

Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Van: Minister

Aan:

Vuurwerk.

- Hoe ging het .. vroeger?
- Hoe gaat het nu?
- Wat heeft de minister in beweging gezet per 1/10/02? (en wat was de argumentatie?)
- Hoe creëeren wij nu een .. "oungeregeling"?
- Hoe is het per 1/1/03?

Beleidsregel onthoudingen vervoer vuurwerk van met zeeschepen.

Historie

- Al lang geldt RVGZ (regeling vervoer gevaarlijke stoffen voor zeeschepen); hieronder valt vuurwerk; voor afstanden marges gehanteerd, tot 26-09-2001 geen meldplicht; overtreding is gedoogd
- Sinds 26-09-2001 meldplicht en beoordeling op basis ongepubliceerd handhavingsbeleid (moeilijk uitvoerbare rekenregel); wens minister om alles als massa explosief (1.1. te behandelen; d.w.z. zeer grote afstanden tot bebouwing aanhouden, in praktijk niet rigoreus doorgevoerd, cq gedoogd; ook zijn schepen "onterecht" aangehouden.
- Onderzoek Enschede en IVW steekproeven tonen aan: classificatie werd door IVW te vaak onjuist bevonden; daarom wordt in beleidsregel alles als 1.1 beschouwd. De resultaten van het onderzoek, waarnaar in Beleidsregel wordt verwezen, zijn nog niet beschikbaar.
- Strikte handhaving vooruitlopend op inwerkingtreding beleidsregel.
- Ondanks toegezegd overleg met burgemeester Rotterdam en verzoek tot overleg van Vaste Kamercommissie V&W is door de demissionaire minister in haar laatste bewindsweken de beleidsregel vastgesteld. In de Beleidsregel wordt verwezen naar insamming van betrokken havenmeesters; deze blijkt er van Rotterdamse zijde niet te zijn. Ook de inmiddels verschenen reacties van NHR gaan in tegen voorgenomen Beleidsregel en behelzen verzoek aan Kamercommissie V&W om op uitstel van invoering aan te dringen.

Europese
wet- en
reggeving

leidt tot
juridische
problemen

Huidige stand van zaken

- "Classificatie nog steeds onjuist/onbetrouwbaar", maar GHR stelt dat als gevolg van de striktere handhaving aanmerkelijke verbeteringen in de classificatie zijn opgetreden.
- Internationaal: zwaarste categorie (1.1) vuurwerk mag Singapore en Shanghai niet in (lokt ontduiking uit?); komende internationale regels voor wegvervoer, spoor en binnenvaart leggen verantwoordelijkheid bij importeur die autorisatie op classificatie moet vragen; is beter handhaafbaar; Antwerpen soepeler (niet alles als 1.1 behandelen; soepeler afstandsrichtlijn).
- NB. VW regelt vervoer en overslag
- VROM regelt opslag
- VROM eis opslag is strenger voor maximaal effect bij ongeval: 2 KPA bij handel; 5 KPA op de kade; VW 9 KPA in nieuwe beleidsregel.
- Gevolgen van de nieuwe regeling volgens het GHR: 25% van de containerschepen met vuurwerk aan boord krijgt problemen met de nieuwe regeling. Dit zijn ongeveer 100 schepen per jaar van meestal grote Chinese reders. De helft van de schepen met bestemming Waal-Femhaven zal naar Maasvlakte moeten worden omgeleid, de andere 50 zullen in het geheel niet meer in Rotterdam kunnen worden toegelaten. Deze beide veranderingen hebben volgens reders en GHR gevolgen voor de routing van hun containerdiensten, waardoor hele containerdiensten naar buitenlandse containerhavens zullen uitwijken.

Analyse

- Los van procedurele kant, ligt het belangrijkste verschil tussen het vorige beleid en de nieuwe beleidsregel in de "automatische" toepassing van de zwaarste categorie.

Alternatieven

- 1) doorgaan met nieuwe beleidsregel (en deze qua inhoud neerleggen in nieuwe RVGZ)
- 2) intrekken Beleidsregel. Daarbij wordt teruggegrepen op situatie RVGZ na 26-09-2001. Het reeds bestaande toelatingsbeleid blijft gehanteerd, aangevuld met het eigen Rotterdamse ligplaatsenbeleid.;
- 3) Intrekken en vervangen door een beleidsregel met dezelfde afstandsrichtlijn (tabel) maar met accepteren van opgegeven classificatie; Hiermee zijn risico's niet uit te sluiten, gezien de door IVW in 2001 geconstateerde onbetrouwbaarheid classificatie. De paklijst (is zo'n 14 dagen voor aankomst van het schip bekend) en defaultlijst (bijlage bij Besluit) zijn volgens GHR echter voldoende indicatie om de classificatie 1.1 en andere storten te splitsen. Indien gewenst kan dit worden aangevuld met een sanctieregime voor overtredingen door de afzender en/of importeur die klasse 1.1 ten onrechte niet aan heeft gegeven. NB. Dit sanctieregime is niet vóór 1 augustus te realiseren.
- 4) Volstaan met toepassing internationaal autorisatiesysteem, dat intreedt per 1-1-2003, waarmee automatisme van 1.1 kan vervallen; dit gaat er vanuit dat de opgegeven classificatie juist is, ook bij doorvoer; tot dan nieuwe beleidsregel; Per 1-1-2003 toevoegen nadere uitwerking afstandsrichtlijnen per gevaarscategorie nodig, voor 1-1-2003, via beleidsregel; later regelen via AMV6-RVGZ.

Advies

- Alternatief 4, maar wel in overeenstemming met VROM, gezien politieke risico-dekking en consistentie in de hele vuurwerkketen.
- Dus tot 1-1- 2003 beleidsregel.

AFSPRAKEN INZAKE VUURWERK DD 19/21SEPTEMBER

Voorgesprek Reporter

Vindt plaats op 22 september. 10.2.e gaat daarnaar toe.

Inzet:

- interview samen met VROM (was dat ook niet de missive van de MINISTER? 10.2.e bekijkt dit nog). Als VROM niet wil, via DVO mening Minister vragen
- v.w.b. periode van overdracht dossier bezigen: Voorkomen dat VROM/V&W uit elkaar worden gespeeld. Inhaken op de problemen, die een overdracht van dossier hebben vertraagd (brief VROM aan Kamer)

WOB-verzoeken

- 10.2.e zoekt uit wat we in het officiële archief hebben over Culemborg. Hebben we dat stuk ooit gehad? En zo ja, wat ermee gedaan
- WOB-procedures (uitzoekwerk, info aan Coördinatiepunt enz) kost veel tijd. Kan iemand 10.2.e helpen daarbij? 10.2.e zal het 10.2.e vragen

Stukken afdeling

Brief TNO + Culemborg bevatten geen nieuwe feiten. De kern is: er is al in vroeger jaren gemeld dat er problemen zijn met in het bijzonder de classificatie. Echter, de toenmalige inschatting van het risico daarvan was niet zodanig dat er meer gedaan moest worden dan toen gedaan is.

Internationale acties

- fact finding in China?
Doel: verzamelen van informatie over gang van zaken in China, over werkwijze, over besluitvorming aldaar. Niet derhalve het in de beklagdenbank zetten van, maar het verzamelen van info + het bezien waar mogelijke wegen tot verbetering liggen (Openingszin: "wij hebben een probleem".)

Ons oordeel: dit is zinvol. Echter, we moeten tevoren wel goed weten:

- welke info we willen hebben
- waar we terecht kunnen

Kortom: het moet wel effectief zijn.

Tevens: eer we dit doen fiat van 'boven', ook vanwege de mogelijke risico's waar het gaat om de handelsbetrekkingen

Afspraak: 10.2.e al in zijn groepje deze vragen de revue laten passeren en met voorstel komen

- Info paper naar VN

Doel: problematiek leggen op het niveau, waar het best besluiten kunnen worden genomen

Kern: feitelijke info over de gebeurtenis (niet dus oorzaken. Zover zijn we nog niet) + aangeven dat we een probleem hebben

Besluit: We zullen dit doen.

- We zullen TNO een voorzet laten geven
- 10.2.e zal TNO dat schriftelijk verzoeken

- Info vragen aan buurlanden

Doel: leren van hun ervaringen/instrumenten

Besluit: we zullen dit doen (maar niet met de hoogste prioriteit)

- bilaterale gesprekken

Confinement/

Samenlading in container

Conclusie:

- mede ook in relatie tot Culemborg rijst er een aantal vragen rond het onderwerp confinement.
- 10.2.e zullen die vragen formuleren. Vervolgens zullen we TNO vragen om (binnen het met hen gesloten contract) ons antwoord te geven op die vragen
- afhankelijk van de antwoorden op die vragen zullen we over de consequenties moeten nadenken. In theorie kunnen dat consequenties zijn voor regelgeving of voor handhaving/handhaafbaarheid. Dat is pas te overzien na antwoord van TNO

Reikwijdte begrip bezigen: doorgeven aan RVI

Tijdens gesprek Oosting is vastgesteld dat het voormonteren enz van vuurwerk op het bedrijf, niet onderbegrip "bezigen" valt. 10.2.e zal dit breed doorgeven aan de RVI via mail

Contact met vuurwerkbranche

- Het is zeer noodzakelijk om contact te leggen met de branche
- Waar het gaat om onze eigen regels (bijv de beleidsregels) moeten we dat contact niet uit de weg gaan
- Waar het gaat om de VROM-AMvB: daar heeft VROM voortouw. Wij kunnen en moeten wel intern aandringen op overleg, maar VROM heeft eindverantwoordelijkheid

Stuurgroep/werkgroep AMvB van VROM

VROM heeft overleg uitgeschreven over de AMvB (tekst, toelichting) op 29 september, 13.00 uur

Namens DGG-C zullen gaan 10.2.e (10.2.e zal dit vragen. Reserve is 10.2.e en 10.2. gaan.

10.2. zal aan 10.2.e vragen om RVI-participatie

Brief BZK over classificatie

BZK zal achtergrondinfo sturen

Archivering

- 10.2.e zal dossier houden voor wat betreft de interdepartementale coordinatie van BZK (IBT, MBT enz)
- 10.2.e idem, waar het gaat om de VROM-regelgeving
- 10.2. waar het gaat om de interne correspondentie binnen ons departement

Routines vuurwerk: intern VL + RVI

- Om de andere week op maandag 14.30 uur. Te beginnen op 2 oktober
- 10.2 zal vragen aan 10.2.e om RVI-vertegenwoordiger daarbij

Wat doen we met verslag Oosting?

- Definitieve verslag sturen aan Minister, met daaraan voorafgaand nota met kernpunten, onze acties + evt actualiteiten
- Verslag ook z.s.m. naar RVI
- evt verdere verspreiding (TNO?) laten afhangen van vertrouwelijkheid

Verzoek Oosting inz vergunningen Fireworks voor 1994

10.2.e vraagt dit na in archief van Plesmanweg en Artillerie

Uitspraak rechter inzake Fireworks

Conclusie: huidige regelgeving verplicht niet tot afgifte testrapport.

Dus: als we iets in die richting zoude willen, moet dat ergens in regelgeving worden opgenomen

IBT/MBT in oktober

10.2.e gaat naar MBT in oktober.

Voor die tijd nagaan: moeten we iets inbrengen van onze acties?

Dat kan ook in IBT

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De MinisterClassificatienummer
-

Contactpersoon

10.2.e

Datum

29 november 2000

Ons kenmerk

G/V-00/008246

Onderwerp

nota vuurwerk t.b.v. staf minister op 4 dec

Doorkiesnummer

1559

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

10.2.e

Getypt door/paraaf

10.2

Vergeleken door/paraaf

Verzonden door/paraaf

VL

Ondertekening door/paraaf

DC

Medewerker van/nach

dir V 10.2.e

dir RVI (ter acco

10.2.e

Afschrift aan

Vervolg op

-

Rappeldatum

-

Verzenddatum

-

Verzendwijze

-

Na verzending retour aan

-

Adres

-

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Directie Transportveiligheid

Aan
De Minister

Contactpersoon
10.2.e

Datum
29 november 2000
Ons kenmerk
G/V-00/008246

Onderwerp
nota vuurwerk t.b.v. staf minister op 4 dec

Doorkiesnummer
1569
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

DOEL NOTA

Doel van deze nota is tweeledig:

- **besluitvormend:** uw oordeel over de analyse van de Rijksverkeersinspectie (RVI) waar het gaat om haar betrokkenheid bij vuurwerk, alsmede de kernpunten voor inbreng van V&W in het kabinetsstandpunt over de vuurwerkram্প
- **Informerend:** stand van zaken t.a.v. het dossier vuurwerk.
Hierbij ga ik tevens in op de bijeenkomst van het Ministerieel Beleidsteam op 6 december

ANALYSE RIJKSVERKEERSINSPECTIE

- Afspraak is dat de acht bij de vuurwerkram্প betrokken inspecties ieder voor hun terrein een reconstructie zullen opstellen van de feiten, alsmede een analyse daarvan. De RVI is een van die acht inspecties.
- De feitenreconstructies zijn gereed en inmiddels door BZK gebundeld aan de Tweede Kamer aangeboden.
- Afspraak is dat de analyses op 15 december aan BZK zullen worden aangeboden. BZK zal deze vervolgens formeel aan de commissie Oosting en de Tweede Kamer doorzenden.
- Bijgaand treft u de analyse van de RVI aan: bijlage 1.

Toelichting:

- ⇒ Kern van het rapport zijn de hoofdstukken 4 (de knelpunten waar de RVI tegenaan loopt) en hoofdstuk 5 (conclusies en aanbevelingen).
- ⇒ Kernpunt bij de uitvoeringstaak van de RVI is de oneigenlijkheid van het zgn "bezigingsdossier" in de vervoerwetgeving, hetgeen de nodige juridische complicaties heeft opgeleverd. Door de beleidsregels en de regeling van de strafbaarstelling voor bezigen is provisorisch voor een belangrijk deel voor die knelpunten een oplossing gevonden. De echte oplossing is echter overdracht van dat dossier aan VROM. VROM geeft daar althans voor wat betreft vuurwerk invulling aan door het Vuurwerkbesluit.
- ⇒ Kernpunt voor de toekomst bij de inspectietaak van de RVI ten opzichte van het vervoer van vuurwerk is de controle op de juistheid van de classificatie. Hiervoor wordt in het rapport van de RVI een aantal maatregelen

Afdeling Lading & Risicobeleid
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag
Internet www.minverw.nl/dgg/dgg

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 1479

Reproducible: vanaf CS met tramlijnen 1, 9 of 16 en buslijn 18. Vanaf HS met tramlijnen 9 of 12 (lijn 12 vanaf CS als lijn 16) en buslijn 18.



voorgesteld in de sfeer van regelgeving, effectiviteit van controles en verantwoordelijkheidsstellingen.

Ik verzoek u aan verzending van deze analyse aan BZK uw goedkeuring te verlenen.

INBRENG V&W IN KABINETSSLANDPUNT OVER DE VUURWERKRAMP

- Het kabinet bereidt thans (vooruit lopend op de conclusie van de commissie Oosting) zijn standpunt voor op de vuurwerkramp. Dit omvat aspecten als pro-actie en preventie (met als aandachtspunten bijvoorbeeld het vergunningsproces alsmede de naleving en controle, de betrokkenheid van de brandweer, de classificatie van vuurwerk, import/transport gevaarlijke stoffen, de informatievoorziening van gemeenten naar burgers, van Rijk naar lagere overheden), de organisatie hulpverlening, de gezondheidszorg, de nazorg enz.
Dit kabinetsstandpunt wordt in eerste instantie gecoördineerd in het Ministerieel Beleidsteam.
- Gegeven de analyse van de RVI en gegeven de overige bevindingen, zoals die langzamerhand ter tafel komen, stel ik voor de inbreng van V&W in het standpunt van het kabinet op een tweetal kernpunten te concentreren:
 - ◊ regeling van de onderwerpen rond het "bezigen", als zijnde oneigenlijk in vervoerregelgeving, in het Vuurwerkbesluit cq (voor een aantal andere onderwerpen) in andere regelgeving van VROM.
Hiermee wordt een belangrijk deel van de knelpunten in de uitvoeringstaak van de RVI opgelost.
 - ◊ Classificatie van stoffen ten behoeve van het vervoer.
Belangrijke elementen hierin:
 - * aanscherping van de internationale (VN) regels, waar het gaat om de classificatie van stoffen.
Thans wordt gewerkt aan een infopaper voor de VN-vergadering, waarin gewag wordt gemaakt van de problematiek en van de noodzaak om - vanwege de controlebaarheid of vanwege de gevaarzetting van stoffen - nadere aanscherping te overwegen, gegeven de ervaringen tot nu toe.
Hierbij valt te denken aan zaken als:
 - * verplicht stellen testrapporten te overleggen
 - * nadere criteria voor de classificatie van stoffen*Belangrijk is het om hiervoor in VN-verband overeenstemming te bereiken.*
 - * verantwoordelijkheid van de importeur/handelaar voor een juiste classificatie.
Hiermee wordt een belangrijke schakel in de keten een expliciete verantwoordelijkheid gegeven. Dit wordt gerealiseerd in het Vuurwerkbesluit.
 - * verhoging effectiviteit van controles op vuurwerk.
Hierbij wordt gedacht aan zaken als: opvragen testrapporten bij vuurwerk, verdere verhoging kennisniveau inspecteurs, grotere inzet op vuurwerk, bestrijding illegale handel in vuurwerk, informatiepunt vuurwerk ter bestrijding van de illegale handel, samenwerking met inspecties in Nederland en andere landen, afspraken met China om meer inzicht te krijgen in testprocedures, monsternamen en onderzoek van monsters door



TNO enz.

Tevens is het van veel belang de eigen verantwoordelijkheid van VROM te benadrukken om bij het toezicht op de opslag ook nadrukkelijk het toezicht op de juistheid van de classificatie van de opgeslagen stoffen mee te nemen. Anders gezegd, waar het gaat om (het toezicht op) de classificatie ligt er niet alleen een taak voor V&W, doch ook voor VROM.

Ik verzoek u om met deze hoofdlijn voor de V&W-inbreng akkoord te gaan.

RAPPORT CULEMBORG

- In 1991 heeft zich in een vuurwerkfabriek in Culemborg een ramp voorgedaan, die tenminste enige gelijkenis lijkt te hebben met de ramp in Enschedé. Naar aanleiding van die ramp is indertijd een aantal rapporten opgesteld. Onduidelijk is wat precies met die rapporten is gedaan en wie daarover de beschikking had.
- De commissie Oosting zal in haar rapport hierop ingaan. Interdepartementaal is derhalve besloten ook daarover (welke rapporten waren er? Wat is daarmee gebeurd? Hoe verliep het besluitvormingsproces? enz.) een feitenreconstructie + analyse op te doen stellen. Daarvoor is een werkgroep ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van de departementen VROM, SZW, BZK, V&W.
- de feitenreconstructie is bijna gereed. Daarna volgt de analyse. Bedoeling is ook dit (gezamenlijke) stuk aan BZK rond 15 december aan te bieden.

HET VUURWERKBESLUIT VAN VROM

- Het Vuurwerkbesluit van VROM heeft tot doel een integrale regeling van het professionele en het consumentenvuurwerk. Dit behoudens de vervoersaspecten, die in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGs) blijven.
 - Voor V&W heeft dit Vuurwerkbesluit een aantal duidelijke voordelen:
 - ◊ de problematiek van het bezigen (=afsteken) wordt in dit Vuurwerkbesluit geregeld. Dat betekent dat de oneigenlijke taken, die nog steeds bij V&W waren ondergebracht, kunnen worden overgeheveld.
 - ◊ de importeur/handelaar krijgt een nadrukkelijke verantwoordelijkheid voor de juistheid van de classificatie van vuurwerk. Dat is belangrijk, omdat langs deze weg aan een schakel in de keten van het vuurwerk, die veel invloed kan uitoefenen op de juistheid van de classificatie, verantwoordelijkheden worden toebedeeld.
 - Er zijn een paar kanttekeningen te plaatsen bij het Vuurwerkbesluit:
 - ◊ de problematiek van de veiligheidsafstanden: hierover heb ik u per separate nota bericht. De hier te maken keuzes liggen gevoelig, gegeven de mogelijke precedentwerking en gegeven de mogelijke gevolgen voor het vervoer.
 - ◊ vergunningverlening voor het bezigen van ontplofingsgevaarlijke stoffen, anders dan vuurwerk. Het gaat hier om zaken als het afschieten van kanonnen bij educatieve en instructieve demonstraties, het opblazen van te slopen objecten enz.
- Ook hiervoor verleent de RVI vergunningen, hetgeen eveneens als oneigenlijk moet worden beschouwd. Bij de invoering van het Vuurwerkbesluit komt die taak te vervallen. Bezwaarlijk is dit niet, want deze activiteiten vallen onder de werking van de Wet explosieven voor civiel gebruik, die door VROM wordt uitgevoerd. Bovendien zijn op specifieke activiteiten nog andere wetten van toepassing, bijv. de Wet wapens en



munitie. Het verdwijnen van de vergunningverlening door de RVI betekent dus niet dat deze zaken tussen wal en schip zouden komen te vallen.

- Van belang is voorts de inwerkingtreding van het Vuurwerkbesluit vóór 11 december 2001. Dit in verband met de continuering van de strafbaarstelling van het bezigen. Voor het geval dat dit niet zou lukken, is een procedure tot wijziging van de WVGS in gang gezet. Inmiddels is in het overleg met Justitie daarover vastgesteld dat het beter is niet de WVGS, doch de Wet Economische Delicten daarvoor aan te passen.
- Op 29 november is het Vuurwerkbesluit van VROM aan de orde geweest in de RMC.
De conclusies daaruit treft u aan in bijlage 2.
Uiteraard zal nog een officieel verslag volgen.
- Op 12 december zal het voorstel voor het Vuurwerkbesluit worden behandeld in de RROM. Daarna volgt de Ministerraad. Ik zal u separaat ten behoeve van die behandelingen (aan de hand van de dan ter tafel liggende teksten) adviseren.

INTERIM-MAATREGELEN

- De ervaring leert dat het veelal enige tijd in beslag neemt voordat maatregelen in internationaal kader van kracht worden. Het is opportuun om, in afwachting daarvan, nationaal geldende interim-maatregelen te overwegen.
- De overwegingen daarvoor zijn de volgende:
 - ◊ Inmiddels is duidelijk dat het onjuist classificeren niet zelden voorkomt. Tevens is duidelijk dat uitvoering van de in de VN vastgestelde testcriteria voor de vaststelling van de classificatie niet overal eenduidig geschiedt. Dit zou kunnen leiden tot een te lichte classificatie.
Een combinatie van deze twee punten leidt tot de constatering dat het wijs is om met de classificatie zo voorzichtig mogelijk om te gaan: liever te zwaar geclassificeerd dan te licht.
 - ◊ Andere ministeries, met name VROM, hebben een interimbeleid van kracht verklaard. Voor VROM geldt dat (vooruit lopend op het Vuurwerkbesluit) de afstanden rond opslagplaatsen op basis van een effectgerichte benadering worden vastgesteld. Dat wil zeggen: ruime afstanden rond die opslagplaatsen (vanuit de insteek van de veiligheid).
 - ◊ Ook hebben contacten met enkele nabuurlanden (Duitsland, Engeland, Frankrijk) geleerd dat die landen bovenop de internationale verdragsverplichtingen nationale maatregelen hebben getroffen (voor opslag dan wel voor vervoer en opslag), die in de kern inhouden dat de stoffen opnieuw worden geclassificeerd.
- Op basis van deze overwegingen wordt thans door de beleidsdirectie en de RVI bezien of en zo ja op welke wijze, aan een interimbeleid invulling kan worden gegeven.

MINISTERIEEL BELEIDSTEAM OP 6 DECEMBER

Op 6 december zal een bijeenkomst plaats vinden van het ministerieel Beleidsteam Vuurwerk.

De officiële agenda moet nog volgen, doch naar alle waarschijnlijkheid zal de agenda de volgende onderwerpen bevatten:

- opening en verslag
- kabinetsstandpunt
- financiën
- onderzoeken



- *juridische zaken*
- *nazorg*
- *wederopbouw*
- *rondvraag*

Voor u zijn twee onderwerpen van belang: de voorbereiding van het kabinetsstandpunt en de onderzoeken.

- de voorbereiding van het kabinetsstandpunt betreft de inbreng van V&W in het kabinetsstandpunt. Ik stel u voor daarvoor de lijnen te volgen, zoals die hierboven onder het kopje "voorbereiding kabinetsstandpunt" zijn weergegeven
- het onderwerp "onderzoek" omvat de stand van zaken van de inspectie-onderzoeken. Daarop is onder het kopje "Analyse RVI" ingegaan.

Mocht de agenda voor het MBT daartoe aanleiding geven, zal ik u nog verder informeren.

Overigens zullen de directeur Transportveiligheid en de directeur RVI u desgewenst bij de bijeenkomst van het MBT vergezellen.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

ir B. Westerduin

Inleiding

Als agendapunt komt de door VROM voorbereide concept AMVB vuurwerk 12 december a.s. aan de orde. Ter voorbereiding van de RROM is er 28 november jl. in de RMC een ambtelijk advies voorbereid. Zodra het formeel opgestelde advies beschikbaar komt, zullen wij u dat ook toesturen.

Toelichting op de reeds plaatsgevonden RMC vergadering

Ik verwijs naar het verslag wat wij u zo snel mogelijk zullen doen toekomen twee belangrijke punten wil ik u op voorhand niet onthouden.

Precedent van een effectgerichte benadering.

Vertegenwoordigers van vrijwel alle departementen waren aanwezig. Vrijwel unaniem zag men als belangrijk politiek punt de uitwerking van een effectbeleid voor het vaststellen van veiligheidsafstanden. Het gaat hierbij dan vooral om de vrees van een precedentwerking naar het bestaande risicobeleid.

De opstelling van VenW was, zoals ook met u besproken, geen absoluut verzet tegen deze effectgerichte benadering voor vuurwerk maar wel aandacht voor de wijze waarop dit beleid moet worden gezien ten opzichte van het overige risicobeleid. Een duidelijke inbreng in de toelichting van de AMVB dus.

Vertegenwoordigers van het ministerie van VROM (DgM e.a.) gaven aan de discussie over een effectgerichte benadering niet meer uit de weg te gaan. Men greep de discussie ook aan door in dat verband het beleid rond Schiphol en het transport van brandbare en giftige gassen daarbij als voorbeeld te stellen en te verwijzen naar de wens van de maatschappij om ten tijde van en ramp ook daden van de overheid te zien. De voorzitter van de RMC deelde echter de mening van de meeste aanwezigen, en concludeerde dat hier vanwege het precedent een belangrijk punt lag ter bespreking in de Ministerraad. Het punt is ook uiterst principieel van aard. Het gaat zoals de voorzitter opmerkte om een inzet in deze AMVB die naar aanleiding van een ramp de nodige daadkracht toont maar waar wijsheid niet vergeten mag worden. Het laat zich aanzien dat in de RROM en straks in de Ministerraad de meningen over deze benadering in deze concept AMVB flink zullen verschillen. Het is op voorhand duidelijk dat de effectgerichte benadering voor de veiligheid hoog scoort maar voor de inrichting van ons land, toch ook juist waar het vervoersactiviteiten betreft, niet haalbaar zal blijken.

Relatie met rapport Oosting

Sterk kwam uit de reacties naar voren dat de tijd volgorde van de opstelling / behandeling van deze AMVB en het rapport Oosting naar aanleiding van de ramp te Enschede geen gelukkige is. Dit is des te knellender omdat de verwachting is dat de oorzaak van de ramp toch ook vooral gezocht moet worden in moeilijkheden met het classificeren van vuurwerk en dat in deze AMVB wordt uitgegaan van juist geclassificeerd vuurwerk. De garantie voor goede classificatie is in de AMVB gevonden door de verantwoordelijkheid ook bij de importeur te leggen. Dat is op zich een goed punt, maar zelfs met uitgebreide controles is dan juist bij vuurwerk dat nog geen garantie dat de classificatie ook echt zo klopt dat een ramp als die bij Enschede niet zou kunnen plaatsvinden.

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De Minister

Classificatienummer
-

10.2.4/
e

Contactpersoon

10.2.e

Datum

12 januari 2001

Oms kenmerk

G/V-01/000311

Onderwerp

vuurwerk

Doorkiesnummer

1569

Bijlage(n)

2

Uw kenmerk

-

Getypt door/paraaf

10.2

Vergeleken door/paraaf

-

Verzonden door/paraaf

VL

Ondertekening door/paraaf

D10.2.e

Medewerking van/paraaf

dir V 10.

J 10.2.4/

-

12/1 10.2.e

gezien

Afschrift aan

beleidsteam vuurwerk VL

beleidsteam vuurwerk

10.2.e

Vervolg op

-

Rappeldatum

-

Verzenddatum

-

Verzendwijze

-

Na verzending retour aan

-

Adres

-

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Directie Transportveiligheid

Aan
De Minister

Min. v. Verkeer en Waterstaat
Ingekomen

15 JAN 2001

Afgedaan

BSG/

805
10.2.e

15/1

Contaktpersoon
10.2.e

Datum
12 januari 2001
Ons kenmerk
G/V-01/000311
Onderwerp
vuurwerk

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Uw kenmerk

10.2.e

10.2.e

Doel nota

De nota heeft twee doelen:

- advies voor uw inbreng bij de bijeenkomst op 18 januari van het Ministerieel Beleidsteam Vuurwerk
- informatie over de (lopende) analyse van de follow-up bij de ramp in Culemborg

Ministerieel Beleidsteam

U heeft te kennen gegeven om op 18 januari a.s. de vergadering van het Ministerieel Beleidsteam bij te wonen. Indien u dat wenst zult u daarbij worden vergezeld door de heer 10.2.e

Algemene info

Spoedig na de ramp op 13 mei 2000 is, onder voorzitterschap van BZK, op rijksniveau de coördinatie ter hand genomen;

- Het Ministerieel Beleidsteam (MBT), dat maandelijks vergadert;
- Het Interdepartementaal beleidsteam (IBT). Ook dit team vergadert maandelijks. Dit team kent verschillende subgroepen: het IBT-financiën, het IBT-inspecties, het IBT-juridische zaken. De bijeenkomsten van het MBT worden in dit "ambtelijk voorportaal" voorbereid.

De (meest) betrokken departementen zijn: BZK, VROM, SZW, V&W, VWS, Justitie en Defensie.

De agenda's van IBT en MBT werden tot op heden veelal opgebouwd rond de volgende onderwerpen: Wederopbouw, nazorg, onderzoeken (van inspecties, commissie Oosting, strafrechtelijk onderzoek), financiën (commissie Financiële Afwikkeling Vuurwerkcramp, regeling voor particulieren, regeling voor ondernemers), juridische zaken, voorbereiding kabinetsstandpunt.

Afdeling Lading & Risicobeleid
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG
Arillerie, Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag
Internet www.minvenw.nl/dgg/dgg

Telefoon (070) 351 5171
Telefax (070) 351 1479

Bereikbaar vanaf CS met tramlijnen 1, 9 of 15 en buslijn 13. Vanaf H5 met tramlijnen 9 of 12 (lijn 12 vanaf CS als lijn 16) en buslijn 18.



Stand van zaken

De volgende data zijn van belang:

- op 15 januari zullen de analyses van de inspecties (waaronder de analyse van de Rijksverkeersinspectie) worden gezonden aan de commissie Oosting en de Kamer
- op 26 januari zal het ontwerp Vuurwerkbesluit van VROM in de Ministerraad worden geagendeerd
- de analyse van de gang van zaken rond de follow-up van Culemborg zal - naar verwachting - door een werkgroep van vier inspecties afgerond worden op 7 februari
- de commissie Oosting hoopt haar rapport in de tweede helft van februari gereed te hebben
- afronding van het strafrechtelijk onderzoek is nog steeds voorzien eind maart. Gegeven de complexiteit van dat onderzoek is het echter de vraag of die datum gehaald zal worden.

Standpunt kabinet

Ten behoeve van de voorbereiding op het kabinetsstandpunt is door BZK een groslijst opgesteld van onderwerpen, die aan de orde zouden kunnen komen in het kabinetsstandpunt. U treft deze groslijst als bijlage 1 aan. Conclusie van het beraad van de betrokken SG's op 10 januari over vuurwerk was: deze groslijst voor reactie kabinet in hoofdlijn volgen.

Zoals uit de groslijst blijkt staat V&W bij een drietal onderwerpen genoemd: classificatie vuurwerk, import/vervoer van gevaarlijke stoffen, bezigen en afleveren van vuurwerk.

Voorstel voor inhoudelijke inbreng

In de lijn van het gesprek in de M/DGG-staf van maandag jl stel ik u voor langs de volgende hoofdlijnen een inbreng te leveren:

- via internationaal overleg de systematiek van classificatie van vuurwerk beter uitvoerbaar en handhaafbaar maken.

Toelichting:

- Beleidsmatig zijn in internationale gremia (aanbevelingen op VN-niveau, uitwerking daarvan in verdragen voor de verschillende vervoermodaliteiten) regels vastgelegd over het vervoer van vuurwerk: voorschriften voor de classificatie van vuurwerk en – op basis van die classificatie – voorwaarden aan verpakkingen, voer- en vaartuigen, bemanning enz. Deze internationale voorwaarden zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.
- In december 2000 is door Nederland de problematiek rondom het vuurwerk, in het licht van de ramp in Enschedé, en de gevolgen die dat zou moeten hebben voor de vervoerreglementering, aangekaart in het "VN-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods". Hieraan voorafgaand heeft de NL-delegatie informeel hierover met (o.a.) de Chinese delegatie gesproken. Resultaat van het overleg in de VN was een breed draagvlak voor onderzoek naar een scherpere reglementering, met name ook waar het gaat om een beter uitvoerbaar en handhaafbaar systeem van classificatie. Nederland is uitgenodigd om t.b.v. de bijeenkomst van het



*subcommittee in juli met een voorstel hiertoe te komen.
Daaraan wordt inmiddels (met behulp van TNO) gewerkt.*

- (interim-)maatregelen, met name gericht op omkering van de bewijslast waar het gaat om de classificatie van vuurwerk

Toelichting:

- *Het duurt een aantal jaren eer het internationale beleid kracht van wet krijgt: eerst VN-aanbevelingen en daarna vastlegging daarvan in internationale verdragen voor de verschillende modaliteiten.
Gegeven de kennis die we nu hebben over classificatie (proeven in Berlijn, overleg in VN-verband) wordt sterk overwogen om voor het nationaal (en daarop aansluitend het Europees) vervoer een aantal interim-maatregelen voor te stellen, die (verhoging van de) veiligheid van het vervoer van vuurwerk en het effectiever maken van de handhavingsketen tot doel hebben.*
- *aankoersen op een systeem, waarbij vuurwerk wordt geclassificeerd als 1.1 (of voor bepaalde soorten 1.3), tenzij de importeur kan aantonen dat dat anders is*

- overdracht van het dossier "bezigen van vuurwerk en afleveren van vuurwerk"

Toelichting:

- *Het gaat hier om een onderwerp, dat oneigenlijk is voor V&W, maar nog steeds in de V&W-wetgeving is opgenomen (ingevolge de Wet vervoer gevaarlijke stoffen). Eigenlijk had VROM dit onderwerp reeds lang moeten overnemen. Dat heeft echter langer geduurd dan de bedoeling was. Met het nieuwe, thans op stapel staande Vuurwerkbesluit van VROM zal hieraan gevolg worden gegeven.
De RVI geeft – kort gezegd – vergunningen voor het bezigen en het ter aflevering voorhanden hebben van professioneel vuurwerk. Tevens is de RVI belast met toezicht en opsporing.*



Analyse Culemborg

Lopende het onderzoek naar de toedracht en afwikkeling van het ongeval te Enschede werd opgemerkt dat in 1991 eveneens een ongeval met vuurwerk had plaatsgevonden te Culemborg. Het ongeval te Culemborg wordt eveneens bij het onderzoek betrokken om na te gaan of en zo ja welke leermomenten er zijn geweest en indien zulke leermomenten er inderdaad waren, wat daar dan mee is gebeurd.

Hiervoor voert een viertal inspecties een onderzoek uit, in aanvulling overigens op het onderzoek van de commissie Oosting over dit onderwerp. De commissie Oosting zal ook gebruik maken van hetgeen de inspecties zullen constateren en concluderen. Doel is om begin februari dit gezamenlijk inspectierapport gereed te hebben. De betrokken departementale inspecties zijn van de ministeries VenW, VROM, BZK en SZW. Het laat zich thans overigens aanzien dat behalve deze departementen ook Justitie en Defensie een rol te spelen hadden/gaspeeld hebben bij het dossier Culemborg.

Op dit moment wordt door de groep van vertegenwoordigers van de vier inspecties hard gewerkt aan het schrijven van het rapport en het houden van de daarvoor benodigde interviews.

De bedpeling is een feitenreconstructie op te stellen en te analyseren wat met kennis en informatie naar aanleiding van het Culemborg ongeval is gedaan. Bijgaand (bijlage 2) treft u een overzicht aan van hoe dit althans op dit moment bij VenW beleefd wordt. Dit overzicht wordt ook als voorbeeld gebruikt voor de andere departementen.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

ir B. Westerduin

Culemborg:

De rapporten naar aanleiding van het vuurwerkongeval 14-02-1991

Op grond van intern onderzoek en uitgaande van de stand van zaken in het gezamenlijke inspectieonderzoek *tot nu toe*, kunnen waar het gaat om de betrokkenheid van V&W de volgende conclusies worden getrokken.

Geen van de naar aanleiding van het ongeval te Culemborg opgestelde rapporten is formeel naar VenW verstuurd, noch zijn er in enig overleg voor VenW mogelijk relevante conclusies en aanbevelingen uit die rapporten aan de orde gesteld.

Een kopie van het TNO rapport in opdracht van het OM werd desondanks, drie dagen voordat in een interview met de commissie Oosting naar dit rapport gevraagd werd, in een persoonlijk archief van een medewerker aangetroffen. Overigens een medewerker, die gelet op zijn functie feitelijk niets met het onderwerp van doen had.

In het interview met de commissie Oosting is daarom ook bevestigend geantwoord ten aanzien van het kennis hebben van dit rapport. Het rapport was immers waarschijnlijk al jaren informeel ergens bij VenW aanwezig.

Er waren voor VenW tenminste vijf mogelijkheden om kennis uit de inhoud van deze rapporten te verkrijgen.

1 Rechtsreeks van een collega departement.

Het OM heeft het TNO rapport, voor zover is nagegaan, niet aan VenW verstuurd.

BZK, had kennis van een aantal voor VenW belanghebbende aanbevelingen blijkens een interne BZK notitie van 22-2-91 en nog een notitie van 8-8-91. Over de inhoud van deze notities is zover kan worden nagegaan niet met VenW gesproken.

SZW heeft eveneens een rapport naar aanleiding van het ongeval van Culemborg opgesteld, daarover is echter niet met VenW gecommuniceerd.

2 Via de CPR

In de Commissie Preventie Rampen (V&W maakt van deze commissie deel uit naast SZW [voorzitter], BZK en VROM) is naar aanleiding van het ongeval te Culemborg het onderwerp vuurwerk aan de orde gesteld. Het onderwerp bleef "beperkt" tot het in discussie brengen van veiligheidsafstanden bij opslag en explosie veilige constructie. Er is indertijd gesproken over een subwerkgroep, waarin zoals uit stukken blijkt, VenW geen rol zag weggelegd/geen prioriteit gaf aan die specifieke onderwerpen. Later blijkt overigens dat de werkgroep in het geheel niet is gestart vanwege budgettaire problemen.

3 Via TNO

De kennis in Nederland omtrent explosieven, waaronder vuurwerk, is voor een belangrijk deel geconcentreerd bij TNO/PML. Deze organisatie heeft ook veel onderzoek uitgevoerd naar aanleiding van het ongeval in Culemborg en deze organisatie werd en wordt ook door VenW ingehuurd om als deskundige autoriteit mede de Nederlandse delegatie te vertegenwoordigen in het internationale overleg over regels ten aanzien van ondermeer de classificatie van vuurwerk. TNO/PML heeft nooit aanleiding gezien/ nooit kennis naar voren gebracht die gerelateerd kan worden aan lessen vanwege het ongeval te Culemborg.

4 via het informele circuit

Zoals VenW thans moet vaststellen, is het TNO rapport in opdracht van het openbaar ministerie via het informele circuit bij de betreffende beleidsafdeling terecht gekomen. Voor zover kon worden nagegaan is dit exemplaar echter niet in handen geweest van de voor het internationale overleg verantwoordelijke leiding en medewerkers van de afdeling.

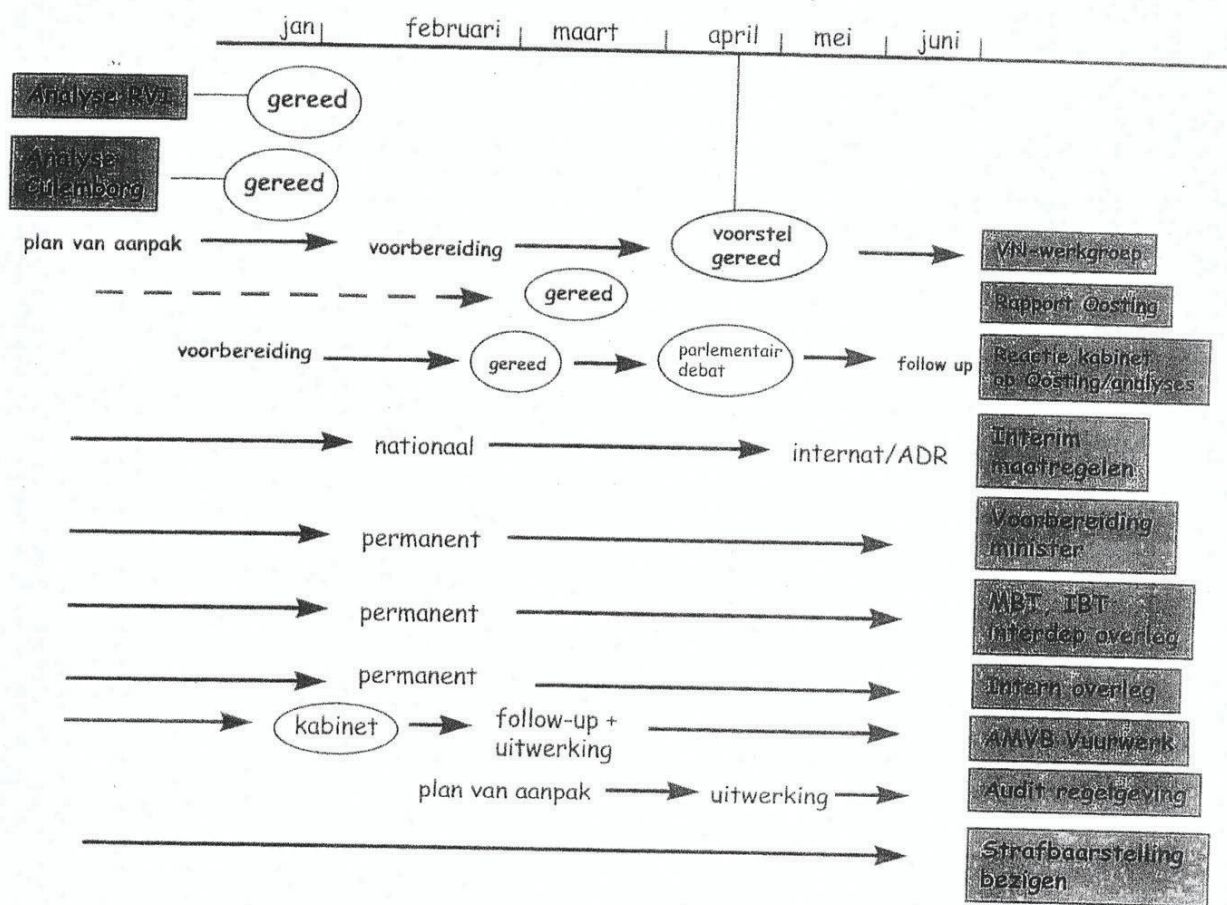
X
dit
had
veel
moeite
worden

5 Een actieve opstelling van het ministerie

De laatste onderzochte mogelijkheid is die waarbij VenW zelf actief naar informatie op zoek gaat vanwege haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het vervoer en het bezigen van vuurwerk. Zover is nagegaan heeft VenW geen aanleiding gezien om de oorzaak van het vuurwerkongeval te Culemborg na te gaan. Hierbij moet worden bedacht dat het ging om een vuurwerkfabriek waarbij er geen directe relatie ligt met vervoer noch met het bezigen van vuurwerk.

Verdere planning

De planning voor een eerste conceptrapportage is om deze omstreeks 20 januari gereed te hebben. Het definitieve rapport is, begin februari toegezegd. Zodra er een concept ligt, zal u dat ter informatie worden toegezonden.



Datum
20 november 2000

Kenmerk
882000/88100

Blad
4 van 5

Groenlijst

Op basis van het eerder aan de IBT uitgereikte BZK-outline is onderstaande groenlijst samengesteld. Het bevat onderwerpen die aan de orde (zouden kunnen) komen in het definitieve kabinetstandpunt. De groenlijst vormt direct de basis voor de indeling van het definitieve dossier.

Indeling

Primaar betrokkenen

INLEIDING

BZK

ALGEMENE REACTIE OP DE RAPPORTAGES

Betrokken beleidsdirecties

PRO-ACTIE EN PREVENTIE

Aandachtspunten o.a.:

VERGUNNINGEN

- . Vergunningenproces, incl. naleving, toezicht en controle
 - Wet milieubeheer en bouwregelgeving
- . Betrokkenheid brandweer bij vergunningenproces
- . Bureau Adviseur Milieuvergunningen (MILAN)
- . Classificatie vuurwerk
- . Import/vervoer gevaarlijke stoffen
- . Bezigen en afleveren vuurwerk (Reglement Gevaarlijke Stoffen)
 - Oude situatie
 - Nieuwe situatie

VROM/BZK/Defensie/V&W

BZK/VROM
Defensie/VROM
V&W/VROM
V&W/VROM
V&W/VROM

RUIMTELIJKE ORDENING

- . Bestemmingsplannen en zoning

VROM

INFORMATIEVOORZIENING

- . Informatievoorziening van gemeenten naar burgers
- . Informatievoorziening van Rijk naar provincie/gemeente

Rijk
Rijk

PREPARATIE EN REPRESSIE INCLUSIEF ORGANISATIE HULPVERLENING BIJ ONGEVALLen, RAMPEN EN CRISES

Aandachtspunten o.a.:

PREPARATIE

- . Planvorming (rampenplan, -bestrijdingsplan, aanvalsplan o.d.)
- . Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
- . Deskundigheid personeel
- . Oefenen (bestuurlijk en operationeel)
- . Arbeid
 - Risico inventarisatie en -evaluatie

BZK
BZK
BZK/VWS
BZK
SZW



Datum
20 november 2000

Regio
BZK/VWS

Blad
8 van 8

- (Beschikbaarheid) beschermingsmiddelen

SZW

ALGEMENE COÖRDINATIE

- . Alarmering en paraatheid
- . Opschaling
- . Samenwerking hulpverleningsdiensten
- . Operationele informatievoorziening
- . Bestuurlijke coördinatie
- Rol burgemeester/opperbevel-betrokkenheid bij rampen en zware ongevallen
- . Operationele leiding (incl. CoRT)
- . Verbindingen (telecommunicatie)
- . Meldkamers
- . Bijstand (binnen- en buitenland)
- . Logistiek
- . Para-voorziening

BZK
BZK
BZK/VWS/Defensie
BZK
BZK

BZK
BZK
BZK/VWS
BZK/Defensie
BZK
BZK

BRON- EN (PRIMAIRE) EFFECTBESTRIJDING (INCL. REDDING)

- . Brandbestrijding, technische hulpverlening
- . Redding
- . Meten, registreren en evalueren gevaarlijke stoffen
- . Ontsmetting (o.a. voertuigen, infrastructuur, mensen)
- . Milieuzorg
- . Toegankelijk en begaanbaar maken, opruimen

BZK
BZK
BZK
BZK
BZK/VWS
BZK

GEZONDHEIDSZORG

- . Geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen
- . Preventieve volksgezondheid

BZK/VWS
VWS

RECHTSORDE EN VERKEER

- . Handhaven openbare orde
- . Verkeer regelen
- . Bereikbaarheid en afzetting rampterrein

BZK
BZK
BZK

BEVOLKINGSZORG

- . Waarschuwen bevolking (o.a. WAS)
- . Evacuatie bevolking
- . Opvang en verzorging bevolking
- . Primaire levensbehoeften bevolking
- . Registratie slachtoffers/vermisten
- . Overlevenszorg
- . Identificatie slachtoffers
- . Publiekvoorziening

BZK
BZK
VWS/BZK
BZK
BZK
BZK
BZK
BZK/VWS



Datum
20 november 2004

Kennings-
E52003/00158

Blad
8 van 8

NAZORG EN EVALUATIE

Aandachtspunten o.a.:

NAZORG

- . Organisatie nazorg
 - Inzet liaisons
- . Rijkscoördinatie afdeling vuurwerkramp
 - Samenwerking Rijk-provincie-gemeente
- . Psychosociale hulpverlening
(richting bevolking en hulpverleners)
- . Registratie hulpverleners
- . ARBO-diensten (t.b.v. hulpverleners)
- . Wederopbouw
- . Follow-up Gulemborg
- . GPR

BZK/VWS

BZK

VWS/SZW/BZK

VWS

SZW

GSI

VROM/BZK/SZW

SZW/VROM/BZK

ONDERZOEK INCIDENT

- . Coördinatie Onderzoeken
- . Strafrechtelijk onderzoek
- . Commissie Onderzoek Vuurwerkramp

BZK

OM

BZK

FINANCIËLE AFHANDELING

- . Commissie Financiële Afwikkeling
- . Financiële ondersteuning getroffen
- . Schaderregistratie en -afhandeling

FIN/BZK/EZ

FIN/BZK/EZ

FIN/BZK/EZ

CONCLUSIE

Betrokken beleidsdirecties



Notitie

Aan: de minister

Betreft: ramp met de vuurwerkonslag in Enschede

Van: 10.2.e

Datum: 25 mei 2000

Bijgaand treft u ten behoeve van de Ministerraad van 26 mei a.s. een dossier aan met daarin feiten, ontwikkelingen en openstaande acties.

Het ministerie van VenW is slechts zijdelings betrokken daar waar het gaat om een ramp in een opslagplaats. Immers bij veiligheidsvraagstukken bij een opslag is de Wet Milieubeheer aan de orde.

Toch is het mogelijk, zo niet voor de hand liggend, dat u vanuit uw verantwoordelijkheden aangesproken kunt worden.

- Het gaat dan, specifiek gericht op vuurwerk, vooral om het bezigen (dit is het voor afsteken gereed maken en afsteken) van deze producten.
- Het gaat verder om het vervoer van vuurwerk en de naleving daarbij van de regels die daarvoor gesteld worden. Bij juist deze opslag is vervoer toch een onderwerp omdat voor de opslag van vuurwerk gebruik gemaakt werd van (zee)containers. Gelet op de effecten (detonatie) van de opslag is het geenszins uitgesloten dat in de containers niet die klasse stoffen zaten dan die welke op de containers vermeld stonden en welke waren toegestaan op het terrein.
- Het ligt voorts voor de hand dat de ramp de aandacht ook vestigt op aanverwante risico-opleverende activiteiten dus niet alleen het vervoer van vuurwerk maar ook andere gevaarlijke stoffen in opslag, in productie en vanuit het vervoer. Concreet zal het bij dat onderwerp dan gaan om het risicobeleid.

OVERZICHT GEBEURTENISSEN VUURWERK IN PERIODE 15 MEI TOT EN MET 25 MEI

Uitstaande acties

1. Justitie heeft drie zeecontainers, die bestemd waren voor SE Fireworks doch daar nog niet waren aangekomen, voor onderzoek in beslag genomen en aan het verkeer onttrokken. Op verzoek van de Officier van Justitie in Almelo doet de Rijksverkeersinspectie onderzoek naar de inhoud van die containers, met name over de vraag of de etikettering klopt met de feitelijke inhoud. Daartoe heeft de Rijksverkeersinspectie monsters van de lading genomen en aan TNO verzocht die te testen. Deze 3 containers maken deel uit van een partij van 5 containers. Twee containers waren op het moment van de ramp reeds op het bedrijfsterrein en zijn verwoest.

Inmiddels is de RVI nog een container bestemd voor Fireworks op het spoor.

NB Over de resultaten van dit onderzoek valt nog niets met zekerheid te zeggen zolang de testresultaten van TNO nog niet bekend zijn. De eerste signalen wijzen in de richting van een verkeerde classificatie van het vuurwerk in die zin dat de klasse 1.4G, waarin was ingedeeld en dienovereenkomstig verpakt, waarschijnlijk een zwaardere klasse had moeten zijn.

Overigens heeft Justitie bekend gemaakt geen mededelingen te doen over de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek

2. Naar aanleiding van de ramp in Enschedé is door de Rijksverkeersinspectie - evenals door andere bij vuurwerk betrokken inspecties - een werkplan opgesteld, met daarin de belangrijkste onderzoeken voor de komende periode. Voor de duidelijkheid zij hierbij vermeld dat de RVI op grond van de wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen onderzoek doet naar het vervoer, het afleveren en het bezigen (afsteken) van gevaarlijke of explosieve stoffen. De RVI heeft met de opslag van vuurwerk geen bemoeienis.

De RVI kan en zal zich in haar onderzoek concentreren op de volgende punten:

1. De RVI zal de historie van SE Fireworks qua vergunningen nagaan vanaf januari 1998 tot de dag van de ramp op 13 mei 2000.
2. De RVI zal de hoeveelheden en soorten vuurwerk inventariseren (inclusief documenten) die tussen 1 januari 1998 en 13 mei 2000

(in zeecontainers) zijn vervoerd van Rotterdam naar Enschede (S.E. Fireworks).

3. Verder zal worden gezocht naar containers met vuurwerk die mogelijk thans nog per zeeschip onderweg zijn naar Rotterdam naar Enschede.
4. SE Fireworks was verplicht op grond van zijn bezigingsvergunning minimaal 24 uur van te voren evenementen aan te melden bij de RVI. Op grond van zo'n melding wordt steekproefsgewijs op de plaats waar het vuurwerk wordt afgestoken gecontroleerd. SE Fireworks had voor 13 mei jl. geen evenement aangemeld. Echter, de RVI zal de VNG (Ver. Ned. Gemeenten) voor de zekerheid benaderen om via een "cross check" te bezien of er die avond evenementen plaats hebben gehad/zouden hebben en zo ja, wie het vuurwerk daarvoor heeft geleverd/zou leveren.

Tot onderzoek van de punten 2 en 3 is besloten in overleg met het OM 10.2.e te Almelo.

Daarnaast verricht de RVI desgevraagd ad hoc ondersteunende werkzaamheden op verzoek van bijvoorbeeld gemeentelijke milieudiensten of de milieu-inspectie van VROM (zie bijlage).

Interdepartementaal overleg

3. Het Interdepartementaal Beleidsteam is een aantal malen bijeen geweest. Onderwerpen van de laatste vergadering op 23 mei jl:
 - voorbereiding van de brief aan de Tweede Kamer, met daarin de activiteiten van de ministeries naar aanleiding van de ramp in Enschede. Namens V&W is voorgesteld een passage op te nemen over de betrokkenheid van de RVI bij het onderzoek naar de onderschepte containers voor fireworks.
 - in een volgende bijeenkomst zal worden gesproken over de evaluatie van het bestaande beleid
4. Op het niveau van inspectiediensten is eveneens een coördinerend overleg onder leiding van BZK ingesteld. Vorige week en deze week zijn de betrokken diensten (waaronder voor V&W de Rijksverkeersinspectie) bij elkaar geweest. Belangrijkste aandachtspunt uit het overleg op 24 mei: elke inspectiedienst zal een plan van aanpak maken met de voorgenomen activiteiten. Dit wordt

gedaan om duidelijkheid te creëren naar buiten en om te voorkomen dat overlappen zullen ontstaan. Zie verder het werkplan van de RVI onder 2.

5. Inmiddels is in het Interdepartementaal Overleg een concept-brief aan de Tweede Kamer opgesteld (zie bijlage). (Het is mogelijk dat vanuit de departementen nog amendementen op dit concept worden aangebracht) Bedoeling is dat deze brief in de Ministerraad van 26 mei aan de orde komt. Mijn advies is dat u met die brief akkoord kunt gaan.

Betrokkenheid V&W bij vuurwerk

6. In de nota dd 15 mei (bijlage) is reeds een korte schets gegeven van de betrokkenheid van V&W bij vuurwerk. Het gaat om betrokkenheid:
- bij het vervoer van vuurwerk. Dit is vervat in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en (voor zee- en luchtvaart) in de Schepenwet en Luchtvaartwet.
Het beleid is een verantwoordelijkheid voor V&W (veelal op basis van internationale verdragen), de handhaving ligt primair bij de Rijksverkeersinspectie
 - bij de vergunningverlening voor het bezigen (dat is - zeg maar - het afsteken) van vuurwerk.
Het beleid is nog steeds vormgegeven op basis van enkele relevante bepalingen uit het oude Reglement gevaarlijke stoffen. Dit reglement bestaat nog steeds, op basis van enkele overgangsbepalingen die 4 jaar geleden bij de vaststelling van de WVGS en het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen daarin zijn opgenomen. De basis voor de vergunningverlening is hiermee in juridisch opzicht zwak te noemen. De beleidsverantwoordelijkheid (en daarmee de verantwoordelijkheid voor vergunningverlening en controle) moet worden overgedragen aan VROM.
De uitvoering in de vorm van vergunningverlening geschiedt door de RVI. De RVI heeft aan 71 bedrijven een vergunning verleend
Ook de handhaving geschiedt door de RVI
 - bij de vergunning voor aflevering van vuurwerk: voor het afleveren van vuurwerk waarop het vuurwerkbesluit Wet milieugevaarlijke stoffen van toepassing is, is zo'n vergunning nodig.
Ook dit beleid steunt nog op de hiervoor genoemde overgangsregeling. Verantwoordelijkheid voor beleid, vergunningverlening en handhaving behoren te worden overgedragen aan VROM.
De RVI heeft aan 28 bedrijven een vergunning verleend. De handhaving ligt bij de RVI

7. De handhavingsinspanningen van de RVI richten zich op:

- controles op het vervoer, laden, lossen en de tijdelijke opslag van vuurwerk
- broncontroles bij bedrijven met een vergunning voor het afleveren van vuurwerk
- broncontroles bij bedrijven met een vergunning voor het bezigen van vuurwerk
- inspecties op het bezigen van vuurwerk op zich

8. Systematiek RVI voor controles op bezigingsvergunning.

- bezigingsbedrijf meldt (conform de voorschriften bij de bezigingsvergunning) evenement bij RVI aan waar het vuurwerk zal afschieten (dit inclusief de goedkeuring van burgemeester)
- RVI controleert steekproefsgewijs ter plaatse of bij het vervoer of de veiligheidsvoorschriften voor het bezigen cq het vervoer worden nageleefd
- tevens gaat RVI na of er evenementen zijn, die niet zijn aangemeld. In dat geval staat controle hoog op prioriteitenlijst

9. RVI heeft rapportage opgesteld over controleresultaten en vergunningverlenende activiteiten uit afgelopen tijd over vuurwerk (zie bijlage).

Resumerend aan de hand van de hierboven aangehaalde bijlage kan worden gesteld dat met name het niet hebben van een vervoerdocument (VLG 21x), het onjuist vermelden van de stofclassificatie c.q. onjuist invullen van het vervoerdocument (VLG 41X) en in het bijzonder een onjuiste classificatie van de stof (VLG 24x) kan leiden tot onveilige situaties. Daar waar namelijk een relatie is gelegd met een onjuiste classificatie (in de meeste gevallen en lichtere (en dus minder gevaarlijke) classificatiecode zal veelal sprake zijn van een lichtere verpakking. Dat wil zeggen dat de stof die getransporteerd wordt, wordt vervoerd in een verpakking welke niet afdoende bescherming biedt bij calamiteiten waardoor niet uitgesloten kan worden dat een snellere (ongewilde) doorstroming van explosies kan plaatsvinden. Een onterechte toepassing van een (lichtere) classificatiecode kan economische voordelen bieden (minder zware voorschriften zijn van toepassing en er kan zelfs sprake zijn van beperkte vrijstellingen). Ook voor de opslag kan het vorenstaande gevolgen hebben. Immers meer produkt (met onjuiste classificatiecode) kan worden opgeslagen terwijl de gevaarszetting door de combinatie van onjuiste classificatie met onjuiste verpakking onevenredig toeneemt

Overdracht vuurwerkdossier t.a.v. bezigen en afleveren aan VROM.

10. In de (lange) geschiedenis rond de overdracht van het bezigen van professioneel vuurwerk van VROM kan slechts een uittreksel uit de chronologie worden gegeven:

- 26-09-79: Nota vervoer gevaarlijke stoffen. Blz. 14: "Regels betreffende het bezigen van gevaarlijke stoffen, zoals de WGS wel kent, zouden in de WVGs vervallen, omdat dat in het kader van andere wetten hetzelfde, maar ook beter, kan worden geregeld...."
- 24-05-1989: (2^e Nota vervoer gevaarlijke stoffen) WVGs zal uiterlijk in 1990 de kamer bereiken; overige wetgeving zal worden geharmoniseerd.
- 10 januari 1989 en 11 juli 1990: brieven van d-gV aan plv. d-g M (VROM) waarin herinnerd wordt aan de afspraken rond de overdracht i.v.m. de beleidsnota vervoer gevaarlijke stoffen uit 1979. Gewezen wordt op de beoogde inwerkingtreding van de WVGs en in verband daarmee verzocht om tijdige het nieuwe Vuurwerkbesluit Wms tot stand te brengen.
- 4-2-1993 Vuurwerkbesluit Wms. In de nota van toelichting wordt aangekondigd dat naast dit besluit, dat op vuurwerk voor particulier gebruik betrekking heeft, er een tweede besluit op grond van de Wms aan komt, waarin het gebruik van professioneel vuurwerk wordt geregeld.
- 20-06-1995 Het tweede gewijzigde Vuurwerkbesluit voor professioneel vuurwerk wordt afgeschoten in de Rmc, omdat Justitie het niet eens is met het daarin opgenomen systeem van algemene regels i.p.v. vergunningen voor het bezigen. We zijn weer terug bij af.
- 13-07-99: naar aanleiding van het weer mislukken van een regelgevingstraject schrijft de DG-Goederenvervoer een brief aan de DG-Milieu van VROM waarin een aantal afspraken wordt vastgelegd. De belangrijkste: uiterlijk 1 augustus komt er een Vuurwerkbesluit van VROM en wordt het Reglement gevaarlijke stoffen, de basis voor de huidige bezigingsregeling van V & W, ingetrokken.
- 20-07-99: De DG-Milieu van VROM bevestigt deze afspraak maar vraagt bij een eventuele geringe termijnoverschrijding van de datum van 1 augustus, het RGS nog even in stand te houden, om e.e.a. naadloos op elkaar aan te laten sluiten.
- 17-04-2000: Brief DG-Milieu van VROM (zie bijlage) dat vanwege interne redenen de termijn van 1 augustus niet gehaald zal worden. Gemikt wordt nu op de eerste helft van 2001. (Negatief antwoord van DG-Goederenvervoer ligt er in concept, is echter na de ramp in

afwachting van verdere ontwikkelingen nog niet verzonden).

11. De overdracht van het vuurwerkdossier aan VROM is zijdelings dinsdagavond weer in het nieuws gekomen tijdens een uitzending van NOVA (zie bijlage).

Kern: 10.2.e betoogde dat de overheid (met name VROM) ten onrechte een erkenningsregeling voor de vuurwerkbranche terzijde zou hebben geschoven. Desgevraagd zei 10.2.e niet uit te sluiten dat de ramp niet zou zijn geschied als de overheid het voorstel had overgenomen. Inmiddels heeft de Tweede Kamer minister Pronk hierover ter verantwoording geroepen.

Ter toelichting hierover het volgende: VROM heeft - nu zij de beleidsverantwoordelijkheid voor beziging en aflevering van vuurwerk moet overnemen - zich voorbereid op de vraag hoe zij dat beleid moet invullen. Dat heeft - in discussie met de bedrijfstak - geleid tot een opdracht aan een extern adviesbureau om de mogelijkheid van een erkenningsregeling te onderzoeken.

Deze erkenningsregeling is destijds door 10.2.e

10.2.e In overleg met de branche en de betrokken departementen opgesteld. Het eindresultaat was een regeling die veiligheidseisen bevatte voor het vuurwerkbedrijf. Deze regeling was wellicht bruikbaar als interne kwaliteitsregeling, maar de betrokken departementen waren unaniem van mening dat de regeling geen basis was bood voor het stellen van afdwingbare (wettelijke) normen die door de overheid gehandhaafd zouden kunnen worden, en om die reden is deze regeling als zodanig niet aanvaard. VROM had derhalve het voortouw bij dit overleg met de bedrijfstak. V&W participeerde daarin via een vertegenwoordiger van de RVI, gezien de kennis bij de RVI op het terrein van vuurwerk.

Kort nadat duidelijk werd dat de erkenningsregeling voor de overheid niet bruikbaar was, zijn VROM en V en W om de tafel gaan zitten om zelf een regeling te ontwerpen, in het kader van de overdracht naar VROM.

12. Ambtelijk advies over overdracht van vuurwerkdossier t.a.v. bezigen en afleveren: zo spoedig mogelijk overdracht van dit dossier aan VROM. Gedachte bij VROM tot nu toe was steeds dat dat beleid zou worden neergelegd in een Besluit op basis van de Wet milieugevaarlijke stoffen. Inmiddels heeft VROM de gedachte geuit om alle regelingen op het terrein van vuurwerk te bundelen in een Vuurwerkwet of AmvB. Op zich is dat een goede gedachte: het maakt het woud aan regelingen en diensten overzichtelijker, het geeft de mogelijkheid effectiever en efficiënter op te treden.

Probleem is dat het al gauw enkele jaren zal duren eer zo'n wet of Amvb in werking treedt. Het is onverantwoord om op basis van onze juridisch verouderde regelgeving vergunningverlening voor beziging en aflevering nog zo lang door te gaan.

In verband hiermee is van groot belang dat is er einde vorig jaar in het kader van de millennium viering een noodregeling op basis van de Wet milieugevaarlijke stoffen van het ministerie van VROM van kracht is geworden om de strafbaarheidsstelling van overtreding van de bestaande vuurwerkregels (het RGS) te regelen. Deze noodregeling loopt einde van dit jaar af. Anders gezegd: in het geval tot een Vuurwerkwet wordt besloten behoort tegelijkertijd een voorziening voor de overgangperiode te worden getroffen, waarbij VROM de verantwoordelijkheid voor beleid, regelgeving, vergunningverlening en controle overneemt. Bijvoorbeeld in de vorm - zoals oorspronkelijk de bedoeling was - van een besluit op basis van de Wet milieugevaarlijke stoffen.

Ontwikkelingen bij VROM

1. Als gevolg van de ramp in Enschede bezint M VROM zich op het risicobeleid.

Hierbij spelen de volgende zaken:

M VROM wenst meer accent te leggen op effectgericht beleid. Hierbij dankt hij aan het voorkomen van ongevallen door bepaalde risicovolle stoffen te onttrekken aan de maatschappij. Concreet spelen daarbij dan naast vuurwerk, Chloor en LPG.

Feitelijk wordt in het in voorbereiding zijnde NVVP deze beleidslijn ondersteund. Voorts wordt bij u een antwoordbrief ter mede ondertekening voorgelegd als reactie op een brief van de Waddenvereniging over het vervoer van Chloor. Met in die brief reeds dezelfde door M VROM aangegeven strekking, namelijk meer effectgericht beleid.

2. M VROM wenst een principiële discussie aan te gaan over het groepsrisico. De ramp in Enschede is daar immers een voorbeeld van. In het risicobeleid wordt beoogd om via een inspanningsverplichting het groepsrisico te beheersen. Slechts voor directe omgeving van de risicobron gelden hardere voorwaarden. Niet voor niets is voor deze beleidsmatig weinig vergaande insteek gekozen. Zowel voor economie en vervoer als juist ook voor ruimtelijke ordening zouden de consequenties bij een harde norm, bijvoorbeeld een grenswaarde, te groot zijn. M VROM wenst hier echter niet alleen verantwoordelijkheid voor te dragen in de zin dat de huidige insteek van deze problematiek (overigens naar onze mening een juiste insteek) wel de consequentie in zich heeft dat een ramp zoals in Enschede heeft plaatsgevonden niet uit te sluiten zal zijn.

Hierbij tekenen wij voor de volledigheid aan dat uit de stukken (milieuvergunning etc) ons niet gebleken is dat het risicobeleid een overweging geweest is bij de opslag van vuurwerk in Enschede.

3. VROM bereidt in het kader van Europese regelgeving een AMVB externe veiligheid inrichtingen voor. Voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt de huidige nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen thans omgezet in beleidsregels. Dit laatste beleidsdocument is een co-productie van VROM en VenW. De vraag kan aan de orde komen of niet voor zowel inrichtingen als vervoer er een AMVB zou moeten komen. Op zich is dat in lijn met de wensen die in het thans voorbereide NVVP t.a.v. het risicobeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staan beschreven. (waar mogelijk formaliseren risicobeleid). Een punt hierbij voor VROM is in hoeverre de mogelijkheden van bronbeleid bij vervoer toereikend zijn.

Overig

13. Op 17 mei om 19.00 uur heeft zich in een overslaghal op Schiphol een incident voorgedaan. Er is een pallet met explosieven omgevallen, welke vervolgens vlam heeft gevat. Om 23.00 uur werd de loods vrijgegeven voor inspectie. Tot nu toe relatief weinig aandacht hiervoor in de pers: alleen een artikel in de Telegraaf.
14. Vanuit de pers komt meer aandacht voor ook andere situaties die gevaar voor de omgeving kunnen opleveren. Met name het vervoer per trein van chloor. Utrechts Nieuwsblad belde donderdagochtend hierover. Daarnaast heeft burgemeester Wallage van Groningen zijn twijfels geuit over de chloortrein door Groningen. In concept is inmiddels gereed een brief van de minister van VROM en de minister van V&W aan de Waddenvereniging over dit onderwerp. Pronk heeft al de brief geparafeerd; het concept ligt thans bij de minister van V&W. Dit is een voorbeeld van de vraag of in plaats van met het risicobeleid (kans op en gevolgen van ongevallen) gewerkt moet worden op basis van effecten van ongevallen. In dat geval zijn de gevolgen voor de ruimtelijke inrichting en de economie zeer groot.

25-5-2000.

Intranet bericht 1

<P>De directie Transportveiligheid (V) heeft de zorg voor de veiligheid in het goederenvervoer. Deze zorg betreft zowel veiligheidsaspecten van het verkeer en vervoer zelf, als de risico's van goederenvervoer voor de omgeving (externe veiligheid en milieu). De veiligheidsaspecten van verkeer en vervoer betreffen eisen aan voertuigen, lading en gevaarlijke stoffen, uitrusting, personeel, verkeersdeelneming en het gebruik van infrastructuur (o.a. doelgroepstroken, scheepvaartbegeleiding, vaarreglementen). Deze directie treedt op als beleidscounterpart van de inspecties op veiligheidsgebied, van het Kustwachtcentrum en van de regionale nautische beheersorganisaties. </P>

<P>Klik hier voor het organogram van de directie Transportveiligheid.</P>

<P> </P>

Intranetbericht 2

Directeur: 10.2.e

<P>tel: 070 - 351 1656

<P>Secretariaat: mevrouw 10.2.e .nbsp;

<P>tel: 070 - 351 1404

<P>fax: 070 - 351 1888

<P>De directie Algemeen Beleid (A) bevordert verbeteringen in het goederenvervoersysteem als geheel. Ten behoeve van een integraal goederenvervoerbeleid behandelt de directie A sectoroverschrijdende vraagstukken, waaronder de ontwikkeling van beleidsvisies. De directie draagt zorg voor de integratie van deze beleidsvisies in kabinetsnota's op het gebied van verkeer en vervoer, leefmilieu en ruimtelijke ordening. Daarnaast vervult zij een rol m.b.t. de internationale coördinatie, de coördinatie van bijdragen aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), het onderzoeksbeleid en de coördinatie op milieugebied. De belangrijkste taken van de directie Algemeen Beleid zijn:

omgevingsverkenning en strategie-ontwikkeling;

optimalisatie van vervoersketens (verbindingen over de weg, spoor, vaarwegen en buisleidingen, intermodaal vervoer, zeehavens en knooppunten);

versterken van de positie van Nederland als distributie- en logistiek centrum. Tevens is de directie verantwoordelijk voor Projectorganisatie Ondergronds Transport.

Intranetbericht 3

De directie Transport en Infrastructuur (TI) is belast met het integraal beleid voor de transportsectoren zeescheepvaart (inclusief kustvaart), wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer. De verantwoordelijkheden van de directie liggen op het gebied van marktwerking, stimulering van de economische ontwikkeling van transportsectoren, infrastructuurbeleid op het gebied van wegen, vaarwegen en spoorwegen, en internationaal sectoroverleg. De directie streeft naar liberalisering van transportmarkten, (internationale) harmonisatie van regelgeving en verantwoorde voorwaarden op het gebied van milieu, veiligheid en sociale aspecten. De directie is 'beleidscounterpart' van de Rijksverkeersinspectie.

Intranetbericht 4

De afdeling verkeersmanagement (VV) is binnen de directie Transportveiligheid verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling met betrekking tot het goederenverkeer. <!-- --> Hierbij gaat het met name om het verkeersmanagement (veiligheid en vlotheid) van het scheepvaartverkeer op de Noordzee en de (rijks-)binnenwateren, en om specifieke verkeersveiligheidsaspecten van het goederenverkeer over de weg en per spoor. De beleidsverantwoordelijkheid van de afdeling omvat tevens het terugdringen van nadelige milieueffecten van het scheepvaartverkeer op met name de Noordzee.

<P>Binnen de afdeling Verkeersmanagement zijn organisatorisch ingebed:</P>

het stafbureau Nationale Nautische Verkeersdienstopleiding (NNVO);

het secretariaat Interdepartementaal Overleg Zeegaande Vaartuigen (IOZV);

de V&W -liaison Kustwacht;

het coördinatie- en Informatiepunt (CIP) handhaving milieuregels Noordzee.

<P> </P>

<P>Hoofd: 10.2.e
tel: 070 - 351 1568 </P>

<P>Secretariaat: 10.2.e
tel: 070 - 351 1502
10.2.e
10.2.e
tel: 070 - 351 1547
fax: 070 - 351 1548 </P>

Intranetbericht 5

<P>De afdeling vervoermiddelen (VM) is verantwoordelijk voor het beleid betreffende de veiligheid van de vervoermiddelen, met name van de constructie, inrichting, uitrusting, bemensing, leef- en werkomstandigheden en bedrijfsvoering, alsmede de handhaving van de betreffende voorschriften. Daarnaast is de afdeling verantwoordelijk voor het havenstaatcontrolebeleid. Vanuit deze taakstelling verzorgt de afdeling VM tevens de samenwerking met de scheepvaartinspectie en andere toezichthoudende en opsporingsinstanties. </P>

<P>Hoofd: 10.2.e >tel: 070 - 351 1525 </P>

<P>Secretariaat: 10.2.e BR>tel: 070 - 351 1524
fax: 070 - 351 1598 </P>

Intranetbericht 6

De afdeling Lading en Risicobeleid (VL) is belast met de beleidsontwikkeling op het gebied van het vervoer van (gevaarlijke) stoffen en het (transport-) risicobeleid.
De afdeling draagt verantwoordelijkheid voor de (meestal internationaal af te stemmen) regelgeving voor het veilig vervoeren van (gevaarlijke) stoffen (lading) over de weg, het spoor, de binnenvaart, het zeeschip en door buisleidingen en omvat eisen die aan verpakking en voertuig moeten worden gesteld gelet op de eigenschappen van de te vervoeren stof.

<P>Het risicobeleid omvat het beleid dat gericht is op de afstemming van de vormgeving en het gebruik van infrastructuur en omringende bebouwing, met als doel het minimaliseren van het potentieel aantal slachtoffers bij ernstige calamiteiten. Hierbij worden maatschappelijk geaccepteerde normen gehanteerd.
Het gaat dan met name om de eisen aan de uitvoering (veiligheidsvoorzieningen) en aan het gebruik van tunnels, aan bebouwing rond infrastructuur en aan overkappingen van transportwegen. De afdeling heeft op het gebied van het risicobeleid V&W breed een faciliterende functie.

<P>Hoofd: 10.2.e
tel: 070 - 351 1569</P>

<P>Secretariaat: 10.2.e
tel: 070 - 351 1570
10.2.e :BR>tel:
070-351 1533
fax: 070 - 351 1479</P>

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

Naar aanleiding van de **vuurwerkramp** te Enschede zijn door diverse **departementen** een aantal acties ondernomen voornamelijk op het gebied van opslagen.

Een van de **acties** is onder meer het **interimbeleid** van **VROM** ten aanzien van 'nieuwe' opslagen. Dit interimbeleid houdt een **verzwaring** in van de regels die gelden voor de opslag. **Uitgangspunt** daarbij is onder meer dat de effecten van een explosie van vuurwerk groter zijn dan tot op de ramp van Enschede werd verondersteld. Eerlijkheidshalve dient daarbij te worden opgemerkt dat de ramp 'Culemborg' daarbij een **ondergeschikte** rol speelde. Eerst in een later **stadium** werd als motivatie toegevoegd **aannames** t.a.v. 1.3-explosies met **detonatieve uitwerking** als ware de **classificatiecode** 1.1 en de veelvuldig onjuiste (door fraude) gehanteerde classificatiecode 1.4S (of 1.4G).

Rol V&W:

V&W heeft weliswaar geen (actieve) verantwoordelijkheid t.a.v. het toezicht op de opslagen (WMB) maar heeft wel degelijk een afgeleide verantwoordelijkheid daar waar het gaat om de **classificatiecode** bij het vervoer, waarvan op dit moment ook kan worden verondersteld dat deze codes dienen als basis voor de opslagcapaciteiten bij de vergunninghouders **WMB**. (DIT LAAT ONVERLET DAT M.B.T. DE CLASSIFICATIECODES ER WORDT NAGEDACHT OVER EEN (MOGELIJK) AFWIJKEND SYSTEEM VOOR DE CLASSIFICATIE T.B.V. DE OPSLAG (VERPAKT = CLASSIFICATIECODE VERVOER, ONVERPAKT WORDT APART BEHANDELD) Omdat er nog **steeds** wordt uitgegaan van het feit dat de classificatie van het vuurwerk (onterechte indeling in 1.4S of de detonatieve effectkansen van 1.3) een belangrijke rol kan hebben gespeeld bij de ramp in Enschede en, gelet op het rapport van TNO, een belangrijke rol heeft gespeeld bij de ramp in Culemborg, kan een (tijdelijke vooruitlopende) reactie van V&W niet uitblijven. Grote rampen bij het vervoer van vuurwerken zijn tot op heden uitgebleven in Nederland. Echter men moet er niet aan denken dat er een detonatie in een container plaatsvindt tijdens het transport.

We weten een aantal zaken zeker;

- Veelvuldig vindt een onjuiste classificatie plaats. De classificatiecode is 1.3G/1.4G terwijl de gehanteerde classificatie 1.4S is.
- Met name ingevoerd vuurwerk vanuit China (haven Hong Kong (> 90%)) is onderhevig aan te lage classificatie.¹
- Handhaving op correcte classificatie is moeilijk of in het geheel niet uitvoerbaar.
- Duitsland hanteert voor de opslagen een omclassificatie aan de hand van lijsten (kennelijk gebaseerd op opgedane kennis)²
- VROM neemt een aantal ingrijpende besluiten n.a.v. onder meer aannames op het gebied van classificatie (1.3G → 1.1.G, 1.4S = 1.4G).
- BZK heeft in een brief aan Brandweer en Gemeenten aangegeven dat de classificatie in veel (lees: alle) gevallen niet klopt.

¹ Factfinding zou nog plaats moeten vinden. Inmiddels zijn er 1^e contacten (informeel met Hong Kong).

Duitsland hanteert omclassificatie (zie voetnoot 2) waarbij situatie zee en/of bron niet wijzigt.

² Voor wat betreft de toepassing van en de basis waarop dit gebeurt, vindt in week 47 overleg plaats in Duitsland.

Acties:

De acties, die ondernomen moeten worden, staan vermeld in een tweetal notities aan de Minister. Daaraan kunnen evt. worden toegevoegd acties/aanbevelingen die vermeld staan in het analyserapport van de RVI. Tot op heden is nog niet duidelijk wat definitief is/wordt opgenomen in bedoeld RVI-rapport.

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

- Internationale regelgeving, te weten; UN, Inlandtransport, IMDG Code. Voorbereiding, info buitenland - infodocument UN, vindt plaats.
- Nationale regelgeving; Is in principe een afgeleide van de internationale verdragen. Vooralsnog zou door middel van interimregelgeving invulling kunnen worden gegeven tot duidelijk is of er internationaal wijzigingen van beleid kunnen plaatsvinden. Zo ja; intrekking interimbeleid, zo neen; definitief regelen in nationaal beleid.
- Factfinding en onderzoeken; te denken valt aan de problematiek 1.3G → 1.1G, China (bronaanpak), buitenland (inventarisatie onderzoeken (TNO heeft mogelijk al aangrijpingspunten)).

Interimbeleid:

Uit bovenstaand overzicht zal het Interimbeleid nader worden toegelicht met de (tot op dit moment) interimmogelijkheden.

Stelling: *interimbeleid is tijdelijk beleid dat kan worden gebruikt om tot een wenselijke situatie te komen. Dus overgangsbeleid van huidig naar gewenst beleid.*

Gezien deze stelling moet het mogelijk zijn dergelijk beleid te formeren zonder dat daar uitgebreide onderzoeken aan ten grondslag liggen. Sterker nog; het feit dat diverse departementen (waaronder VROM en BZK) (interim-) beleid maken gebaseerd op aannames maakt de urgentie voor V&W om in meer of mindere mate actie te ondernemen hoger. Immers, niets ondernemen kan leiden tot stagnatie in de keten c.q. verhoging van risico's. Dit wil overigens niet zeggen dat de effectbenadering en niet meer dan dat onverkort moet worden gevolgd!

1.1 } mogelijk
1.2 }
1.3 }

De mogelijkheden voor interimbeleid t.a.v. vuurwerk:

■ **Rn. 10.011;** In dit randnummer staan een aantal beperkte vrijstellingen t.a.v. het vervoer. Deze vrijstellingen hebben onder meer betrekking op bemanningsleden (opleiding), voertuiguitrusting (oranje borden, kenmerking), vervoer van passagiers en schriftelijke instructies. Vrijstellingsgrenzen zijn als volgt: 1.1G, 1.2G, 1.3G = 20kg (netto massa (!) explosief gewicht), 1.4G = 300 kg (netto massa (!) explosief gewicht), 1.4S = onbeperkt (dus ALTIJD de beperkte vrijstelling). Indien er sprake is van een mix dient de 1000 punten tabel te worden gehanteerd. Gelet op het feit dat onbekend is wat de effecten kunnen zijn van een mix ligt het m.i. voor de hand om deze vrijstellingen (Rn. 10.011) voor NL in te trekken. Als voorbeeld kan het volgende sprekende voorbeeld dienen; *Een vrachtauto met container vervoert 20 kg. 1.1G. Daarnaast is de container volledig beladen met 1.4S (mogelijk niet juist geclassificeerd, dus mogelijk 1.4G of erger 1.3G). Wettelijk is dit (uitgaande*

geldt niet voor doorvoer!
voor alle
classificatie!

van de juiste classificatie) thans toegestaan. Immers 10.011 is van toepassing. De container hoeft aan de buitenzijde niet te worden geëtiketteerd (!), er bevinden zich geen oranje borden voor en achter op het voertuig, de bemanning moet niet zijn opgeleid etc.. Het spreekt voor zich dat dit, gezien de huidige omstandigheden en de onzekerheden niet wenselijk is. Daarbij komt dat de handhavingsactiviteiten ernstig worden bemoeilijkt.

■ Rn. 11.311N: een rijder is niet vereist indien het vervoer betreft van ten hoogste 100 kg (bruto) vuurwerk 1.1G, 1.2G en 1.3G. Het ligt voor de hand deze verlichting t.o.v. ADR in te trekken³. Dit past ook bij hetgeen hierboven is aangegeven.

■ Tunnelregime; boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie I verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G. Boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie II verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G, 1.4G, 1.4S Blijf volledig buiten beschouwing. Gezien het hierboven aangehaald, gelet op het feit dat de handhaving m.b.t. de classificatie zeer moeilijk is en gelet op het feit dat er niet van kan worden uitgegaan dat altijd (of zelfs vaak) een juiste classificatie wordt gevolgd, ligt het voor de hand om (interim) vervoer door tunnels voor ALLE vuurwerk te verbieden.

■ Intrekking nationaal v.w.b. de toepassing 11.311 (3). Bij 1.4G wordt de verplichting voor een rijder eerst van kracht bij 5000 kg (!) netto massa explosief gewicht.

■ Slecht-weer-regeling: Invoeren van een algeheel verbod om vuurwerk te vervoeren bij een zicht van minder dan 200 meter en glad wegdek. Op dit moment mag men met de hoeveelheden die vallen onder de beperkte vrijstellingen wel rijden! 1.4S mag ten alle tijden vervoerd worden. Gelet op het bovenstaande is dit zeer onwenselijk.

Probleemstelling:

Vraag is in hoeverre dergelijke interimwetgeving van toepassing kan worden verklaard voor internationaal vervoer. Mogelijk is dit een juridisch struikelblok?

Tenslotte:

Verwacht kan worden dat er na het bezoek aan D en evt. andere landen aanvullend beleid (ingrijpend) kan worden geformeerd. Vraag is of wij hierop moeten wachten. Mogelijk dat er een beslissing kan worden genomen op de bovenstaande voorstellen zodat zulks al kan worden teruggekoppeld in het beleidsteam en kan worden benut voor het kabinetsstandpunt.

³ Overigens doet de vraag opgeld in hoeverre er sprake is van een verlichting. 1.3G met een bruto gewicht van 100 kg hoeft immers niet meer dan 20kg netto massa explosief gewicht te bevatten!

- Het het interambuland departement behoren tot het productieve gebied of
industrial zone of voor alle belastingen en andere proeven
geldend?
- voortzet is vrystelling van opheffen. Van 1.4.5 is dat van
het van het overige onder 1.3.5 of 1.4.5 vrystelling
qua vrystelling voorwaarden met het op. Het naam voor
containing / voortzet type II vrystelling
In alle gevallen max 15.000 kg netto explosieven op 1

SOP bepalen is ons
 voorrecht
 c.s. meeting

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

10.2.e

Naar aanleiding van de vuurwerkramp te Enschede zijn door diverse departementen een aantal acties ondernomen voornamelijk op het gebied van opslagen. Een van de acties is onder meer het interimbeleid van VROM ten aanzien van 'nieuwe' opslagen. Dit interimbeleid houdt een verzwaring in van de regels die gelden voor de opslag. Uitgangspunt daarbij is onder meer dat de effecten van een explosie van vuurwerk groter zijn dan tot op de ramp van Enschede werd verondersteld. Eerlijkheidshalve dient daarbij te worden opgemerkt dat de ramp 'Culemborg' daarbij een ondergeschikte rol speelde. Eerst in een later stadium werd als motivatie toegevoegd aannames t.a.v. 1.3-explosies met detonatieve uitwerking als ware de classificatiecode 1.1 en de veelvuldig onjuiste (door fraude) gehanteerde classificatiecode 1.4S (of 1.4G).

Rol V&W:

V&W heeft weliswaar geen (actieve) verantwoordelijkheid t.a.v. het toezicht op de opslagen (WMB) maar heeft wel degelijk een afgeleide verantwoordelijkheid daar waar het gaat om de classificatiecode bij het vervoer, waarvan op dit moment ook kan worden verondersteld dat deze codes dienen als basis voor de opslagcapaciteiten bij de vergunninghouders WMB. (DIT LAAT ONVERLET DAT M.B.T. DE CLASSIFICATIECODES ER WORDT NAGEDACHT OVER EEN (MOGELIJK) AFWIJKEND SYSTEEM VOOR DE CLASSIFICATIE T.B.V. DE OPSLAG (VERPAKT = CLASSIFICATIECODE VERVOER, ONVERPAKT WORDT APART BEHANDELD) Omdat er nog steeds wordt uitgegaan van het feit dat de classificatie van het vuurwerk (onterechte indeling in 1.4S of de detonatieve effectkansen van 1.3) een belangrijke rol kan hebben gespeeld bij de ramp in Enschede en, gelet op het rapport van TNO, een belangrijke rol heeft gespeeld bij de ramp in Culemborg, kan een (tijdelijke vooruitlopende) reactie van V&W niet uitblijven. Grote rampen bij het vervoer van vuurwerken zijn tot op heden uitgebleven in Nederland. Echter men moet er niet aan denken dat er een detonatie in een container plaatsvindt tijdens het transport.

We weten een aantal zaken zeker;

- Veelvuldig vindt een onjuiste classificatie plaats. De classificatiecode is 1.3G/1.4G terwijl de gehanteerde classificatie 1.4S is.
- Met name ingevoerd vuurwerk vanuit China (haven Hong Kong (> 90%)) is onderhevig aan te lage classificatie.¹
- Handhaving op correcte classificatie is moeilijk of in het geheel niet uitvoerbaar.
- Duitsland hanteert voor de opslagen een omclassificatie aan de hand van lijsten (kenmerkend gebaseerd op opgedane kennis)²
- VROM neemt een aantal ingrijpende besluiten n.a.v. onder meer aannames op het gebied van classificatie (1.3G → 1.1.G, 1.4S = 1.4G).
- BZK heeft in een brief aan Brandweer en Gemeenten aangegeven dat de classificatie in veel (lees: alle) gevallen niet klopt.

¹ Factfinding zou nog plaats moeten vinden. Inmiddels zijn er 1^e contacten (informeel met Hong Kong). Duitsland hanteert omclassificatie (zie voetnoot 2) waarbij situatie zee en/of bron niet wijzigt.

² Voor wat betreft de toepassing van en de basis waarop dit gebeurt, vindt in week 47 overleg plaats in Duitsland.

Acties:

De acties, die ondernomen moeten worden, staan vermeld in een tweetal notities aan de Minister. Daaraan kunnen evt. worden toegevoegd acties/aanbevelingen die vermeld staan in het analyserapport van de RVI. Tot op heden is nog niet duidelijk wat definitief is/wordt opgenomen in bedoeld RVI-rapport.

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

- Internationale regelgeving, te weten; UN, Inlandtransport, IMDG Code. Voorbereiding, info buitenland - infodocument UN, vindt plaats.
- Nationale regelgeving; Is in principe een afgeleide van de internationale verdragen. Vooralsnog zou door middel van interimregelgeving invulling kunnen worden gegeven tot duidelijk is of er internationaal wijzigingen van beleid kunnen plaatsvinden. Zo ja; intrekking interimbeleid, zo neen; definitief regelen in nationaal beleid.
- Factfinding en onderzoeken; te denken valt aan de problematiek 1.3G→1.1G, China (bronaanpak), buitenland (inventarisatie onderzoeken (TNO heeft mogelijk al aangrijpingspunten)).

Interimbeleid:

Uit bovenstaand overzicht zal het Interimbeleid nader worden toegelicht met de (tot op dit moment) interimmogelijkheden.

Stelling: interimbeleid is tijdelijk beleid dat kan worden gebruikt om tot een wenselijke situatie te komen. Dus overgangsbeleid van huidig naar gewenst beleid.

Gezien deze stelling moet het mogelijk zijn dergelijk beleid te formeren zonder dat daar uitgebreide onderzoeken aan ten grondslag liggen. Sterker nog; het feit dat diverse departementen (waaronder VROM en BZK) (interim-) beleid maken gebaseerd op aannames maakt de urgentie voor V&W om in meer of mindere mate actie te ondernemen hoger. Immers, niets ondernemen kan leiden tot stagnatie in de keten c.q. verhoging van risico's. Dit wil overigens niet zeggen dat de effectbenadering en niet meer dan dat onverkort moet worden gevolgd!

De mogelijkheden voor interimbeleid t.a.v. vuurwerk:

■ **Rn. 10.011;** In dit randnummer staan een aantal beperkte vrijstellingen t.a.v. het vervoer. Deze vrijstellingen hebben onder meer betrekking op bemanningsleden (opleiding), voertuiguitrusting (oranje borden, kenmerking), vervoer van passagiers en schriftelijke instructies. Vrijstellingsgrenzen zijn als volgt: 1.1G, 1.2G, 1.3G = 20kg (netto massa (I) explosief gewicht), 1.4G = 300 kg (netto massa (I) explosief gewicht), 1.4S = onbeperkt (dus ALTIJD de beperkte vrijstelling). Indien er sprake is van een mix dient de 1000 punten tabel te worden gehanteerd. Gelet op het feit dat onbekend is wat de effecten kunnen zijn van een mix ligt het m.i. voor de hand om deze vrijstellingen (Rn. 10.011) voor NL in te trekken. Als voorbeeld kan het volgende sprekende voorbeeld dienen; *Een vrachtauto met container vervoert 20 kg. 1.1G. Daarnaast is de container volledig beladen met 1.4S (mogelijk niet juist geclassificeerd, dus mogelijk 1.4G of erger 1.3G). Wettelijk is dit (uitgaande*

van de juiste classificatie) thans toegestaan. Immers 10.011 is van toepassing. De container hoeft aan de buitenzijde niet te worden geëtiketteerd (!), er bevinden zich geen oranje borden voor en achter op het voertuig, de bemanning moet niet zijn opgeleid etc.. Het spreekt voor zich dat dit, gezien de huidige omstandigheden en de onzekerheden niet wenselijk is. Daarbij komt dat de handhavingsactiviteiten ernstig worden bemoeilijkt.

- Rn. 11.311N: een rijder is niet vereist indien het vervoer betreft van ten hoogste 100 kg (bruto) vuurwerk 1.1G, 1.2G en 1.3G. Het ligt voor de hand deze verlichting t.o.v. ADR in te trekken³. Dit past ook bij hetgeen hierboven is aangegeven.
- Tunnelregime; boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie I verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G. Boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie II verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G, 1.4G. 1.4S Blijf volledig buiten beschouwing. Gezien het hierboven aangehaald, gelet op het feit dat de handhaving m.b.t. de classificatie zeer moeilijk is en gelet op het feit dat er niet van kan worden uitgegaan dat altijd (of zelfs vaak) een juiste classificatie wordt gevolgd, ligt het voor de hand om (interim) vervoer door tunnels voor ALLE vuurwerk te verbieden.
- Intrekking nationaal v.w.b. de toepassing 11.311 (3). Bij 1.4G wordt de verplichting voor een rijder eerst van kracht bij 5000 kg (!) netto massa explosief gewicht.
- Slecht-weer-regeling: Invoeren van een algeheel verbod om vuurwerk te vervoeren bij een zicht van minder dan 200 meter en glad wegdek. Op dit moment mag men met de hoeveelheden die vallen onder de beperkte vrijstellingen wel rijden! 1.4S mag ten alle tijden vervoerd worden. Gelet op het bovenstaande is dit zeer onwenselijk.

Probleemstelling:

Vraag is in hoeverre dergelijke interimwetgeving van toepassing kan worden verklaard voor internationaal vervoer. Mogelijk is dit een juridisch struikelblok?

Tenslotte:

Verwacht kan worden dat er na het bezoek aan D en evt. andere landen aanvullend beleid (ingrijpend) kan worden geformeerd. Vraag is of wij hierop moeten wachten. Mogelijk dat er een beslissing kan worden genomen op de bovenstaande voorstellen zodat zulks al kan worden teruggekoppeld in het beleidsteam en kan worden benut voor het kabinetsstandpunt.

³ Overigens doet de vraag opgeld in hoeverre er sprake is van een verlichting. 1.3G met een bruto gewicht van 100 kg hoeft immers niet meer dan 20kg netto massa explosief gewicht te bevatten!

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

Naar aanleiding van de vuurwerkrampe te Enschede zijn door diverse departementen een aantal acties ondernomen voornamelijk op het gebied van opslagen.

Een van de acties is onder meer het interimbeleid van VROM ten aanzien van 'nieuwe' opslagen. Dit interimbeleid houdt een verzwaring in van de regels die gelden voor de opslag. Uitgangspunt daarbij is onder meer dat de effecten van een explosie van vuurwerk groter zijn dan tot op de ramp van Enschede werd verondersteld. Eerlijkheidshalve dient daarbij te worden opgemerkt dat de ramp 'Culemborg' daarbij een ondergeschikte rol speelde. Eerst in een later stadium werd als motivatie toegevoegd aannames t.a.v. 1.3-explosies met detonatieve uitwerking als ware de classificatiecode 1.1 en de veelvuldig onjuiste (door fraude) gehanteerde classificatiecode 1.4S (of 1.4G).

Rol V&W:

V&W heeft weliswaar geen (actieve) verantwoordelijkheid t.a.v. het toezicht op de opslagen (WMB) maar heeft wel degelijk een afgeleide verantwoordelijkheid daar waar het gaat om de classificatiecode bij het vervoer, waarvan op dit moment ook kan worden verondersteld dat deze codes dienen als basis voor de opslagcapaciteiten bij de vergunninghouders WMB. (DIT LAAT ONVERLET DAT M.B.T. DE CLASSIFICATIECODES ER WORDT NAGEDACHT OVER EEN (MOGELIJK) AFWIJKEND SYSTEEM VOOR DE CLASSIFICATIE T.B.V. DE OPSLAG (VERPAKT = CLASSIFICATIECODE VERVOER, ONVERPAKT WORDT APART BEHANDELD) Omdat er nog steeds wordt uitgegaan van het feit dat de classificatie van het vuurwerk (onterechte indeling in 1.4S of de detonatieve effectkansen van 1.3) een belangrijke rol kan hebben gespeeld bij de ramp in Enschede en, gelet op het rapport van TNO, een belangrijke rol heeft gespeeld bij de ramp in Culemborg, kan een (tijdelijke vooruitlopende) reactie van V&W niet uitblijven. Grote rampen bij het vervoer van vuurwerken zijn tot op heden uitgebleven in Nederland. Echter men moet er niet aan denken dat er een detonatie in een container plaatsvindt tijdens het transport.

We weten een aantal zaken zeker;

- Veelvuldig vindt een onjuiste classificatie plaats. De classificatiecode is 1.3G/1.4G terwijl de gehanteerde classificatie 1.4S is.
- Met name ingevoerd vuurwerk vanuit China (haven Hong Kong (> 90%)) is onderhevig aan te lage classificatie.¹
- Handhaving op correcte classificatie is moeilijk of in het geheel niet uitvoerbaar.
- Duitsland hanteert voor de opslagen een omclassificatie aan de hand van lijsten (kennelijk gebaseerd op opgedane kennis)²
- VROM neemt een aantal ingrijpende besluiten n.a.v. onder meer aannames op het gebied van classificatie (1.3G → 1.1.G, 1.4S = 1.4G).
- BZK heeft in een brief aan Brandweer en Gemeenten aangegeven dat de classificatie in veel (lees: alle) gevallen niet klopt.

¹ Factfinding zou nog plaats moeten vinden. Inmiddels zijn er 1^e contacten (informeel met Hong Kong).

Duitsland hanteert omclassificatie (zie voetnoot 2) waarbij situatie zee en/of bron niet wijzigt.

² Voor wat betreft de toepassing van en de basis waarop dit gebeurt, vindt in week 47 overleg plaats in Duitsland.

Acties:

De acties, die ondernomen moeten worden, staan vermeld in een tweetal notities aan de Minister. Daaraan kunnen evt. worden toegevoegd acties/aanbevelingen die vermeld staan in het analyserapport van de RVI. Tot op heden is nog niet duidelijk wat definitief is/wordt opgenomen in bedoeld RVI-rapport.

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

- Internationale regelgeving, te weten; UN, Inlandtransport, IMDG Code. Voorbereiding, info buitenland - infodocument UN, vindt plaats.
- Nationale regelgeving; Is in principe een afgeleide van de internationale verdragen. Vooralsnog zou door middel van interimregelgeving invulling kunnen worden gegeven tot duidelijk is of er internationaal wijzigingen van beleid kunnen plaatsvinden. Zo ja; intrekking interimbeleid, zo neen; definitief regelen in nationaal beleid.
- Factfinding en onderzoeken; te denken valt aan de problematiek 1.3G → 1.1G, China (bronaanpak), buitenland (inventarisatie onderzoeken (TNO heeft mogelijk al aangrijpingspunten)).

Interimbeleid:

Uit bovenstaand overzicht zal het Interimbeleid nader worden toegelicht met de (tot op dit moment) interimmogelijkheden.

Stelling: interimbeleid is tijdelijk beleid dat kan worden gebruikt om tot een wenselijke situatie te komen. Dus overgangsbeleid van huidig naar gewenst beleid.

Gezien deze stelling moet het mogelijk zijn dergelijk beleid te formeren zonder dat daar uitgebreide onderzoeken aan ten grondslag liggen. Sterker nog; het feit dat diverse departementen (waaronder VROM en BZK) (interim-) beleid maken gebaseerd op aannames maakt de urgentie voor V&W om in meer of mindere mate actie te ondernemen hoger. Immers, niets ondernemen kan leiden tot stagnatie in de keten c.q. verhoging van risico's. Dit wil overigens niet zeggen dat de effectbenadering en niet meer dan dat onverkort moet worden gevolgd!

De mogelijkheden voor interimbeleid t.a.v. vuurwerk:

- **Rn. 10.011;** In dit randnummer staan een aantal beperkte vrijstellingen t.a.v. het vervoer. Deze vrijstellingen hebben onder meer betrekking op bemanningsleden (opleiding), voertuiguitrusting (oranje borden, kenmerking), vervoer van passagiers en schriftelijke instructies. Vrijstellingsgrenzen zijn als volgt: 1.1G, 1.2G, 1.3G = 20kg (netto massa (!) explosief gewicht), 1.4G = 300 kg (netto massa (!) explosief gewicht), 1.4S = onbeperkt (dus ALTIJD de beperkte vrijstelling). Indien er sprake is van een mix dient de 1000 punten tabel te worden gehanteerd. Gelet op het feit dat onbekend is wat de effecten kunnen zijn van een mix ligt het m.i. voor de hand om deze vrijstellingen (Rn. 10.011) voor NL in te trekken. Als voorbeeld kan het volgende sprekende voorbeeld dienen; *Een vrachtauto met container vervoert 20 kg. 1.1G. Daarnaast is de container volledig beladen met 1.4S (mogelijk niet juist geclassificeerd, dus mogelijk 1.4G of erger 1.3G). Wettelijk is dit (uitgaande*

van de juiste classificatie) thans toegestaan. Immers 10.011 is van toepassing. De container hoeft aan de buitenzijde niet te worden geëtiketteerd (!), er bevinden zich geen oranje borden voor en achter op het voertuig, de bemanning moet niet zijn opgeleid etc.. Het spreekt voor zich dat dit, gezien de huidige omstandigheden en de onzekerheden niet wenselijk is. Daarbij komt dat de handhavingsactiviteiten ernstig worden bemoeilijkt.

- Rn. 11.311N: een rijder is niet vereist indien het vervoer betreft van ten hoogste 100 kg (bruto) vuurwerk 1.1G, 1.2G en 1.3G. Het ligt voor de hand deze verlichting t.o.v. ADR in te trekken³. Dit past ook bij hetgeen hierboven is aangegeven.
- Tunnelregime; boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie I verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G. Boven de in eerder aangehaald Rn. 10.011 genoemde hoeveelheden is vervoer in tunnels Categorie II verboden voor de classificatiecodes: 1.1G, 1.2G, 1.3G, 1.4G, 1.4S Blijf volledig buiten beschouwing. Gezien het hierboven aangehaald, gelet op het feit dat de handhaving m.b.t. de classificatie zeer moeilijk is en gelet op het feit dat er niet van kan worden uitgegaan dat altijd (of zelfs vaak) een juiste classificatie wordt gevolgd, ligt het voor de hand om (interim) vervoer door tunnels voor ALLE vuurwerk te verbieden.
- Intrekking nationaal v.w.b. de toepassing 11.311 (3). Bij 1.4G wordt de verplichting voor een rijder eerst van kracht bij 5000 kg (!) netto massa explosief gewicht.
- Slecht-weer-regeling: Invoeren van een algeheel verbod om vuurwerk te vervoeren bij een zicht van minder dan 200 meter en glad wegdek. Op dit moment mag men met de hoeveelheden die vallen onder de beperkte vrijstellingen wel rijden! 1.4S mag ten alle tijden vervoerd worden. Gelet op het bovenstaande is dit zeer onwenselijk.

Probleemstelling:

Vraag is in hoeverre dergelijke interimwetgeving van toepassing kan worden verklaard voor internationaal vervoer. Mogelijk is dit een juridisch struikelblok?

Tenslotte:

Verwacht kan worden dat er na het bezoek aan D en evt. andere landen aanvullend beleid (ingrijpend) kan worden geformeerd. Vraag is of wij hierop moeten wachten. Mogelijk dat er een beslissing kan worden genomen op de bovenstaande voorstellen zodat zulks al kan worden teruggekoppeld in het beleidsteam en kan worden benut voor het kabinetsstandpunt.

³ Overigens doet de vraag opgeld in hoeverre er sprake is van een verlichting. 1.3G met een bruto gewicht van 100 kg hoeft immers niet meer dan 20kg netto massa explosief gewicht te bevatten!



Aan
 De Minister

Retour van Minister	
DGG DIV	19/8/02 10.2.e
Afd / Beh	23/8/2002 10.2.e
DGG DIV	

10.2.e

19/8

Contactpersoon
 10.2.e

Datum
 5 augustus 2002
 Ons kenmerk
 DGG/V/VL-02005279
 Onderwerp

Doorkiesnummer
 1582
 Bijlage(n)
 5
 Uw kenmerk

Ontwikkelingen internationaal overleg vuurwerk in de VN Sub-Committee

SAMENVATTING

Deze nota informeert u over het vuurwerkdossier. Eén van de actiepunten betreft het verbeteren van de wereldwijd geldende regels voor de classificatie van vuurwerk. Nederland heeft zich ingespannen om die verbeteringen snel tot stand te brengen, maar hiervoor werd internationaal (nog) onvoldoende draagvlak gevonden. Het duurt nu nog tot minstens 2007 voor nieuwe wereldwijde regelgeving van kracht wordt. Nationaal zullen we regels waar mogelijk aanscherpen, ook zal in Europa per 1-1-2003 ondermeer een autorisatiesysteem voor vuurwerk worden ingevoerd. De voorliggende informatie heeft geen gevolgen voor de recent ingevoerde Harziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen.

Doel

Doel van de nota is u te informeren over internationale ontwikkelingen in VN verband op het gebied van transport regelgeving voor vuurwerk.

Achtergrond.

Naar aanleiding van de vuurwerkcramp op 13 mei 2000 in Enschede en het onderzoek van de commissie Oosting is een actiepuntenlijst opgesteld. Met de Tweede Kamer is afgesproken, dat de regering de kamer middels een rapportage halfjaarlijks informeert over de voortgang van de geformuleerde actiepunten. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties coördineert deze rapportage.

Actiepunt 8, waarvoor Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is, betreft de ontwikkeling in VN verband van een beter uitvoerbaar en handhaafbaar systeem voor de classificatie van vuurwerk. Het gaat hierbij om wereldwijd overleg in het "Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods", waar aanbevelingen voor de diverse vervoerstakken gegeven worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Afdeling Lading & Risicobeleid
 Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG
 Artillerie, Nieuwe Uffeg 1, 2514 BP Den Haag
 Internet www.minvenw.nl/dgg/dgg

Telefoon (070) 351 6171
 Telefax (070) 351 1479

Bereikbaar vanaf CS met tramlijnen 1, 9 of 16 en buslijn 18. Vanaf HS met tramlijnen 9 of 12 (lijn 12 vanaf CS als lijn 16) en buslijn 18.



Een belangrijk element van dit actiepun is de ontwikkeling van een defaultlijst (een standaardclassificatie) voor de classificatie van vuurwerk. Middels de zogenaamde VN Aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen komen deze regels in de verdragen van de diverse vervoertakken terecht. In het actiepun is opgenomen, dat gehoopt wordt op besluitvorming op VN niveau in december 2002, waarna de defaultlijst wereldwijd per 1.1.2005 in de vervoersreglementering zal worden vastgelegd.

In een recente vergadering van het VN-Subcomité is echter besloten deze discussie niet in december af te ronden, maar pas in het volgende biennium (2003-2004) tot besluitvorming over te gaan. Reden hiervoor is dat het nog niet mogelijk bleek overeenstemming te bereiken over de classificatie in de defaultlijst van vuurpijlen en romeinse kaarsen. Het gevolg hiervan is dat een vertraging van tenminste twee jaar op VN niveau optreedt waardoor de defaultlijst op zijn vroegst per 1.1.2007 in de regelgeving van de diverse vervoerstakken kan worden opgenomen.

Te ondernemen acties:

- 1 De Tweede Kamer zal, via de minister van BZK, geïnformeerd moeten worden over de ontstane vertraging. De eerst volgende rapportage vindt plaats in oktober van dit jaar.
- 2 DGG zal op korte termijn nagaan op welke wijze de verdere ontwikkeling van de defaultlijst dient plaats te vinden, mede in relatie tot ander al ingezet internationaal en nationaal beleid.

Het is van belang voor u om te weten dat de vertraging geen gevolgen heeft voor:

- de onlangs gepubliceerde Herziene beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen
- het per 1-1-2003 binnen Europa in te voeren autorisatiesysteem voor vuurwerk in het weg- en spoorvervoer

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

drs. F.J.P. Heuer

Verslag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Directie Transportveiligheid

Bijlage 2
11a

Deelnemers
UN-Sub-Committee of Experts on the
Transport of dangerous Goods
NI-delegatie: 10.2.e
10.2.e (1-3 juli), 10.2.e (1-4 juli),
10.2.e (1-2 juli), 10.2.e (8-10 juli)
aaien van VL, 10.2.e (IVW-DV, 1-2 juli))
er 10.2.e , INO/PML, 1-5 juli).

Afschrift aan

Verslag van: Overleg vuurwerk in de UN-Sub-
Committee of Experts on the Transport of Dangerous
Goods.

Nummer

Opgemaakt door
10.2.e

Doorkiesnummer

-1582

Datum bespreking
1-10 juli 2002

Bijlage(n)

-3

Samenvatting.

In deze VN vergadering van experts vervoer gevaarlijke stoffen is gesproken over de defaultlijst ten behoeve van de classificatie van vuurwerk. In een tweede sessie van de werkgroep, onder voorzitterschap van Nederland is drie dagen (1-3 juli 2002) vergaderd en kon veel voortgang worden geboekt bij de verdere ontwikkeling van de default classificatie van vuurwerk op basis van test gegevens.

Op het punt van de indeling van vuurmijnen en rommele karren kon echter geen
overeenstemming bereikt worden 10.2.a

10.2.a

10.2.a

Voor deze

producten geldt dan een default classificatie van 1.3G, maar kan op basis van testen indeling in 1.4G volgen. De vergadering van december geeft volgens de voorzitter van het Sub-Committee te weinig ruimte om de problematiek op te lossen. Hierop besloot de vergadering de discussie in het volgend biennium (2003/2004) voort te zetten. Besluitvorming schuift derhalve met tenminste twee jaar op. Voor Nederland een teleurstellend resultaat, waar Nederland uiting aan gegeven heeft middels het afleggen van een verklaring (zie bijlage). Hierin is ook opgenomen, dat Nederland conform de criteria de opgegeven classificatie van vuurwerk zal beoordelen en verder dat Nederland zich zal beraden over de te nemen stappen in de toekomst.

Verslag van de werkgroep.

Afdeling Lading & Risicobeleid
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG
Artillerie, Nieuwe Uitdij 1, 2514 BP Den Haag
Internet www.minvenw.nl/dgg/dgg

Telefoon (070) 351 5171
Telefax (070) 351 1479

Bereikbaar vanaf CS met tramlijnen 1, 9 of 16 en buslijn 18. Vanaf HS met tramlijnen 9 of 12 (lijn 12 vanaf CS als lijn 16) en buslijn 18.