

---

## 340

### **Besluit van 3 september 2013 tot wijziging van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de wijziging van de routeringsystematiek in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen**

---

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 29 maart 2013, nr. IenM/BSK-2013/40661, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 27, zevende lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen; De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 1 mei 2013, nr. W14.13.0094/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 augustus 2013, nr. IenM/BSK-2013/188563, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, onderdeel e, wordt als volgt gewijzigd:

1. De puntkomma aan het slot van onderdeel d wordt vervangen door een punt.

2. Onderdeel e vervalt.

B

Artikel 5 komt te luiden:

#### **Artikel 5**

1. Een aanvraag om een ontheffing als bedoeld in artikel 27 van de wet bevat in elk geval de volgende gegevens:

a. de herkomst en bestemming van het vervoer waarvoor de ontheffing

wordt aangevraagd,

b. indien een ontheffing voor een termijn van ten hoogste twaalf maanden wordt aangevraagd, de te verwachten hoeveelheid van de betrokken gevaarlijke stof die vervoerd wordt binnen die termijn,

c. indien een ontheffing voor onbepaalde tijd wordt aangevraagd of voor een termijn van meer dan twaalf maanden, de te verwachten hoeveelheid van de betrokken gevaarlijke stof die vervoerd wordt gedurende twaalf aaneengesloten maanden,

d. het type vervoermiddel waarmee de betrokken gevaarlijke stof wordt vervoerd,

e. een vermelding van de periode van de dag, van de maand of van het jaar waarin het vervoer zal plaatsvinden, voor zover deze informatie beschikbaar is, en

f. een onderbouwing dat vervoer van de betrokken gevaarlijke stof over een andere route of door middel van een andere vervoersmodaliteit redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

2. Een aanvraag om een ontheffing als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onder b, van de wet bevat tevens gegevens en bescheiden waaruit blijkt:

a. of en in welke mate door de maatregel een beperking van de kans op of de effecten van een ongeval gedurende het vervoer is te verwachten, en

b. of de toepassing van de maatregel gedurende het vervoer is verzekerd.

3. Een aanvraag om een ontheffing met betrekking tot het spoorvervoer van chloor en ammoniak als bedoeld in artikel 27, tweede lid, van de wet bevat tevens een onderbouwing van het maatschappelijk belang van dat vervoer.

4. Aan een ontheffing als bedoeld in artikel 27 van de wet kunnen beperkingen worden verbonden die betrekking hebben op:

a. de hoeveelheid van de te vervoeren gevaarlijke stof;

b. de wijze waarop het vervoer van de betrokken gevaarlijke stof plaatsvindt;

c. de termijn waarvoor de ontheffing geldt;

d. de periode van de dag, van de maand of van het jaar waarin het vervoer van de betrokken gevaarlijke stof is toegestaan;

e. de toegestane duur van oponthoud en onderbrekingen tijdens het vervoer;

f. indien het vervoer per trein plaatsvindt, de samenstelling of de snelheid van de trein.

5. Aan een ontheffing ten aanzien van het spoorvervoer van chloor en ammoniak als bedoeld in artikel 27, tweede lid, van de wet, wordt de beperking verbonden dat deze alleen geldt op daarbij aangewezen hoofdspoorwegen.

6. Dit artikel is niet van toepassing op een ontheffing op verzoek van Onze Minister van Defensie als bedoeld in artikel 27, derde en vijfde lid, van de wet.

## ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 3 september 2013

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

Uitgegeven de *zeventiende* september 2013

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Hoofdstuk 1. Inleiding**

Ten behoeve van de juridische verankering van het basisnet is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) gewijzigd (Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) Stb. 2013, 307). Kern van die wijziging is dat de Minister van Infrastructuur en Milieu de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren aanwijst die van belang worden geacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en grenzen stelt aan de risico's die dat vervoer mag veroorzaken in de vorm van risicoplafonds. In het verlengde daarvan is ook het hoofdstuk in de Wvgs aangaande routing aangepast. Door deze wijziging is het nodig het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (Bvgs) aan te passen. In dit wijzigingsbesluit is daarin voorzien.

### **Hoofdstuk 2. Aanpassing routingssystematiek in de Wvgs**

Met de wijziging van de Wvgs is het hoofdstuk aangaande de bevoegdheden voor de minister respectievelijk de gemeente om routes te verbieden respectievelijk voor te schrijven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (het routeren) opnieuw vormgegeven. Deze nieuwe vormgeving heeft maar op enkele punten tot inhoudelijke aanpassing van de routingssystematiek geleid.

