

Vergaderjaar 1993–1994

23 250

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

Nr. 4

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 15 december 1993

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft het genoegen van haar voorlopige bevindingen als volgt verslag uit te brengen.

INHOUD

I	ALGEMEEN	2
1.	Inleiding	2
2.	Aard en omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen	4
3.	Hoofdpijnen van het beleid	5
3.1.	Risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen	5
3.2.	Inspraak en voorlichting	6
3.3.	Handhaving	6
4.	Bestaande wetgeving en leemten	7
5.	De Wet vervoer gevaarlijke stoffen	7
5.1.	Reikwijdte van het wetsvoorstel	7
5.2.	Verhouding tot andere wetgeving	9
5.3.	Routering	10
5.4.	Beroep	11
5.5.	Toezicht, opsporing en sancties	11
6.	Kosten van de wet	12
II	ARTIKELEN	12

¹ Samenstelling:

Leden: Castricum (PvdA), ondervoorzitter, Spieker (PvdA), Van Vlijmen (CDA), Blauw (VVD), Lankhorst (GroenLinks), Nijland (CDA), Jorritsma-Lebbink (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Eisma (D66), J. T. van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Wolffensperger (D66), Frissen (CDA), Roosen-van Pelt (CDA), Esselink (CDA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Feenstra (PvdA), Van der Vaart (PvdA), Van Gijssel (PvdA), A. de Jong (PvdA), De Graaf (CDA), Akkerman (PvdA) en Remkes (VVD).

Piv. leden: Van Gelder (PvdA), R. van Middelloop (PvdA), Reitsma (CDA), Blaauw (VVD), Rosenmöller (GroenLinks), Hillen (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van der Ploeg-Posthumus (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Schutte (GPV), Ruigrok-Verreijt (PvdA), Tommel (D66), M. D. T. M. de Jong (CDA), Koetje (CDA), Mateman (CDA), Leers (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Leerling (RPF), Witteveen-Hevinga (PvdA), Van der Hoeven, Netelenbos (PvdA) en Verbugt (VVD).

I ALGEMEEN

1. Inleiding

De leden van de CDA-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden constateerden dat dit wetsvoorstel een wel erg lange voorbereiding heeft gevergd ondanks het feit dat de dereguleringsstoets van het voorontwerp uit 1983 en de meer recente ontwikkelingen op het gebied van milieuwetgeving, een langere voorbereiding meebrachten. Snelle voortgang met betrekking tot behandeling van dit wetsvoorstel leek deze leden dan ook geboden.

Overigens verbaasde het deze dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) het wetsvoorstel niet mede heeft ondertekend. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zitten immers ook vele milieu-aspecten? Ook de Minister van Defensie en de Minister van Justitie hebben hun verantwoordelijkheden inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze leden vroegen hoe de afstemming tussen de verschillende betrokken ministeries plaatsvindt?

De hier aan het woord zijnde leden waren van mening dat het onderhavige wetsvoorstel meer eenheid van beleid en regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen teweeg zal brengen. In het bijzonder de bepalingen betreffende de routing doen recht aan de bestaande behoefte aan een samenhangend landelijk wegennet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze bepalingen beoordeelden zij positief ter bevordering van de openbare veiligheid.

Zij vroegen tevens in hoeverre er in andere EG-landen gelijksoortige regelingen inzake het vervoer gevaarlijke stoffen bestaan. Zo dit niet het geval is, leek het deze leden voor de hand te liggen om een EG-richtlijn te bewerkstelligen.

Met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen worden in de praktijk zones gehanteerd zonder rekening te houden met mogelijke brongerichte maatregelen. Onduidelijk is wanneer brongerichte maatregelen zullen worden getroffen. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) vindt het niet acceptabel dat er een faseverschil is tussen bron- en effectgerichte maatregelen. Zij zou in deze graag een actieprogramma tot stand willen zien komen met een bijzondere rol voor de Minister van Verkeer en Waterstaat. De leden van de CDA-fractie zouden hierover graag het standpunt van de minister vernemen.

De leden van de PvdA-fractie hadden met belangstelling van het wetsvoorstel kennisgenomen. Zij onderschreven de wenselijkheid van een integrale herziening van de Wet Gevaarlijke Stoffen en konden op hoofdlijnen instemmen met het daartoe gedane wetsvoorstel. Zij merkten evenwel op dat in het wetsvoorstel verscheidene keren de formule bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt gehanteerd. Zij waren daar niet gelukkig mee en verwezen wat dit punt betreft naar de behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarbij aanvaarde amendementen. Zij vertrouwden erop dat bij nota van wijziging de voorstellen zullen worden aangepast conform de bij de Wegenverkeerswet getrokken lijnen.

Deze leden onderkenden de wenselijkheid om de nieuwe wet niet langer aanvullend te doen zijn op andere wetten, maar op te zetten als een integrale regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Nu de keuze voor een integrale regeling langs de lijn van vervoer evenwel is gemaakt, verbaasden zij zich over de uitsluiting van de Kernenergiewet. De argumenten daarvoor zijn wel erg mager, zodat de regering kennelijk genoodzaakt is mee te delen dat de keuze voor uitsluiting aan een nader onderzoek zal worden onderworpen. In zekere zin staat de ene mate van integratie (kernenergie) hier tegenover de andere (vervoer van gevaarlijke stoffen), zodat een keuze altijd min of meer arbitrair is. De leden van de

PvdA-fractie zagen echter voorshands geen reden om hier een andere keuze te maken dan bijvoorbeeld in de verhouding tussen milieu-gevaarlijke stoffen en vervoer gevaarlijke stoffen. Dit geldt temeer nu in de internationale regelingen de radio-actieve stoffen normaal deel uitmaken van de vervoersregelingen. De uitsluiting van deze stoffen uit deze wet leidt er toe dat de nationale uitvoeringsregelingen soms op twee wetten moeten worden gebaseerd – namelijk deze wet en de Kernenergiewet – hoewel het gaat om één internationale regeling. Zij drongen er op aan in de memorie van antwoord te berichten over de uitkomsten van het aangekondigde onderzoek.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in welke zin, en bij welke gelegenheid de afstemming met de Luchtvaartwet en de Schepenwet met deze wet gestalte krijgt – vooral wat betreft rechtsbescherming, handhaving en sancties –. Zij vroegen of het op termijn niet in de rede ligt om deze beide wetten sterker te integreren in de onderhavige wet, zodat één integrale wet op vervoersgebied ontstaat. Zij vroegen de regering om een nadere uiteenzetting van de wijze waarop de diverse inspecties krachtens de genoemde wetten en de onderhavige wet in de praktijk zullen samenwerken, ook in het licht van de diverse verzelfstandigingsoperaties.

