

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

361

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het transport van gevaarlijke stoffen over de weg* (ingezonden 1 oktober 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 25 oktober 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 315

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van de uitzending van KRO Brandpunt waarin alarm werd geslagen over het transport van gevaarlijke stoffen over de weg?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennis genomen van de uitzending KRO Brandpunt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft hieraan medewerking verleend.

Vraag 2

Onderschrijft u de conclusie van de Inspectie Leefomgeving en Transport dat in 2010 en 2011 ongeveer 30% van de vrachtwagens met gevaarlijke stoffen niet aan de veiligheidseisen voldeed?

Antwoord 2

De conclusie van de ILT is dat in 2010 en 2011 ongeveer 30% van de **gecontroleerde** vrachtwagens met gevaarlijke stoffen niet aan de voorschriften voldeed. Dit percentage is niet zonder meer te extrapoleren naar het totaal aantal vervoerseenheden dat gevaarlijke stoffen vervoert. Ik onderschrijf de conclusie van de ILT.

Vraag 3

Kunt u de aard van de overtredingen beschrijven en aangeven welke risico's daaruit voortvloeiden? Bij hoeveel van deze overtredingen betreft het slordigheden zoals verouderde vervoersdocumenten of verbleekte stickers?

¹ KRO Brandpunt, 8 juli 2012

Antwoord 3

Er wordt onderscheid gemaakt in categorie I, II en III overtredingen. De aanduiding I, II of III staat voor het risiconiveau van de overtredingen; categorie I is hierbij het zwaarste niveau. Categorie I overtredingen zijn overtredingen met een hoog risico die kunnen leiden tot dodelijke slachtoffers, ernstig letsel voor personen en/of significante aantasting van het milieu. Categorie III staat voor met een gering risico op letsel voor personen of aantasting van het milieu. Ongeveer 80% van de geconstateerde overtredingen betreft categorie II en III overtredingen. De aard van deze overtredingen varieert van onvolledige of niet goed leesbare etiketten en brandblussers die niet zijn herkeurd tot verpakkingen die niet goed zijn vastgezet in een vrachtwagen.

Vraag 4

Deelt u de conclusie dat veel van deze kleinere overtredingen eenvoudig te voorkomen zijn?² Zo ja, wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat procedures en voorschriften beter worden nageleefd?

Antwoord 4

Ja. Veel van de overtredingen zoals onvolledige of niet goed leesbare etiketten zijn inderdaad eenvoudig te voorkomen. Dergelijke overtredingen worden veelal begaan door onwetendheid of onoplettendheid van de betrokken bedrijven.

Het bedrijfsleven is in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor de goede naleving van procedures en voorschriften. De ILT stimuleert de naleving onder meer door via haar website informatie te geven over voorschriften op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen en eventuele wijzigingen hierin. De ILT houdt toezicht op de naleving van de voorschriften door onder meer vrachtwagens en vervoersbedrijven te inspecteren. In het geval dat overtredingen worden geconstateerd, treedt de ILT op door het geven van een waarschuwing, het opleggen van een last onder dwangsom en/of het opmaken van een proces-verbaal.

Vraag 5

Welke maatregelen gaat u verder nemen om de veiligheid bij het transport van gevaarlijke stoffen over de weg te verbeteren?

Antwoord 5

Het gaat hier met name om het verbeteren van de naleving van de internationale verdragen vastgelegde regelgeving (ADR) door de sector. De ILT voert daartoe jaarlijks, gebaseerd op risico's, 3000 wegininspecties uit, die specifiek zijn gericht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij bedrijven waar overtredingen zijn geconstateerd, worden vervolgens bedrijfsinspecties gedaan. In totaal verricht de inspectie jaarlijks ruim 300 controles en audits bij bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren. Daarnaast worden elk jaar thematische acties verricht.

Vraag 6

Onderschrijft u ook de conclusies van het Platform Transportveiligheid dat het kennisniveau van de hulpdiensten over het vervoer van gevaarlijke stoffen zorgen baart, en dat de samenwerking tussen betrokken partijen en hulpdiensten onvoldoende is om tot een goede afwikkeling van incidenten te komen?³

Antwoord 6

Ik zie op dit moment geen aanleiding voor zorg over het kennisniveau van de hulpdiensten over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de opleidingen en oefeningen van de brandweer neemt het bestrijden van (vervoers)ongevallen met gevaarlijke stoffen een belangrijke plaats in, naast de brandbestrijding en de technische hulpverlening.