Voor het Bvgs zijn met name de volgende wijzigingen van belang:

- a. een ontheffingsbevoegdheid is opgenomen voor de minister ten aanzien van de ministeriële routingbesluiten;
- b. de aanwijzing van «routeplichtige» stoffen voor de gemeentelijke routingbesluiten geschiedt niet langer krachtens algemene maatregel van bestuur, maar op grond van een ministeriële regeling die gebaseerd is op de wet.

#### **§ 2.1. Ontheffingsbevoegdheden**

De minister heeft op grond van de Wvgs de bevoegdheid om spoorwegen, wegen of vaarwegen aan te wijzen, waarover het vervoer van (nader te bepalen) gevaarlijke stoffen verboden is. Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) is vermeld<sup>1</sup>, kan dit instrument worden ingezet – indien andere maatregelen niet (tijdig) mogelijk blijken – om overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen of ongedaan te maken. Omdat de ene gevaarlijke stof meer bijdraagt aan de omvang van het risico dan de andere, is in de Wvgs onder meer de bevoegdheid voor de minister opgenomen om per routingbesluit te bepalen op welke gevaarlijke stoffen het besluit betrekking heeft. Daarmee kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat door een routingbesluit het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geraakt, dat niet van invloed is op een dreigende overschrijding van de risicoplafonds. Ten behoeve van een effectieve inzet van het routinginstrument is tevens een ontheffingsbevoegdheid opgenomen. In geval de verboden route redelijkerwijs noodzakelijk blijkt voor het laden op de plaats van herkomst en het lossen op de plaats van bestemming van de betrokken gevaarlijke stof, kan een ontheffing worden aangevraagd. Tevens kan met gebruikmaking van de ontheffingsbevoegdheid de inzet van aanvullende risicoreducerende maatregelen, zoals

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 862, nr. 3, blz. 22–24.

bijvoorbeeld het gebruik van spoorketelwagens met crashbuffers, beloond worden.

Artikel 27, zevende lid, aanhef en onder b en c, van de Wvgs voorziet in een grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot de gegevens die bij een aanvraag om een ontheffing worden verstrekt en ten aanzien van de beperkingen die aan een ontheffing kunnen worden verbonden. In dit wijzigingsbesluit is daaraan invulling gegeven. Benadrukt wordt dat de regels in dit besluit betrekking hebben op een ontheffing van het verbod als gevolg van een ministerieel routeringsbesluit als bedoeld in artikel 20 van de Wvgs. Dit besluit heeft dus geen betrekking op een ontheffing van de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die krachtens artikel 3 van de Wvgs worden vastgesteld. Daarvoor moet een ontheffing op grond van artikel 9 van de Wvgs aangevraagd worden. Zonder een dergelijke ontheffing moet het vervoer overeenkomstig de krachtens artikel 3 van de Wvgs gestelde regels plaatsvinden.

De in dit besluit opgenomen regels zijn daarnaast evenmin van toepassing op een ontheffing op verzoek van de Minister van Defensie ten behoeve van militaire oefeningen of voor het vervoer met vervoermiddelen die in eigendom toebehoren aan of zich bevinden onder de verantwoordelijkheid van de krijgsmacht (zie artikel 5, zesde lid).

## **§ 2.2. De routeplichtige stoffen voor gemeentelijke routing**

Gemeenten hebben – en behouden – de bevoegdheid om binnen hun grondgebied wegen aan te wijzen die als verplichte route gelden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, voor zover dat binnen hun grondgebied plaatsvindt. Een routeringsbesluit dat op grond van deze bevoegdheid wordt genomen, heeft geen betrekking op alle gevaarlijke stoffen, maar alleen op het vervoer van de zogenoemde «routeplichtige stoffen». Voorheen werden deze gevaarlijke stoffen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen. Met de wijziging van de Wvgs is de bevoegdheid tot aanwijzing van de routeplichtige stoffen rechtstreeks gedelegeerd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het oude artikel 5 van het Bvgs, dat de basis bood voor die aanwijzing, is daarom vervallen.