De leden van de PvdA-fractie misten in het wetsvoorstel een vertaling van het begrip openbare veiligheid, zoals in de memorie van toelichting uiteengezet. Waarom is niet voor een begripsomschrijving in de wet gekozen? Kan de regering uiteenzetten hoe de in de memorie van toelichting gegeven omschrijving: «het voorkomen van gevaar, schade of hinder voor mens, dier en omgeving als gevolg van gevaarlijke stoffen», zich verhoudt tot het in de Wet milieubeheer gehanteerde belang van de bescherming van het milieu, dat wettelijk het verkeer naar en van een inrichting omvat?

De leden van de VVD-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel dat al een heel lange voorgeschiedenis heeft. Zij constateerden dat het wetsvoorstel vooral kenmerken vertoont van een raamwet. Heel veel punten uit het wetsvoorstel moeten nog bij algemene maatregelen van bestuur worden vastgesteld. Zij konden zich wel voorstellen dat dit flexibel moet kunnen plaatsvinden. Maar op deze manier vindt de vaststelling van het inhoudelijk beleid buiten de volksvertegenwoordiging plaats. Deze leden achtten dat ongewenst, en verzochten de regering dan ook om per nota van wijziging een zogenaamde voorhangprocedure voor algemene maatregelen van bestuur in de wet op te nemen.

De leden van de D66-fractie hadden kennis genomen van het wetsvoorstel vervoer gevaarlijke stoffen. Gelet op het belang van goede en samenhangende regels betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen waardeerden zij het dat deze nu zijn neergelegd in een afzonderlijke wet.

De leden van de SGP-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende toelichting. Allereerst spraken zij hun teleurstelling uit over het feit dat indiening van het wetsvoorstel zo lang na de Nota vervoer gevaarlijke stoffen op zich had laten wachten. Zij konden zich overigens niet aan de indruk onttrekken dat de hoofdstukken 2 tot en met 4 van de memorie van toelichting in belangrijke mate een herhaling en – wellicht – actualisering inhielden van genoemde nota. In de daarin vervatte hoofdlijnen van beleid konden deze leden zich grotendeels vinden.

De leden van de SGP-fractie waren het eens met de conclusie van de regering dat een herziening van de Wet gevaarlijke stoffen (WGS) dermate ingrijpend zou zijn dat volledige vervanging van deze wet door WVG de voorkeur heeft.

De leden van de GPV-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het onderhavige voorstel. Zij achtten het van belang dat, gelet op de maatschappelijke ontwikkelingen en het belang der openbare veiligheid, nieuwe regels worden gegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij stelden vast dat het hierbij vooral gaat om uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties.

2. Aard en omvang van vervoergevaarlijke stoffen

De leden van de CDA-fractie waren de mening toegedaan dat, indien de risico's per type transport grote verschillen vertoont, de wijze van vervoergevaarlijke stoffen dient te worden gestuurd. In Duitsland is het verboden om gevaarlijke stoffen over de weg te vervoeren als er een veilig alternatief voorhanden is. Ook andere Europese landen overwegen om voor vervoer van gevaarlijke stoffen over middellange afstanden alleen vervoer over water en spoor toe te staan. Deze leden vroegen of artikel 3 van de WVGS hiervoor voldoende basis biedt. Zij zagen hierover graag de reactie van de regering tegemoet. Overigens waren de hier aan het woord zijnde leden van mening dat transport via buisleidingen voor een aantal zeer gevaarlijke en ontvlambare stoffen een uitstekend alternatief zou kunnen zijn voor traditionelere vormen van vervoer. Zij vroegen of er onderzoek plaatsvindt naar de mogelijkheden van vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen?

De leden van de PvdA-fractie namen kennis van de mededeling dat ongevallen met zeer ernstige consequenties zich vooral in het buitenland voordoen, veroorzaakt door menselijk falen en slecht of verwaarloosd onderhoud van vervoermiddelen. Tevens geldt echter dat de belangrijkste regelingen op dit gebied internationaal zijn, zodat er in dat buitenland ofwel sprake is van niet geldigheid van dat internationaal recht, ofwel van slechte handhaving van dat recht. Kan de regering hierop nader ingaan? Welke mogelijkheden heeft Nederland binnen het internationaal recht om internationale of nationale eisen te handhaven binnen het eigen grondgebied, dus bijvoorbeeld om een slecht onderhouden tankauto bij de grens tegen te houden?

De leden van de VVD-fractie constateerden dat de hoeveelheid en de verscheidenheid van gevaarlijke stoffen toenemen. De distributie ervan door Nederland zal mee moeten groeien; zeker nu de EG-grenzen open staan. De controle en handhaving moeten dan ook worden geïntensiveerd, in het bijzonder op internationaal niveau. De controle en handhaving kan en moet volgens deze leden worden vergroot door vergroting van de pakkans met behulp van gespecialiseerd personeel, en door adequate bestraffingen (strafrechtelijk en bestuursrechtelijk).

De leden van de VVD-fractie stelden verder nog vragen over de mogelijkheid dat er onverhoopt toch ongelukken gebeuren. Is de rampenbestrijding dan wel voldoende geregeld? Zijn burgemeesters en brandweer voldoende voorbereid en is er voldoende bestrijdingsapparatuur beschikbaar? Zijn de meld- en volgsystemen wel adequaat genoeg; bijvoorbeeld voor trein- en auto- en scheepsvervoer? Is er in dit verband wat voor te zeggen om scheepscontainers met gevaarlijke stoffen te voorzien van detectie-apparatuur?

De leden van de D66-fractie vroegen of de WVGS ook van toepassing is op een tankschip dat niet voorzien is van een officieel «gasvrij certificaat»? Dient dit niet expliciet in het wetsvoorstel te worden opgenomen? Hetzelfde geldt voor vervoermiddelen die gevaarlijke stoffen hebben bevat, en daarna niet zijn ontdaan van restanten van deze gevaarlijke stoffen.

De hier aan het woord zijnde leden konden zich goed voorstellen dat voor het vervoer van bepaalde zeer gevaarlijke stoffen, de meest veilige vervoerswijze verplicht wordt gesteld. Zij vroegen de regering om een nadere beschouwing te wijden aan de vrije keuze van vervoerswijze van vervoergevaarlijke stoffen. Tevens wilden de leden van de fracties van PvdA en D66 weten wie de bevoegdheid krijgt tot het uitvaardigen van een tijdelijk verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen bij bepaalde extreme weersomstandigheden?

De leden van de GPV-fractie vroegen, gelet op de grote risico's van het vervoer van zeer gevaarlijke stoffen over de weg, wat zich er tegen verzet het vervoer van een beperkte categorie van zeer gevaarlijke stoffen, zoals chloor, zoveel mogelijk terug te dringen. Kan het vervoer van dergelijke stoffen niet worden beperkt tot vervoer over het spoor en het water?

3. Hoofdpijnen van het beleid

3.1. Risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen

De leden van de PvdA-fractie gingen er van uit dat veiligheidsrisico's voor de omgeving zonder meer onderwerp vormen van de Wet milieu-beheer, omdat deze risico's stellig vallen binnen het zeer brede milieu-begrip dat in die wet wordt gehanteerd. Op grond van de Wet milieu-beheer kunnen dus bijvoorbeeld grenswaarden voor die risico's wettelijk worden vastgelegd, bijvoorbeeld het maximaal toelaatbare individuele sterfterisico. Dergelijke kwaliteitseisen zouden ook gelden voor de toepassing van de onderhavige wet, zo meenden zij. Zij begrepen uit de memorie van toelichting dat in samenwerking met het Ministerie van VROM wordt gestudeerd op mogelijkheden voor meer objectieve criteria voor het toetsen van de veiligheid, welk onderzoek einde 1993 zou worden afgerond. Die mededeling verbaasde deze leden in die zin, dat zij aannamen dat het risicobeleid reeds afdoende is neergelegd in regeringsstukken zoals in de notitie «Omgaan met risico's». Dit onderzoek gaat echter in elk geval slechts over een deelaspect, namelijk de toetsing van de risico's.

De leden van de VVD-fractie brachten naar voren dat er bij het vervoer van gevaarlijke stoffen een spanningsveld bestaat tussen economie en veiligheid. Enerzijds is Nederland distributieland als één van de belangrijkste pijlers van de Nederlandse economie. Anderzijds kunnen het vervoer van gevaarlijke stoffen risico's en gevaren meebrengen voor het milieu. Deze leden achtten een eventueel verlies van de transport- en distributiefunctie desastreus voor de Nederlandse economie en voor de (sociale) samenleving. Er moet een soort minimum-veiligheidsgarantie voor vervoergevaarlijke stoffen worden gevonden, met een evenwicht tussen economische en veiligheidsbelangen. De leden van de VVD-fractie vroegen de regering of zij met deze gedachte instemden, en hoe zij een dergelijke minimum-veiligheidsgarantie zou willen invullen. Deze leden achtten het ontbreken van die gegevens een groot gemis aangezien op andere terreinen, zoals bij het autorijden, zeekering en ontploffingen op bedrijfsterreinen, wel risiconormen worden gehanteerd. Maar voor vervoer van gevaarlijke stoffen worden in Nederland nog geen algemene risiconormen gehanteerd.

Door het ontbreken van deze risiconormen zijn soms ook ongefundeerde beslissingen genomen zoals inzake de LPG-markt. Rotterdam liet deze «gifbeker» aan haar voorbijgaan; vooral op basis van emotionele elementen. TNO noemde de gevaren van LPG later beheersbaar toen de LPG-markt al in Antwerpen zat, aldus de hier aan het woord zijnde leden. Waarbij zij opmerkten dat LPG nog wel door Nederland wordt getranspor-

teerd (ondermeer aanvoer over de Westerschelde en doorvoer/afvoer over het Schelde-Rijn kanaal).

De leden van de VVD-fractie vonden dat het LPG-voorbeeld ook aantoont dat niet lichtvaardig met keuzes moet worden omgesprongen voor diverse vormen van vervoer. Momenteel lijkt de gedachte veld te winnen dat er meer vervoer per rail en over water moet plaatsvinden. Uit oogpunt van energiebesparing, ruimtebeslag, en (vaak) milieuhygiëne lijkt dat zeer verklaarbaar. Maar is dat per definitie altijd beter of wenselijker vanuit een oogpunt van veiligheid, zo vroegen deze leden. Deze afweging wordt bij het milieuvraagstuk niet vaak gehoord. Is dit uit veiligheids-oogpunt wel verantwoord (zie bijvoorbeeld de discussie over het vervoer van chloor per trein door woonwijken)?

De VVD-fractie miste op dit punt een risico-balans met risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De leden van de VVD-fractie zouden niet graag zien dat alleen op basis van andere overwegingen dan veiligheidsredenen een wijziging van de vervoerstromen van gevaarlijke stoffen zou worden doorgevoerd. Zij zagen uit naar een reactie van de regering op dit punt.

3.2. *Inspraak en voorlichting*

De leden van de PvdA-fractie meenden dat het na het rapport «Raad op maat» niet voor de hand ligt om in dit wetsvoorstel een adviesverplichting op te nemen zonder de mogelijkheid van een door de minister te stellen termijn. Een adviesbevoegdheid inclusief termijnstelling achten zij eigentijdser.

3.3. *Handhaving*

De leden van de PvdA-fractie vroegen voor een goed begrip waar de Rijksverkeersinspectie ten principale wettelijk geregeld is, nu daaraan bij deze wet taken worden opgedragen. Een vergelijkbare vraag hadden zij over de Inspecteur-Generaal van het Verkeer waarover in artikel 47 wordt gesproken. Deze leden vroegen waarom is gekozen voor de Inspecteur-Generaal van het Verkeer als meldingspunt. Zou niet ook de burgemeester onmiddellijk moeten worden verwittigd?

De leden van de PvdA-fractie verwonderden zich over het aangegeven wel zeer hoge percentage overtredingen van de huidige wet, in bepaalde sectoren kennelijk 50%. In hoeverre zijn recentere gegevens beschikbaar? Welk gewicht moet worden toegekend aan al die overtredingen, en in hoeverre zijn zij primair een uiting van een doorgeschoten regulering van onbelangrijke details? De leden van de PvdA-fractie vroegen voorts hoe het mogelijk is dat in de memorie van toelichting wordt gesteld dat het percentage overtredingen bij het vervoer met tanks op ongeveer 10% ligt, terwijl in een brief vanuit de Divisie Mobiliteit van de Politie een percentage van 70% wordt genoemd, van controles op «meest binnenvaarttankschepen»?

De leden van de fracties van D66, SGP en GPV vroegen of het juist is dat degene die de feitelijke handelingen verricht, ingeval van een ongeval, een groot aantal instanties verplicht moet informeren naast de in artikel 47 neergelegde plicht om mededeling te doen aan de Inspecteur-Generaal van het verkeer.

Zij vroegen voorts naar de mogelijkheden om dergelijke mededelingsverplichtingen na een ongeval ten aanzien van slechts één instantie te laten gelden; bijvoorbeeld in de vorm van een centraal meldingspunt.

4. Bestaande regelgeving en leemten

De leden van de PvdA-fractie waren de regering erkentelijk voor de verstrekte informatie en onderschreven het belang van het opvullen van de genoemde leemten in de huidige wetgeving. Zij vroegen om een uiteenzetting van de verdeling van de in het wetsvoorstel neergelegde uitvoeringsregelingen over diverse regelingen. Op welke wijze zullen de reglementen worden ingedeeld? Wordt ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om die uitvoeringsregelingen, waar mogelijk, op te schonen?

De hier aan het woord zijnde leden merkten op, niet gelukkig te zijn met artikel 55 waarin wordt bepaald dat alle bestaande besluiten zonder enige tijdsbeperking worden geacht te zijn vastgesteld krachtens de nieuwe wet. Zij zouden het juist vinden indien tenminste een uiterste termijn wordt genoemd tot wanneer dat geldt, omdat het immers zeer wel denkbaar is dat de bestaande besluiten niet in overeenstemming zijn met de nieuwe wet.

De leden van de VVD-fractie concludeerden dat er op het punt van vervoer van gevaarlijke stoffen nog vele knelpunten bestaan: de noodzakelijke eisen aan vervoersmaterieel en verpakkingen lopen achter, de infrastructuur wordt nog niet optimaal gebruikt, en de kennisoverdracht is onvoldoende. In de notitie «Vervoer gevaarlijke stoffen» en bij het wetsvoorstel worden waardevolle aanzetten voor verbetering vermeld. Maar deze zijn helaas veelal op ad-hoc basis en wat pragmatisch. Deze leden misten een visie op normstelling, op risico-management, en op integrale afwegingen van alle belangen, en verzochten de regering om in de memorie van antwoord op deze vragen en stellingen in te gaan.

5. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen

5.1. Reikwijdte van het wetsvoorstel

De leden van de fracties van CDA, D66, SGP, en GPV vroegen naar de motivatie om het «het nederleggen tijdens het vervoer» niet onder de werkingssfeer van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) te brengen. Moet het nederleggen tijdens het vervoer niet worden gezien als onderdeel van het logistieke (transport) proces, dat er slechts op is gericht om van transportmiddel te wisselen? Zij vroegen de regering om in haar beantwoording ook in te gaan op het verschil tussen het «nederleggen tijdens het vervoer» en het opslaan van goederen.

De leden van de fracties van CDA en PvdA vroegen of het onderhavige wetsvoorstel niet een meer integraal karakter had kunnen krijgen door ook het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen alsmede het vervoer van radio-actieve stoffen erin op te nemen. Met betrekking tot het vervoer van radio-actieve stoffen sluit de regering niet uit dat er te zijner tijd een regeling in het kader van de WVGS zal plaatsvinden. Deze leden vroegen wat de overwegingen van de regering waren om daarvan nu af te zien? Kan de regering tevens nader toelichten welk wettelijk regime wel geldt voor vervoer door buisleidingen?

De Voorlopige Raad voor het vervoer heeft te kennen gegeven ook voor een dergelijke integrale regelgeving te zijn. In dat kader pleitte men ook voor integratie met de regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de zee en door de lucht. De leden van de CDA-fractie zouden van de regering graag een nadere toelichting willen hebben op haar stelling dat het niet doelmatig zou zijn, de bestaande samenhang van deze regelgeving (samenhang tussen internationale verdragen en nationale regelgeving) op nationaal niveau te verbreken.

De leden van de PvdA-fractie verwezen naar de brief van de Haven-ondernemingsvereniging SVZ, waarin wordt bepleit om het «nederleggen tijdens het vervoer» als handeling onder deze wet te brengen. Dit pleidooi, kennelijk bedoeld om de stuwadoors en expeditiebedrijven zoveel mogelijk buiten het bereik van de WMS en de Wet milieubeheer te brengen, had voorshands niet hun sympathie maar zij verzochten om een reactie van de regering. In dezelfde brief wordt ook de vraag opgeworpen of onder het beladen van een vervoermiddel ook valt het beladen van een container die niet op het voertuig staat, en wat de positie is van andere «handeling» activiteiten bij stuwadoors en expeditiebedrijven. Kan hierop worden ingegaan?

Deze leden zouden het juist vinden indien de zeer belangrijke uitzondering voor zeeschepen op bepaalde binnenwateren meer expliciet in het wetsvoorstel wordt verankerd. Het was hen niet duidelijk of dit rechtstreeks wordt geregeld in de uitvoeringsbesluiten op grond van artikel 3 van de wet, of via de vrijstelling die via artikel 9 mogelijk is, of mogelijk nog anders. Kan de regering dit toelichten?

Zij vroegen om een beknopte uiteenzetting van de kennelijk grote verschillen tussen de eisen die in het algemeen voor de binnenwateren gelden en de voorschriften die voor zeeschepen gelden op grond van het Solas-verdrag en de Schepenwet. De memorie van toelichting lijkt in die gevallen te duiden op minder strenge eisen aan zeeschepen dan aan binnenvaartschepen, hetgeen deze leden bevreemdde. Wat is overigens de verhouding tussen de eisen voortvloeiende uit de Schepenwet en die uit het Solas-verdrag?

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom de uitzonderingen voor particulieren niet rechtstreeks in de wet zijn opgenomen. Ook hier was het deze leden niet duidelijk op welk artikel deze uitzonderingen in de uitvoeringsregelingen zijn gebaseerd. Zij namen aan artikel 9, maar dat vonden zij een minder gelukkige constructie. Artikel 3 biedt thans slechts een basis om voor combinaties van stoffen en vervoermiddelen regels te stellen, aldus deze leden. Dit artikel biedt geen basis om daarbinnen weer onderscheid te maken naar territoir (bijvoorbeeld een uitzondering voor zeeschepen op bepaalde binnenwateren) of soort gebruik, eventueel met capaciteitsgrenzen (bijvoorbeeld LPG-tank met maximum volume in een personenauto). Nu dergelijke uitzonderingen kennelijk wel gewenst zijn om de wet structureel buiten toepassing te laten op die gevallen, achtten zij daarvoor een meer expliciete wettelijke basis gewenst dan de vrijstellingsbevoegdheid van artikel 9. Bovendien achtten zij dergelijke uitzonderingen te belangrijk om deze door middel van ministeriële regeling vast te leggen, hetgeen toepassing van artikel 9 impliceert. Zij hadden derhalve een voorkeur voor uitbreiding van artikel 3 met een bevoegdheid om algemene maatregelen van bestuur vast te stellen, waarbij tevens bij de wet expliciet wordt geregeld dat bepaalde uitzonderingen kunnen worden gemaakt en waarin ook wordt benoemd, welk type uitzonderingen het betreft.

De leden van de PvdA-fractie vonden dat de stelling in de memorie van toelichting dat «een andere route die verhoudingsgewijs een onaanvaardbare verlenging van de te rijden afstand zou betekenen, niet als redelijk kan worden beschouwd», de deur nogal openzetten naar een negering van het in dit artikel neergelegde gebod tot mijding van de bebouwde kom. In Nederland Distributieland is een verlenging van de rijtijd al snel onaanvaardbaar. Waar legt de regering de grens? Kunnen wat voorbeelden worden genoemd waar het gebod zeker opgevolgd moet worden (concrete ringwegen, by-passes en dergelijke).

De leden van de D66-fractie constateerden dat het wetsvoorstel zich niet expliciet beperkt tot bedrijfsmatig vervoer. Zij vroegen hierbij echter of de reikwijdte niet erg ver gaat indien ook particulieren die bij de drogist of

verhandel een aantal artikelen hebben gekocht, die kunnen worden aangemerkt als gevaarlijke stoffen, onder de werkingssfeer van de wet vallen.

Ten aanzien van de reikwijdte van het wetsvoorstel merkten de leden van de SGP-fractie op dat zij begrip hadden voor de afweging om vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht en over zee, alsmede vervoer van splijtstoffen, ertsen en radio-actieve stoffen buiten het bereik van het wetsvoorstel te laten. Zij stelden evenwel de vraag waarom het desondanks denkbaar wordt geacht om op termijn het vervoer van laatstbedoelde categorie stoffen alsnog onder de WVGS te brengen; tevens vroegen zij wanneer hierover meer duidelijkheid wordt verwacht.

De leden van de SGP-fractie hadden begrepen dat in het wetsvoorstel geen onderscheid wordt gemaakt tussen bedrijfsmatige en particuliere handelingen met gevaarlijke stoffen. Zij vroegen of dit uitgangspunt betekent dat particulier vervoer van bijvoorbeeld enige doe-het-zelf of drogisterij-artikelenbedrijf ook onder toepassing van het wetsvoorstel valt. Zij vroegen dit temeer omdat de bestaande wet- en regelgeving uitgaat van vervoer ten behoeve van beroep, onderneming of bedrijf.

5.2. *Verhouding tot andere wetgeving*

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe belangrijk de verhouding tussen dit wetsvoorstel en de Wet inzake de luchtverontreiniging is, en om welke concrete afstemmingsproblemen het hier gaat. Het was deze leden niet duidelijk waarom ten opzichte van deze wet een expliciete wettelijke afstemmingsregeling wordt voorgesteld terwijl voor de meeste andere potentieel overlappende wetten wordt verwezen naar uitvoeringsregels waarin strijdigheid zal worden voorkomen. Zij verwezen naar hun opmerkingen eerder in dit voorlopig verslag over de verhouding met de Wet milieubeheer; in het bijzonder wat betreft het hoofdstuk kwaliteits-eisen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de relatie met het hoofdstuk afvalstoffen Wet milieubeheer wel zo afwezig is als gesteld, in het bijzonder als het gaat om de vergunningverlening aan inzamelaars (dus vervoerders) van bepaalde aangewezen gevaarlijke afvalstoffen. Is het niet mogelijk om in de inzamelvergunningen eisen te stellen aan de vervoermiddelen en aan de deskundigheid van de vervoerders?

Deze leden constateerden dat in veel gevallen de bespreking van de verhouding met andere wetten eindigt in de stelling dat de vervoersregels op grond van die wetten niet strijdig zijn met die van de WVGS. Dit zal momenteel wel waar zijn, maar dit is geen statisch gegeven. Verdient het geen aanbeveling, in de wet op te nemen welke regel prevaleert ingeval een betrokkene toch strijdigheid tussen de verschillende regels ervaart?

De hier aan het woord zijnde leden vroegen of er na de wijziging bij dit wetsvoorstel nog wel echt behoefte bestaat aan de Phosphorluciferswet 1901. Zij vroegen aandacht voor het belangrijke vraagstuk van de verhouding tussen de Wet milieubeheer en dit wetsvoorstel, die afgezien van de relatie met milieubeleidsplannen nergens wordt gelegd en besproken, terwijl de Phosphorluciferswet 1901 het volle pond krijgt.

Wat betreft de Destructiewet verwezen de leden van de PvdA-fractie naar hun eerdere opmerkingen over de wijze waarop structurele uitzonderingen op de toepassing van de WVGS bij voorkeur moeten worden geregeld, en wel bij een algemene maatregel van bestuur. Het regeringsvoorstel in de memorie van toelichting vonden zij onvoldoende. Om welke uitvoeringsregels op grond van welk artikel gaat het hier overigens?

Deze leden verwezen verder naar hun eerdere opmerkingen over de bevoegdheid tot vrijstellingen. Het was deze leden niet duidelijk of de uitzonderingen die de internationale verdragen toelaten, in het algemeen via ontheffingen verlopen of leiden tot geclausuleerde vrijstellingen. Zij

vroegen om een toelichting van de regering. In het algemeen hadden zij een voorkeur voor een beperking van artikel 9 tot ontheffingen in een individueel geval en een aparte wettelijke basis voor ministeriële regelingen – niet zijnde generieke uitzonderingen op de wet – voor vrijstellingen. In de laatste groep gaat het naar hun oordeel eigenlijk niet om vrijstellingen, maar om afwijkende regels in bijzondere gevallen.

Deze leden vroegen tevens wat het raam is van de internationale regelingen waarbinnen zij behoren te passen, zoals de memorie van toelichting dat uitdrukt. Met andere woorden, welke van de in de wet voorziene bevoegdheden kunnen niet vrijelijk worden toegepast? Een antwoord op die vraag vonden zij vooral belangrijk voor de lagere overheden die in de wet bevoegdheden worden toegekend, aannemende dat de regering de relatie met het internationaal recht, waarbij deze regering in de regel zelf partij is, wel kan leggen. Is de bevoegdheid tot routing bijvoorbeeld zonder belemmering vanuit de internationale regelingen hanteerbaar?

De leden van de SGP-fractie achtten een goede afstemming tussen andere wetten en het wetsvoorstel noodzakelijk nu het wetsvoorstel uitsluitend betrekking heeft op vervoer. Daarnaast hechtten zij veel waarde aan de consistentie van het wetsvoorstel met internationale afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij doelden hierbij in het bijzonder op voorschriften voor de veiligheid en de arbeidsomstandigheden.

5.3. Routing

De in het wetsvoorstel neergelegde routingsregeling stemde de leden van de CDA-fractie tevreden. Bij gemeenten ligt de (facultatieve) bevoegdheid om wegen aan te wijzen. Eenheid van regelgeving is in dezen van belang. Het verheugde deze leden dan ook dat er overleg plaatsvindt tussen het Interprovinciaal Overleg (IPO), de VNG en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de opstelling van een model-ontheffing op de aanwijzing. Dit betreft immers een belangrijk complement van de aanwijzingsbevoegdheid.

Door routing kan het incidenteel zo zijn, dat locaties of individuele bedrijven onbereikbaar worden. De leden van de CDA-fractie vroegen in hoeverre betrokken bedrijven hiertegen beroep kunnen aantekenen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een overzicht van de stoffen die thans zullen worden aangewezen voor routing. Zij verbaasden zich over de bijzondere bepaling over routing voor de krijgsmacht. In het algemeen mag toch worden verwacht dat gemeenten de routing verantwoord opzetten inclusief het ontheffingenbeleid; dan is er toch geen noodzaak om de krijgsmacht extra juridische bescherming te geven? De regering verwacht toch niet dat zonder een wettelijke plicht om op verzoeken van de krijgsmacht in te gaan om een militaire locatie bereikbaar te houden, door een gemeente dergelijke locaties onbereikbaar zouden worden gemaakt?

Deze leden meenden dat de rol van gemeenten en provincies bij de routing van vaarwegen en spoorwegen moet worden versterkt. Deze overheden hebben huns inziens een legitiem belang bij het beïnvloeden van het vervoer van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied via vaarwegen en spoorwegen. Tenminste zou regeling verdienen dat deze overheden adequate informatie kunnen verkrijgen over de transportstromen over hun grondgebied, en voorstellen kunnen doen aan de minister tot routing waarop voor beroep vatbare beschikkingen volgen.

De leden van de D66-fractie toonden hun instemming met de mogelijkheid om ook voor waterwegen en spoorwegen routings-

bepalingen vast te stellen. Ook het opnemen van bepalingen om tot goed op elkaar aansluitende routes te komen waardeerden zij positief.

Wat betreft het gebruik van tunnels vroegen zij of het gebruik van een weg door een tunnel in een alternatieve route à priori moet worden uitgesloten. Indien bijvoorbeeld het vervoer door de bebouwde kom een te groot risico vormt, kan wellicht toch overwogen worden het vervoer van gevaarlijke stoffen via een relatief veilige autosnelweg te laten plaatsvinden, ook al zit daar een tunnel in. Deze leden vroegen de regering om nader op deze gedachten in te gaan.

De leden van de GPV-fractie vroegen in hoeverre vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels kan worden teruggedrongen door routing, en welke veiligheidsmaatregelen genomen zouden kunnen worden met betrekking tot het spoorwegvervoer door tunnels.

De leden van de SGP-fractie vroegen of bij het aanwijzen van wegen systematisch onderzoek wordt gedaan naar een risico-analyse van de alternatieven. Bij wijze van voorbeeld vroegen deze leden aandacht voor enkele concrete situaties. In de eerste plaats was het hen bekend dat het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen Antwerpen en het Rijnmond-gebied zich voor een belangrijk deel voltrekt via het Hellegatsplein over Goeree-Overflakkee. Zij vroegen of het niet meer voor de hand zou liggen om dit verkeer over wegen te leiden die meer berekend zijn op dergelijke verkeersstromen. Zelfs zou misschien een nieuwe afweging moeten plaatsvinden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen door een aantal tunnels. Dit laatste bracht hen op de situatie rondom Dordrecht en de routing door Zwijndrecht. Ook hier zou na vergelijkend risico-onderzoek sprake kunnen zijn van vervoer van bepaalde stoffen door de Drechtunnel, terwijl daarnaast wellicht de openstelling van de N3 een alternatief zou kunnen zijn. Graag verkregen de leden van de SGP-fractie nadere informatie over het onderzoek naar de risico-analyse, alsmede over de oplossing van de problematiek van de beide casus.

De hier aan het woord zijnde leden hadden begrip voor de wijze waarop de aanwijzing van vaarwegen en spoorwegen is vormgegeven, namelijk door middel van het aangeven waar routeplichtige stoffen niet mogen worden vervoerd. Hoe is de voortgang van het overleg inzake het rangeren van chloortreinen bij Kijfhoek?

5.4. *Beroep*

De leden van de PvdA-fractie vroegen in hoeverre verzoeken van belanghebbenden aan de minister om tot routing van bepaalde vaarwegen of spoorwegen over te gaan – bijvoorbeeld een verzoek om het transport van chloor over een bepaalde spoorlijn te verbieden, waarop de regering afwijzend reageert – krachtens de Algemene wet bestuursrecht (Awb) al moeten leiden tot voor beroep vatbare beschikkingen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen welke mogelijkheden bedrijven hebben die door routing, of zelfs nog verdergaande maatregelen, hun bereikbaarheid zien afnemen, de schade te verhalen op de overheid.

5.5. *Toezicht, opsporing en sancties*

Zowel uit de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel als uit de media leidden de leden van de CDA-fractie af dat het nogal eens schort aan de naleving van de voorschriften voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij sommige controles bleek minder dan 50% aan de voorschriften te voldoen. Toename van controles op vervoer van gevaarlijke stoffen is dan ook zeer gewenst, zoals de regering al aangaf. Overigens waren deze leden de mening toegedaan dat onrustgevoelens met betrekking tot het

vervoer van gevaarlijke stoffen in ons land niet op zijn plaats zijn. Vervoer is relatief veilig. Bij de voorlichting richting burger dient dan ook een reëel beeld te worden geschetst.

Hoe is de afstemming geregeld tussen de verschillende diensten betrokken bij controles op naleving van voorschriften vervoer gevaarlijke stoffen, zo vroegen deze leden? Zij stelden dat ervoor moet worden gewaakt dat de verschillende betrokken opsporingsambtenaren «dubbel» werk gaan verrichten.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar een aanduiding van de aard van de algemene aanwijzingen die de minister kan geven over het uitoefenen van toezicht. Is een dergelijke bepaling een nieuwtje op wetsniveau of bestaan er precedënten? Waarom is de Minister van Justitie niet mede genoemd in de wet?

Deze leden vroegen naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de toezichtsbepalingen in de derde tranche Awb, en op welk moment het onderhavige wetsvoorstel aan de ontwikkelingen op dat terrein wordt aangepast. Verdwijnen de opgenomen artikelen uiteindelijk weer ten gunste van een verwijzing naar de Awb?

De leden van de PvdA-fractie stemden in met de voorstellen tot aanpassing van de strafsancties. Zij begrepen dat de regering er in het onderhavige wetsvoorstel vanuit gaat dat de Wet economische delicten (Wed) reeds is aangepast conform Wijziging van de wet economische delicten (23 196), zodat wellicht een samenloopbepaling nodig wordt indien het onderhavige wetsvoorstel in plenaire behandeling komt zonder dat de wijziging in de WED is afgerond.

De leden van de fracties van de PvdA, D66 en SGP hadden enige twijfel over de door de regering aangebrachte scheiding tussen toezicht en opsporing. Zij vroegen of dit onderscheid in de praktijk ook zo werkt. In dit verband vroegen zij tevens waarom in artikel 44a, derde lid, toezichthoudende ambtenaren tevens worden belast met het opsporen van strafbare feiten. Dit leek hen in het licht van het gekozen uitgangspunt niet consistent. Het kan immers voorkomen dat de strafbare feiten tegen de toezichthoudende ambtenaren zelf zijn gepleegd. Zij kregen hierover gaarne een verduidelijking.

6. Kosten van de wet

Alhoewel de regering, in kwantitatieve zin, niet duidelijk kan aangeven welke kosten er voor overheid en bedrijfsleven met de uitvoering van de WVGS zijn gemoeid, wordt wel aangegeven dat de WVGS niet leidt tot grotere kosten dan die, welke bij de bestaande regelgeving zou zijn opgetreden. De leden van de CDA-fractie pleitten ervoor om in het bijzonder mogelijk concurrentievervalsende elementen met betrekking tot de regelgeving nauwlettend in de gaten te houden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering om een overzicht van de te hanteren tarieven en de verwachte opbrengst.

II ARTIKELN

Artikel 1

De leden van de fracties van CDA en PvdA vroegen of gevaarlijke afvalstoffen – zoals aangewezen in de Wet milieubeheer – binnen de gegeven begripsomschrijving van gevaarlijke stoffen valt.

In verband met de omschrijving van vervoermiddel in artikel 1, eerste lid, sub c, behoeft volgens de leden van de fracties van CDA, D66 en GPV

dit artikel een nadere toelichting. Omvat «het beladen van een vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit» tevens het beladen of lossen van gevaarlijke stoffen in of uit een vrachtcontainer die niet op een voertuig of vaartuig staat? Vallen andere zogenaamde handelingsactiviteiten bij de hier bedoelde stuwadoors- en expeditiebedrijven zoals het overbrengen naar, van, of binnen een loods of open terrein ook onder deze activiteit?

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom in het eerste lid, onderdeel 12, wordt gesproken over de mens of het milieu. Zou de vermelding van milieu niet voldoende zijn?

Deze leden vroegen voorts naar een omschrijving van de begrippen voertuig en vaartuig. Is ieder hulpmiddel een voertuig, dus bijvoorbeeld ook een kruiwagen? En is de wet dus slechts niet van toepassing op het op de persoon vervoeren van een wellicht uiterst gevaarlijke stof? Voor een goed begrip vroegen zij naar de aard van de in de Schepenwet aangewezen kustlijn.

Artikel 2

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het huidige EG-recht nog wel toelaat om het binnen Nederlands grondgebied brengen van enig goed, ongeacht of dit vanuit een EG-land geschiedt of vanuit een andere staat, aan te wijzen als een relevante handeling waaraan specifieke rechtsgevolgen kunnen worden verbonden? In de douanewetgeving is het begrip «buitenland» in die zin bij het opengaan van de grenzen binnen de EG verwijderd, zo meenden zij.

Deze leden vroegen naar de relevantie van de gemaakte opmerkingen over het begrip «ten vervoer aanbieden», dat kennelijk niet ziet op afleveren of zich ontdoen. Welk gevolg heeft de gememoreerde rechterlijke uitspraak voor de toepassing van deze wet en is dit een gewenst gevolg?

De leden van de fracties van PvdA en SGP vroegen of de wet ook van toepassing is op leeggemaakte tankschepen die niet zijn voorzien van een officieel «gasvrijcertificaat» en meer algemeen op vervoermiddelen die gevaarlijke stoffen hebben bevat en onvoldoende zijn ontdaan van restanten.

De leden van de SGP-fractie vroegen of in artikel 2, eerste lid, onder d, behalve van het vervoermiddel ook gesproken zou moeten worden van een verpakking. Een dergelijke aanvulling zou wetstechnisch gepleegd kunnen worden door invoeging van een onderdeel na d.

Artikel 6

De leden van de CDA-fractie vroegen of aan chauffeurs die normale transporten verrichten wel de eis van het ADR-diploma dient te worden gesteld. Het ADR-diploma valt immers onder de algemene vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs.

De leden van de fracties van CDA en SGP vroegen onder welke meteorologische omstandigheden er niet gereden mag worden met gevaarlijke stoffen. Wie gaat dit bepalen?

De leden van de fracties van CDA en PvdA vroegen of ten principale ook regels kunnen worden gesteld aan de capaciteit van de in te zetten vervoermiddelen, eventueel genormeerd naar omgevingsfactoren. Als voorbeeld noemden zij een voorschrift dat ontplofbare stoffen alleen in tankauto's van een bepaald maximum volume door een bebouwde kom mogen rijden, teneinde het risico bij een ongeval te beheersen. Zijn

dergelijke regels inbegrepen in de hier genoemde mogelijkheden en ook verenigbaar met het internationale recht?

Zij vroegen verder waarom tunnels in onderdeel k afzonderlijk worden genoemd en niet meer in het algemeen (ook) de aard van de omgeving.

Artikel 7

Naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie brengt dit artikel onvoldoende tot uiting dat het moet gaan om tunnels waar feitelijk specifieke vervoerbependingen gelden. De verwijzing naar artikel 6, onderdeel k, is nietszeggend omdat dit onderdeel slechts vaststelt dat voor tunnels regels kunnen worden gesteld. Indien de desbetreffende wegbeheerder niet of niet adequaat aan de in dit artikel gegeven opdracht tot plaatsing van het juiste bord voldoet, maar de regels van artikel 6 zouden impliceren dat die tunnel wel verboden is voor bepaald vervoer, waaraan is de vervoerder dan gehouden?

Artikel 9

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom artikel 3 ook in dit artikel wordt genoemd en niet slechts de uit dat artikel voortvloeiende verbodsbepalingen in artikelen 4 en 5.

Artikel 13

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het begrip openbare weg niet nader gedefinieerd moet worden door te verwijzen naar de Wegenverkeerswet 1994, teneinde duidelijk vast te leggen wat de positie is van bruggen, tunnels en dergelijke.

Artikel 16

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom artikel 15, eerste lid, niet van overeenkomstige toepassing wordt verklaard, zodat op de provincies de plicht komt te rusten, voorafgaand overleg te plegen met gemeenten en waterschappen?

Artikel 28

De leden van de PvdA-fractie vroegen of niet in een coördinatiebepaling moet worden voorzien, in de zin dat de minister knopen kan doorhakken voor een bepaald transport dat zowel rijks-, provinciale als gemeentelijke wegen nodig heeft. Zij verwezen wat dit betreft naar het ontheffingen-artikel in de Wegenverkeerswet 1994.

De leden van de fracties van PvdA, D66 en SGP vroegen wie bevoegd is bij wateren in beheer bij Havenschappen en bij wateren in privé-beheer.

Artikel 34

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de reden van de in het vierde lid opgenomen bevoegdheid van de minister om de bevoegdheid tot toezicht te beperken voor een bepaalde categorie aangewezen ambtenaren. Zij vroegen voorts of een dergelijke beperking geen strijd oplevert met de wettelijke regel van artikel 36 die bepaalde bevoegdheden zonder meer opdraagt aan die ambtenaren, en of de beperking die voortvloeit uit artikel 42 al niet voldoende is, en dus de ministeriële bevoegdheid tot beperking overbodig maakt.

Artikel 38

De leden van de CDA-fractie vroegen wat onder «redelijkerwijs» moet worden verstaan.

Artikel 39

De leden van de fracties van PvdA, SGP en GPV vroegen of de uitsluiting van het betreden van woningen geen bezwaar op kan roepen bij het betreden van binnenschepen waar stuurhut en woning in elkaar kunnen overgaan.

Artikel 42

De leden van de CDA-fractie vroegen of alleen de ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie over de vereiste specifieke deskundigheid beschikken om in aanmerking te komen voor de in dit artikel omschreven bevoegdheden. Zij waren van mening dat ook de milieu-opsporingsambtenaren over de benodigde deskundigheid beschikken.

Artikel 43

De leden van de fracties van PvdA, D66 en SGP vroegen of onder schipper de formele gezagvoerder moet worden verstaan, of ook het bemanningslid dat tijdelijk met de verantwoordelijkheid van de naleving van de wettelijke voorschriften is belast, in de zin van het Binnenvaart-politiereglement.

Artikel 46

Tijdens het debat over het Hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting is aangedrongen op instelling van een Nationale Raad voor Transportveiligheid. Advisering omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het transport van gevaarlijke stoffen zou ook binnen de taakstelling van zo'n op te richten raad dienen te vallen, aldus de leden van de CDA-fractie.

Artikel 48

De leden van de PvdA-fractie meenden dat de wettekst minder regelt over de informatieverstrekking dan de memorie van toelichting aankondigt. De bepaling in dit artikel ziet uitsluitend toe op inlichtingen ten behoeve van het analyseren van voorvallen en ongevallen, terwijl de memorie van toelichting spreekt over «voor het overheidsbeleid belangrijke informatie».

Een vergelijking tussen de uitgebreide onderzoeksplichten en informatieplichten in de Wet milieugevaarlijke stoffen en de wel zeer beperkte bepaling van artikel 48 van dit wetsvoorstel is veelzeggend. Deze leden bepleitten om de wet op dit punt aan te passen.

Artikel 49

De leden van de CDA-fractie vroegen of er criteria worden gesteld die de – straks verzelfstandigde – Rijksdienst voor het Wegverkeer in acht moet nemen bij de vaststelling van tarieven.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de noodzaak van het derde lid. Gelet op de bepaling over kostendekkendheid op wetsniveau achtten zij nadere regeling bij algemene maatregel van bestuur niet nodig. Zij

wezen er ten overvloede op dat het vierde lid wellicht nog aanpassing behoeft aan de door de Kamer aangenomen verzelfstandigingswet.

Artikel 57

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de afstemmingsbepaling met de Wet milieugevaarlijke stoffen (Wms) wel sluitend is nu dit artikel wel spreekt van stoffen, preparaten en micro-organismen en de onderhavige wet zich in het algemeen richt op stoffen, daaronder begrepen voorwerpen met zulke stoffen. Deze leden vroegen voorts hoe de formule «voorzover daaromtrent regels zijn gesteld» moet worden verstaan. Moeten de uitvoeringsregels feitelijk zijn getroffen, of is voldoende dat de Wms een basis biedt voor dergelijke regels?

Artikel 58

Waarom wordt in dit artikel een afwijkende formule gehanteerd dan in artikel 57: «voorzover geregeld bij of krachtens» in plaats van «voorzover daaromtrent regels zijn gesteld»; is er verschil in materiële zin? In het algemeen betwijfelden deze leden overigens de noodzaak van deze bepaling.

Artikel 61a

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de reden van deze bepaling, die kennelijk alleen is bedoeld om de toepassing van de bevoegdheid van de Voorzitter van de Tweede Kamer tot hernummering te beletten, maar dat overigens niet kan uitsluiten. Zij vonden dit op zijn zachtst gezegd onhoffelijk en bovendien wellicht een precedent. Wellicht is het voor de behandeling in de Eerste Kamer inderdaad zowel voor die Kamer als voor de betrokken ambtenaren handiger indien de nummering zolang mogelijk gelijk blijft, maar het is niet aan een minister om door de gebruikelijke gang van zaken, namelijk hernummering door de Voorzitter van de Tweede Kamer, heen te breken.

Artikel 62

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de noodzaak van deze wel zeer ruime mogelijkheid om de wet in delen in werking te laten treden.

De leden van de PvdA-fractie merkten tenslotte op dat ook na hernummering een rommelige wet zal blijven bestaan door de opname van de vele overgangs- en slotbepalingen in deze wet met een doorlopende nummering. Duidelijker zou al zijn geweest indien de eigenlijke wet (de WVGS) als artikel I was aangeduid, en de wijzigingen van andere wetten als evenzovele andere artikelen II, III enz. Een nog betere oplossing zou een aparte invoeringswet zijn geweest. Waarom is daarvoor niet gekozen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet 1994?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier voor dit verslag,
Van Luyk