Deze opleidingen worden regelmatig door het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid geactualiseerd, waarbij rekening gehouden wordt met recente (ongevals)ervaringen.

² NOVE Visie, nr. 3 2012, Veel boetes door onnodige slordigheden tankvervoerder.

³ Platform Transportveiligheid, Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen over de weg: verken- nende studie naar verbetermogelijkheden, juni 2012.

Dit geldt voor de opleidingen van manschappen, bevelvoerders, officieren van dienst en adviseurs gevaarlijke stoffen.

In de praktijk weten brandweer, ambulancedienst, politie en Rijkswaterstaat elkaar te vinden. Er is inmiddels ervaring opgedaan met de gecoördineerde incidentbestrijding op snelwegen en procedures worden geactualiseerd en beoefend.

Bovendien kunnen de hulpverlenende diensten 24 uur per dag 7 dagen per week direct informatie over gevaarlijke stoffen en advies over de incidentbestrijding opvragen bij het LIOGS – Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (zie www.dcmr.nl). Via het LIOGS kunnen tevens experts en materialen van chemische bedrijven ingeschakeld worden. De VNCI heeft dit voor Nederland geregeld in het kader van het Europese programma ICE – Intervention Chemical Emergencies.

Ik deel dan ook niet de conclusie in het rapport dat de samenwerking bij het afwikkelen van incidenten onvoldoende is.

Vraag 7

Kunt u verklaren waarom de conclusies en aanbevelingen in het rapport van het Platform Transportveiligheid uit 2012 zo sterk overeenkomen met de conclusies en aanbevelingen in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2006?⁴

Antwoord 7

Niet alle acties n.a.v. het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2006 zijn afgerond, maar er is beslist geen sprake van gebrek aan voorde-ningen.

Er is door de brandweer een protocol opgesteld voor het optreden bij LPG-tankwagens en recent is de Handreiking bluswatervoorziening gereed gekomen, waarin ook aandacht geschonken wordt aan ongevallen met gevaarlijke stoffen op snelwegen.

In het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zijn besprekingen gevoerd waar sprake was van risicoknelpunten. Daarbij was vaak de brandweer betrokken zodat de voor de hulpverlening belangrijke punten waaronder de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening lokaal konden worden behandeld.

In internationale overleggen over vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over voertuigeisen is het afschermen of versterken van brandstoftanks nog onderwerp van bespreking geweest, maar door onvoldoende internationaal draagvlak voor verbetering heeft dit tot op heden niet geleid tot aanscherping van voorschriften.

Met betrekking tot de aanbeveling over verbetering van het informeren van hulpdiensten is in internationaal verband in overleg met hulpdiensten en bedrijven een wijziging in regelgeving in voorbereiding met als doel dat bedrijven informatie over gevaarlijke stoffen via elektronische weg beschikbaar stellen aan de hulpdiensten bij ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van bestaande technische systemen

Het project verbetering incidentregistratie zal in het eerste kwartaal van 2013 worden afgerond. Eén van de resultaten van het project is, dat de rapportage van incidenten met het vervoer van gevaarlijke stoffen op een laagdrempelige manier mogelijk wordt gemaakt via internet.

Vraag 8

Deelt u de opvatting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat er slechts mondjesmaat iets met zijn aanbevelingen is gedaan? Zo ja, kunt u verklaren waarom?

Antwoord 8

Deze opvatting deel ik niet. Zie hiervoor ook de beantwoording bij vraag 7.

Vraag 9

Wat gaat u doen om het incidentmanagement bij transportongevallen met gevaarlijke stoffen te verbeteren?

⁴ Onderzoeksraad voor Veiligheid, Tankautobranden met gevaarlijke stoffen, 17 november 2006

Antwoord 9

Het functioneren van de rampenbestrijding is onderdeel van de evaluatie van de wet op de veiligheidsregio's. Medio 2013 is de evaluatie gereed. Aan de reeds lopende verbeteracties wil ik geen nieuwe acties toevoegen.