## **Hoofdstuk 3. Effecten van dit besluit**

### **§ 3.1. Administratieve lasten**

Vooropgesteld wordt dat een eventueel verzoek om ontheffing pas aan de orde kan zijn, indien de minister besloten heeft een route te verbieden voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van een basisnet is vermeld, is het uitgangspunt dat zo min mogelijk wordt teruggespreng op dit instrument<sup>2</sup>. Bovendien zal, indien al voor dit instrument wordt gekozen, zoveel mogelijk ook gebruik worden gemaakt van de in artikel 27 van de Wvgs opgenomen vrijstellingsbevoegdheid om bepaald vervoer toch nog doorgang te laten vinden. Dit betekent dat de noodzaak om een verzoek te doen om ontheffing niet snel aan de orde zal zijn. Bovendien kan de vervoerder er in plaats van het aanvragen van een ontheffing ook voor kiezen een andere route te nemen of de wijze van vervoer zodanig aan te passen dat wordt voldaan aan het betrokken routeringsbesluit.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 862, nr, blz. 23.

In een extern onderzoek dat in 2011 is uitgevoerd naar de effecten van de wijziging van de Wvgs in verband met basisnet op de administratieve lasten van bedrijven is geconcludeerd dat hooguit één keer in de tien jaar een routeringsmaatregel nodig zal zijn. Zo'n maatregel kan in theorie alle ca. 3.000 bedrijven die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (ca. 2.800 wegvervoerders, ca. 200 watervervoerders en 12 spoorvervoerders) treffen. Dat zo'n maatregel al die bedrijven zal treffen, is echter onwaarschijnlijk omdat dit sterk afhankelijk is van de vervoersmodaliteit waarvoor de maatregel geldt, van de situering van het bedrijf ten opzichte van de route waarvoor de maatregel geldt, of van de vraag of het betreffende bedrijf de betrokken stof vervoert en of het bedrijf valt onder de eventuele vrijstellingsmogelijkheden die de routeringsmaatregel biedt.

Voor het spoorvervoer van chloor en ammoniak, ten aanzien waarvan in de Wvgs de plicht tot routeren is opgenomen, ligt een verzoek om ontheffing niet voor de hand. Het spoorvervoer van chloor en ammoniak dat thans nog over een aantal routes (en wat chloor betreft, incidenteel) plaatsvindt, is afkomstig van bedrijven waarmee afspraken over dit vervoer zijn gemaakt. In artikel 21, tweede lid, van de Wvgs is bepaald dat het routeringsbesluit voor het spoorvervoer van chloor en ammoniak niet op deze afspraken van toepassing is. Deze bedrijven hoeven voor dat vervoer, voor zover dat conform de afspraken plaatsvindt, geen ontheffing te vragen. Buiten deze afspraken vindt er thans geen structureel spoorvervoer van chloor plaats. En voor zover buiten de afspraken structureel spoorvervoer van ammoniak plaatsvindt, blijft dit mogelijk over de Betuweroute.

Niettemin is bij het eerdergenoemde onderzoek onderzocht wat de lasten zouden zijn in geval een routeringsbesluit wordt genomen en een vervoerder zich genoodzaakt voelt om als gevolg daarvan een ontheffing te vragen. In dat geval wordt er – gelet op ervaringen met de reeds in de Wvgs bestaande ontheffingsmogelijkheden – van uit gegaan dat ongeveer twee uur benodigd is voor het verzamelen van de gegevens, het invullen van de aanvraag en het verzenden daarvan. Uitgaande van een uurtarief van € 50 tot € 75 komen de kosten voor het aanvragen van een ontheffing op € 100 tot € 150 per aanvraag. Dit bedrag is in het kader van de consultatie van het bedrijfsleven over een ontwerp van het onderhavige besluit geverifieerd. Blijkens opgave van de Vereniging Nederlandse Chemische Industrie ramen de geconsulteerde bedrijven de kosten van een aanvraag tussen de € 200 en € 1.500. Het gemiddelde is € 500. Uitgaande van dat gemiddelde bedrag en van de aanname dat elk bedrijf dat in theorie geraakt kan worden door een routeringsbesluit één maal in de tien jaar een ontheffing aanvraagt, komen de administratieve lasten voor het bedrijfsleven voor het aanvragen van ontheffingen maximaal op € 1.500.000 per tien jaar; dat wil zeggen € 150.000 per jaar.

Omdat een routeringsmaatregel zich alleen richt tot bedrijven en alleen bedrijven ontheffing kunnen aanvragen, vloeien uit dit besluit geen lasten voor burgers voort.

### **§ 3.2. Uitvoering en handhaving**

De aanvragen om een ontheffing worden ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en getoetst aan de in artikel 27 van de Wvgs opgenomen gronden. Deze toets zal onder meer betrekking hebben op de vraag of gebruik van een alternatieve route dan die met het routeringsbesluit verboden is, gelet op de herkomst of bestemming van de betrokken gevaarlijke stof, redelijkerwijs niet van de aanvrager verwacht kan worden. Daartoe moeten gegevens bij de aanvraag worden overgelegd,

maar het ligt voor de hand dat hierover ook gesprekken met de aanvrager zullen plaatsvinden.

In de situatie dat een ontheffing wordt gevraagd omdat aanvullende risicoreducerende maatregelen zijn of worden getroffen, zal het risicoreducerende effect beoordeeld moeten worden. Indien de daartoe bij de aanvraag gevoegde gegevens onvoldoende blijken, zullen aanvullende gegevens worden gevraagd. Maar ook kan gedacht worden aan het inschakelen van specifieke expertise teneinde de beoordeling zorgvuldig uit te voeren.

Het uitgangspunt is dat de openbare veiligheid vanwege de ontheffing niet in geding komt. Dat betekent dat het vervoer op de verboden route niet tot maatschappelijk onaanvaardbare risico's mag leiden. Een toets aan de krachtens de Wvgs vastgestelde risicoplafonds maakt daarom ook deel uit van de beoordeling.

De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van de routeringsbesluiten en is bevoegd deze besluiten namens de Minister van Infrastructuur en Milieu bestuursrechtelijk te handhaven. Dat was onder de oude Wvgs het geval en is na inwerking-treding van de wijziging van de Wvgs in verband met basisnet niet anders. Het ligt dan ook voor de hand dat de ILT ook toezicht houdt op de naleving van de verleende ontheffingen en deze besluiten zo nodig bestuursrechtelijk handhaaft. Dit zal met name aan de orde zijn in geval ontheffing is verleend vanwege het treffen van aanvullende risicoreducerende maatregelen. In dat geval moet er op worden toegezien dat de betrokken maatregel daadwerkelijk is getroffen. Daarnaast zal, voor zover van toepassing, toezicht worden gehouden op de naleving van de aan de ontheffing verbonden voorschriften.

Begin 2013 heeft de ILT een ambtelijk ontwerp van dit wijzigingsbesluit aan een toets op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets) onderworpen. Deze toets heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassingen in dit besluit.

## **Hoofdstuk 4. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

In onderdeel e van artikel 1 van het Bvgs werd voor de omschrijving van de samenstelling «ontplofbare stoffen en voorwerpen» verwezen naar artikel 1, eerste lid, van de Wvgs. In die wet wordt die samenstelling weliswaar gebruikt, maar de wet bevat geen omschrijving daarvan. Om die reden is onderdeel e geschrapt.

#### *Onderdeel B*

### **Artikel 5**

#### *Eerste en tweede lid*

In artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht zijn vereisten van een aanvraag opgenomen. Zo moet de aanvraag in elk geval de naam en het adres van de aanvrager bevatten en tevens een aanduiding van de gevraagde beschikking. In dit kader betekent dit dat in de aanvraag in elk geval wordt vermeld of een ontheffing wordt gevraagd ten behoeve van het laden en lossen (artikel 27, eerste lid, onder a, Wvgs), ten behoeve van vervoer waarvoor aanvullende risicoreducerende maatregelen zijn

getroffen (artikel 27, eerste lid onder b, Wvgs) of ten aanzien van het spoorvervoer van chloor en ammoniak (artikel 27, tweede lid, Wvgs).

Het tweede lid van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat de aanvrager voorts «de gegevens en bescheiden die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn» overlegt, voor zover hij daarover redelijkerwijs kan beschikken. Het eerste lid en tweede lid van het in dit wijzigingsbesluit opgenomen artikel 5 bevatten een nadere invulling van die noodzakelijke gegevens.

Het eerste lid ziet op gegevens om inzicht te krijgen in de vraag op welke stroom van vervoer de ontheffing betrekking heeft: wat wil men waar vervoeren en waarom is dat vervoer daar nodig. Reeds bekend kan zijn dat het vervoer uitsluitend in de nacht of gedurende een bepaalde periode in het jaar zal plaatsvinden. Dit kan aan de orde zijn indien bijvoorbeeld sprake is van seizoensgebonden vervoer. Voor de beoordeling van het risico – gelet op de weigeringsgrond openbare veiligheid – is deze informatie relevant. Om die reden is onderdeel e aan het eerste lid toegevoegd.

Een ontheffing kan zowel voor onbepaalde tijd als voor een bepaalde termijn worden aangevraagd. Een voor onbepaalde tijd verleende ontheffing zal zijn werking verliezen op het moment dat het routeringsbesluit, dat als basis dient voor het verbod waarvan ontheffing wordt verleend, zijn werking verliest. Daarnaast kan een ontheffing – ongeacht of die is verleend voor bepaalde of onbepaalde tijd – worden ingetrokken, in de gevallen, genoemd in artikel 9, vierde lid, van de Wvgs.

Ook moet bij de aanvraag worden onderbouwd waarom redelijkerwijs niet van een andere route of modaliteit gebruik kan worden gemaakt. Het idee van een routeringsbesluit is immers dat het vervoer van de in het besluit aangewezen stoffen uit oogpunt van risico-overwegingen in beginsel niet meer plaatsvindt. In geval van een ontheffing ten behoeve van het laden en lossen (artikel 27, eerste lid, onder a, van de wet) zal – gelet op de ligging van de plaatsen van herkomst of van bestemming langs de verboden route – met name van belang zijn of de bestemming met een andere modaliteit kan worden bereikt. In de aanvraag zal dan moeten worden toegelicht waarom het gebruik van die andere modaliteit redelijkerwijs niet geveerd kan worden.

Indien een ontheffing wordt gevraagd op grond van artikel 27, eerste lid, onder b, van de wet, dienen de gegevens, vermeld in het eerste lid van artikel 5, ook aangeleverd te worden. Maar daarnaast is van belang dat een oordeel kan worden gevormd over het risicoreducerende effect van de maatregel.

Ook hier wordt benadrukt dat de routeringsbevoegdheid en daarbij behorende ontheffingsmogelijkheden onverlet laten dat het vervoer van gevaarlijke stoffen overeenkomstig de (veelal internationaal bepaalde) wettelijke regels plaatsvindt. De risicoreducerende maatregel moet dus betrekking hebben op zaken die niet reeds op grond van die (inter)nationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist zijn. Verder spreekt het voor zich dat een aanvraag om een ontheffing op de grond dat een risicoreducerende maatregel is getroffen, niet aan de orde is, indien het vervoer met toepassing van die risicoreducerende maatregel reeds is vrijgesteld van het verbod.

Een onderbouwing van het risicoreducerende effect is uitdrukkelijk niet aan verdere eisen verbonden. De reden hiervoor is dat niet kan worden ingeschat welke maatregelen in de toekomst mogelijk getroffen gaan worden. Bij een aantal maatregelen kan wellicht volstaan worden met een verwijzing naar onderzoeken die in (inter)nationaal verband al hebben



plaatsgevonden. Gaat het om een volledig nieuwe maatregel dan zal waarschijnlijk een testrapport noodzakelijk zijn. Indien naar het oordeel van de minister de overgelegde gegevens onvoldoende zijn om het risicoreducerend effect te beoordelen, zal de aanvrager worden verzocht om aanvullende informatie te verstrekken.

Ook moet in geval van een verzoek om ontheffing als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onder b, van de Wvgs aannemelijk worden gemaakt dat de maatregel daadwerkelijk is of zal worden getroffen.

#### *Derde lid*

In artikel 27, tweede lid, van de wet is de ontheffingsmogelijkheid ten behoeve van het spoorvervoer van chloor en ammoniak opgenomen. Een dergelijke ontheffing kan blijken dat artikel uitsluitend worden verleend indien redelijkerwijs geen andere wijze van vervoer beschikbaar is en het vervoer naar het oordeel van de minister vanwege maatschappelijk belang noodzakelijk is.

Een aanvraag om een dergelijke ontheffing bevat in elk geval de gegevens, bedoeld in het eerste lid van artikel 5. Inzicht in de reden waarom geen alternatieve route beschikbaar is, wordt aldus geboden. Daarnaast zal de aanvrager moeten onderbouwen waarom van een maatschappelijk belang sprake is. Aangezien het om zeer uiteenlopende situaties kan gaan, is een nadere invulling hiervan op voorhand niet te geven. Zo kunnen financiële argumenten een rol spelen, maar ook argumenten van gevaarzetting – bijvoorbeeld omdat als gevolg van een productiestoring grote hoeveelheden ammoniak of chloor niet ter plekke verwerkt kunnen worden – moeten steeds in het concrete geval afgewogen worden tegen de andere betrokken maatschappelijke belangen.

Het is aan de aanvrager om e.e.a. te onderbouwen. Ook hier geldt dat de minister indien nodig aanvullende informatie kan vragen. Deze informatie kan bijvoorbeeld betrekking hebben op alternatieven om aan het geschetste maatschappelijk belang tegemoet te komen of op andere belangen die naar het oordeel van de minister ook een rol in de afweging moeten spelen.

#### *Vierde lid*

Indien de gevraagde ontheffing op basis van de overgelegde gegevens kan worden verleend, kan de minister aan die ontheffing beperkingen verbinden. Met deze bevoegdheid kan een aanvullende risicosturing plaatsvinden. Zo kan een beperking met betrekking tot de periode van de dag van belang zijn voor het groepsrisico. Uiteraard kan met een beperking aan de hoeveelheid vervoer die plaats mag vinden ook risicosturing plaatsvinden. Daarnaast kan een risicoreducerende wijze van vervoeren als beperking aan de ontheffing worden verbonden. In elk concreet geval zal bezien worden met welke beperking verdere risicosturing kan worden bereikt én wat redelijkerwijs van de aanvrager kan worden gevergd.

Handelen in strijd met een aan de ontheffing verbonden beperking is ingevolge artikel 27, zesde lid, jo artikel 10 van de Wvgs verboden.

#### *Vijfde lid*

De wet verplicht de minister een routeringsbesluit te nemen ten aanzien van het spoorvervoer van chloor en ammoniak. Beoogd is het spoorvervoer van chloor over alle hoofdspoorwegen te verbieden. Het

spoorvervoer van ammoniak zal nog slechts mogelijk zijn over de Betuweroute. Als gevolg daarvan zal het spoorvervoer van chloor en ammoniak na het nemen van het routeringsbesluit vrijwel over alle hoofdspoorwegen verboden zijn. Om die reden is in het vijfde lid opgenomen dat in geval ontheffing voor dit spoorvervoer wordt verleend, expliciet in de ontheffing wordt bepaald over welke hoofdspoorwegen het vervoer is toegestaan. Op die manier kan de minister de te volgen route van het vervoer waarvoor ontheffing wordt verleend, beïnvloeden. Uiteraard zal deze route in overleg met de aanvrager worden bepaald.

#### *Zesde lid*

Vooropgesteld wordt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen door de krijgsmacht bij voorkeur niet wordt getroffen door een routeringsbesluit. Voorkomen moet worden dat de krijgsmacht in zijn uitoefening van taken door zo'n besluit belemmerd wordt. Bij de vormgeving van een route-ringsbesluit zal hier dan ook aandacht aan worden besteed, bijvoorbeeld in de keuze van stoffen die door het routeringsbesluit geraakt worden of door het nemen van een vrijstellingsbesluit.

In het geval dat het routeringsbesluit toch ook het vervoer van gevaarlijke stoffen door de krijgsmacht raakt, zijn voor specifieke taken van de krijgsmacht ontheffingen mogelijk. Dit volgt uit de artikelen 27, derde en vijfde lid, van de Wvgs. Ten aanzien van de in het vijfde lid genoemde activiteiten geldt dat een verzochte ontheffing verleend *moet* worden. Een ontheffing *kan*, ingevolge het derde lid van artikel 27, worden verleend indien het nodig is ten behoeve van militaire oefeningen. Het karakter en de aard van deze ontheffingen – verplichtend en/of op een specifieke activiteit gericht – maken een specifieke beoordeling van verzoeken om deze ontheffingen noodzakelijk. De in dit besluit genoemde eisen voor de aanvraag om een ontheffing en mogelijke beperkingen zijn in deze situaties niet goed toepasbaar. Om die reden is expliciet bepaald dat het artikel 5 niet van toepassing is op deze ontheffingen op verzoek van de Minister van Defensie.

#### **Artikel II**

Dit besluit treedt gelijktijdig in werking met de hiervoor genoemde Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (Stb. 2013, 307).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld