geloven dat er mogelijkheden zijn voor de regering om het onnodig vervoer van gevaarlijke stoffen te verbieden. Ziet de regering hier kans toe en zo ja, is zij bereid deze kans te grijpen?

Verder zou de Wet vervoer gevaarlijke stoffen een grotere reikwijdte moeten krijgen, vanwege het grote maatschappelijke belang om zorgvuldig met deze stoffen om te gaan. De SP-leden vragen waarom er een inperking komt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en op welke manier de veiligheid dan gewaarborgd én gehandhaafd wordt. Verder vragen deze leden waarom vervoer van de krijgsmacht hier niet onder valt. Is de regering bereid om de regels ook voor deze sectoren aan te scherpen?

Voor de modaliteit binnenvaart bestaat vooralsnog geen kaderrichtlijn. De regering wil wachten op Europa, maar dat zou Nederland er niet van moeten weerhouden haar eigen regels te stellen. De leden van de SP-fractie hebben begrepen dat de regering in Europa ijvert voor minder wetgeving en dat stelt deze leden teleur.

Tot slot verwondert het de SP-leden dat de wetswijziging wel meer ruimte biedt voor het aanpassen van de mogelijkheden voor het vervoer over het wegennet, maar niet over het spoor of het water. Kan worden aangegeven waarom deze keuze is gemaakt? Kan hierbij tevens worden aangegeven welke mogelijkheden een gemeente heeft als haar inwoners aan veel gevaren worden blootgesteld door vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen, waterwegen en/of het spoor?

De leden van de SP-fractie zien het wetsvoorstel als een gemiste kans. Hopelijk zal de regering deze kans om daadwerkelijk iets te verbeteren aan de veiligheid alsnog willen grijpen.

De leden van de fractie van GroenLinks twijfelen of met het wetsvoorstel de verantwoordelijkheid, en aansprakelijkheid in het geval van ongelukken, voor gevaarlijke stoffen wel goed worden geregeld. Als deze leden op dit punt onvoldoende gerust worden gesteld, overwegen zij om instemming aan dit wetsvoorstel te onthouden.

In de huidige situatie ligt de verantwoordelijkheid voor het naleven van de vervoersvoorschriften bij de afzender en de vervoerder. Dit geldt ook in het geval een stof ondeugdelijk is verpakt. De vervoerder is dus aan te spreken op een slechte verpakking: hij had de gevaarlijke stof met deze ondeugdelijke verpakking niet mogen vervoeren. Dit «aanspreken» is relatief eenvoudig te realiseren, omdat het om vervoer in Nederland gaat en de vervoerder dus onder de Nederlandse wetgeving valt. In de nieuwe situatie worden de verantwoordelijkheden meer uitgesmeerd. Bij een ondeugdelijke verpakking is niet langer de vervoerder, maar de verpakker verantwoordelijk. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor vervoer van vuurwerk dat te licht is geclassificeerd, dus vuurwerk dat veel gevaarlijker is dan op de verpakking staat. In veel gevallen zullen goederen in het buitenland zijn ingepakt en/of geclassificeerd. De inpakker/classificeerder is dan door de Nederlandse wetgever niet aan te pakken. Als dit vuurwerk met verkeerde classificatie straks in Nederland vervoerd wordt en er gebeurt een ongeluk, dan is er binnen Nederland niemand verantwoordelijk. De leden van de fractie van GroenLinks willen graag een uitvoerige reactie of deze bange vermoedens dat straks verantwoordelijkheden liggen bij partijen die vanuit Nederland niet zijn aan te spreken, en dus eigenlijk niemand verantwoordelijk is, terecht zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn tevens bezorgd dat de verantwoordelijkheid voor een slechte wijze van verpakken ook niet in alle gevallen bij de verpakker is neer te leggen. Bijvoorbeeld wanneer goederen wél zijn ingepakt, maar niet met het doel om dit in een trein te vervoeren, en er gebeurt iets tijdens het transport, dan zou de verpakker kunnen betogen dat hij niet wist dat het met een trein zou worden

vervoerd. Is het mogelijk dat hij op die manier zijn verantwoordelijkheid ontloopt? En is dan alsnog de vervoerder verantwoordelijk (die spullen heeft vervoerd waarvan de verpakker niet wist dat de verpakking geschikt moest zijn voor railvervoer)? Graag een uitvoerige reactie.

Een verkeerde vervoersclassificatie van bijvoorbeeld vuurwerk kan vérgaand doorwerken op andere terreinen. Bij sommige regelingen op grond van de Wet milieubeheer, zoals op het gebied van vuurwerk, wordt gebruik gemaakt van de vervoersclassificatie. Niet naleving van de vervoersregels in China is er mede de oorzaak van geweest dat in Enschede een opslagplaats, die niets met vervoer te maken heeft, is ontploft. Het is daarom des te belangrijker dat de vervoersclassificatie goed wordt gereguleerd. Kan worden uitgelegd hoe met het wetsvoorstel een verkeerde classificatie van stoffen wordt gereguleerd, zodat een herhaling van de ramp in Enschede is te voorkomen?

Klopt het dat het bij het ongeluk met de spoorketelwagon op het emplacement te Amersfoort niet mogelijk was om een partij hiervoor verantwoordelijk te houden en er dus uiteindelijk niemand verantwoordelijk is gehouden? In hoeverre biedt het wetsvoorstel hier een oplossing voor?

De leden van de fractie van GroenLinks vermoeden dat met het wetsvoorstel de verantwoordelijkheid voor de vervoerder wel heel licht wordt. In hoeverre is de vervoerder verplicht om na te gaan of degene die de goederen aanbiedt of de verpakking zelf de juiste informatie geeft over de vervoerde stoffen? Hoe zwaar is zijn verantwoordelijkheid om na te gaan of informatie wel klopt? Kan hij zich erop beroepen dat hij gegeven informatie moet kunnen vertrouwen (vertrouwensregel)?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn voorstander van een getrapte verantwoordelijkheid. Als er in Nederland een ongeluk gebeurt tijdens het vervoer, zou de vervoerder aansprakelijk moeten zijn. Die moet de geleden schade dan vervolgens maar zien te verhalen op andere partijen in de keten. Alleen op die wijze lijkt het mogelijk om ervoor te zorgen dat vervoerders zich goed informeren en niet afgaan op de classificatie, die mogelijk fouten kan bevatten, en zij niet goederen die ondeugdelijk zijn ingepakt toch vervoeren. Zij vragen de regering om een reactie.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben een aantal vragen over de reikwijdte en juridische basis van het wetsvoorstel, waarop zij graag een uitgebreide reactie wil ontvangen.

Biedt het wetsvoorstel ook de mogelijkheid om het vervoer van stoffen die gevaarlijke stoffen *bevatten* maar zelf niet gevaarlijk zijn, bijvoorbeeld gaspatronen of bepaalde machines, te reguleren? Zo ja, wat is hiervoor de juridische grondslag aangezien de wet heet: wet vervoer gevaarlijke stoffen? Zo nee, hoe wordt het vervoer hiervan dan gereguleerd?

Klopt het dat de huidige WVGS – via integraal van toepassing verklaarde internationale en Europese regels – nu al voorschriften geeft voor allerlei handelingen met gevaarlijke stoffen, anders dan vervoeren? Wat is op dit moment, onder de huidige WVGS, de juridische grondslag om dit te mogen doen? Klopt het dat de juridische grondslag hiervoor pas gegeven wordt met de nieuwe WVGS? Zo nee, waarom niet? Is het uitgesloten dat wanneer er onder de huidige WVGS een ongeluk gebeurt met gevaarlijke stoffen, schade niet te verhalen is omdat de verantwoordelijkheden die nu onder de WVGS zijn bedeed geen juridische basis hebben, m.a.w. zijn de voorschriften die op grond van de WVGS zijn gegeven, juridisch afdwingbaar?

Biedt het wetsvoorstel de mogelijkheid om het vervoer via buisleidingen (gas etc) te reguleren? Hoe wordt dit vervoer op dit moment gereguleerd en is dit voldoende, of is het nodig om het wetsvoorstel hiermee uit te breiden?

De leden van de fractie van GroenLinks verwachten dat met dit wetsvoorstel handhaving en toezicht veel moeilijker en omvangrijker worden, vanwege de verruiming van het aantal handelingen (en daarmee het aantal partijen) dat onder het wetsvoorstel valt: bij elk van die partijen en handelingen is controle nodig. Is er voldoende capaciteit om hierin te voorzien?

Tegelijk komt er een groot grijs gebied waarop geen handhaving mogelijk is. Voor handhaving van overtredingen die in het buitenland zijn begaan, is Nederland afhankelijk van buitenlandse autoriteiten. Controles aan de binnengrenzen zijn verboden op grond van het Schengen-verdrag. Deze leden vragen de regering om een uitgebreide reactie.

Klopt het dat Nederland op grond van Europese regelgeving beperkt is de mogelijkheden om te routeren, omdat Nederland alleen routes die in 1996 ook al aanwezig waren in stand mag houden en geen nieuwe routes mag aanwijzen? Zo ja, klopt het dat dit een verregaande inperking inhoudt van de mogelijkheid van routeren die het wetsvoorstel biedt of lijkt te bieden? Wat betekent dit voor de mogelijkheid van vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe Betuweroute?

### **Artikelsgewijs**

#### *Artikel 2*

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de wet ook van toepassing is op het vervoeren van restanten van gevaarlijke stoffen? Artikel 2 wekt namelijk de suggestie dat de wet alleen van toepassing is op het laten staan of laten liggen van een vervoermiddel dat restanten van gevaarlijke stoffen bevat (art 2, eerste lid, onderdeel c) en niet het vervoer van deze restanten.

Tot slot vragen de leden van de fractie van GroenLinks waarom internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen met vervoermiddelen die eigendom zijn van de krijgsmacht in zijn geheel wordt uitgezonderd (art 2)? Is dit wel verstandig met het oog op het beperken van de risico's van dit vervoer? Hoe wordt dit vervoer dan wel gereguleerd?

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers