



stoffen. Anders gezegd, onderwerpen, die breder gaan dan het vervoer en die in de oude Wet gevaarlijke stoffen nog een plaats hadden, zouden worden overgedragen. Met name ging dat om beziging en aflevering van ontploffingsgevaarlijke stoffen, waaronder het professioneel vuurwerk. De afspraak was dat die onderwerpen behoren tot de beleidsverantwoordelijkheid van VROM en dus in de VROM-regelgeving (in concreto de Wet milieugevaarlijke stoffen) een plaats behoren te krijgen.

Toen de inwerkingtreding van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aan de orde kwam, bleek VROM nog niet zover te zijn dat de regeling rond beziging en aflevering van vuurwerk in de geëigende VROM-regelgeving kon worden opgenomen. Teneinde de inwerkingtreding van de WVGS niet op te houden, is toen in goed overleg tussen V&W en VROM besloten de regeling rond beziging en aflevering van vuurwerk voorlopig nog even te laten opnemen op basis van een overgangsbepaling, die de voor dit vuurwerk relevante bepalingen uit het Reglement Gevaarlijke Stoffen in stand laat: een juridisch niet erg fraaie, maar voor dat moment pragmatische oplossing.

Sinds dat moment is, onder leiding van VROM, gewerkt aan een verbeterde regeling voor het bezigen van vuurwerk. Doel daarbij was een Vuurwerkbesluit op basis van de Wet milieugevaarlijke stoffen. Hierbij zijn de vuurwerkbranche en ook andere departementen betrokken geweest. Mede vanwege de complexiteit verliep die discussie moeizaam. Een en ander betekende wel dat de regeling rond beziging en aflevering van het vuurwerk nog steeds gebaseerd bleef op de overgangsbepaling. In de loop der tijd heeft VROM steeds nieuwe data genoemd voor de overgang van het vuurwerkdossier, die echter telkens niet gehaald werden.

#### *Afspraken over vuurwerk in het jaar van het millennium*

Vorig jaar kreeg het vuurwerk de nodige aandacht vanwege de millenniumviering.

- De branche wilde een versoepeling van de regeling rond bezigen. Dat heeft u in verband met veiligheidsoverwegingen - terecht - niet toegestaan.
- In overleg met VROM is besloten het huidige beleid aan te scherpen en in beleidsregels neer te leggen. Deze zijn thans in concept gereed.
- Besloten is de controle op beziging te intensiveren. Ook dat is geschied.
- Afspraken zijn gemaakt over een definitieve overdracht van het dossier door VROM, in principe per augustus van dit jaar.
- Tenslotte heeft u eind 1999 ten aanzien van het dossier zelf nog kunnen bewerkstelligen dat, mede vanwege de millenniumviering, uw collega van VROM een noodregeling onder de WMS instelde om de strafbaarheidsstelling voor het bezigen van vuurwerk te regelen. Deze regeling vervalt echter op 11 december 2000 en kan hoogstens nog een jaar worden verlengd. Een verzoek dienaangaande aan VROM is daarvoor dan wel nodig.

#### *Integrale vuurwerkregeling*

Naar aanleiding van de ramp heeft uw ambtgenoot van VROM, in een brief aan de Kamer gesteld dat er een integraal vuurwerkbesluit dient te komen, waarin alle onderwerpen rond vuurwerk, inclusief het bezigen, worden opgenomen.

Uw ambtgenoot heeft toegezegd in deze kabinetsperiode met die integrale regeling te zullen komen. Gegeven de complexiteit van de regeling zou dit kunnen betekenen dat het nog één tot twee jaar zal duren eer dat integrale Vuurwerkbesluit in werking treedt. In juli van dit jaar zal de minister van VROM aan de Kamer nadere informatie verschaffen over het nieuwe Vuurwerkbesluit en daarmee dus over de overdracht van



het vuurwerkdossier aan VROM. Hij heeft tijdens de bijeenkomst van het Ministerieel Beleidsteam van 30 mei politiek overleg terzake toegezegd op korte termijn met de betrokken bewindspersonen, waaronder V&W.

*Mijn voorstel voor een brief aan Pont*

Vooruitlopend op de besluitvorming in het kabinet over dat Vuurwerkbesluit stel ik u voor dat ik de DG Pont zal antwoorden met als kern:

- » de regeling ten aanzien van beziging en aflevering van vuurwerk moet ten spoedigste worden overgedragen en gebaseerd op de Wet milieugevaarlijke stoffen
- » Mocht het zo zijn dat het definitieve en integrale Vuurwerkbesluit nog enige tijd in beslag zal nemen (hetgeen ik niet uitsluit gezien de complexiteit van de materie) is het noodzakelijk om - conform eerdere bedoelingen - de thans in concept zijnde beleidsregels in een (zij het voorlopig) Vuurwerkbesluit op basis van de Wet milieugevaarlijke stoffen op te nemen. Dit vooruitlopend op een definitief Vuurwerkbesluit.

Argument is dat de overheid het zich niet kan veroorloven om deze regeling nog langer op basis van de overgangsbepaling uit de Wet gevaarlijke stoffen te baseren. De concept-brief aan de DG Pont is ter kennisneming hierbij gevoegd: bijlage 3.

**De beleidsregels**

Ter informatie doe ik u ook de tekst van de concept beleidsregels toekomen.

Reeds enige tijd heeft DGG deze beleidsregeling in voorbereiding. De inhoud van de beleidsregeling is ambtelijk afgestemd met VROM, opdat deze door VROM kunnen worden overgenomen in het Vuurwerkbesluit.

In de beleidsregeling wordt het beleid uiteengezet voor het verlenen van vergunningen voor het bezigen van professioneel vuurwerk.

In deze beleidsregeling wordt vooral het te voeren beleid omtrent de opleidingen scherper en helderder neergezet dan in het thans geldende beleid het geval is. Hierover is met de vuurwerkbranche ambtelijk overeenstemming bereikt.

De ramp in Enschede heeft, althans voor de korte termijn, geen wijziging gebracht in de wenselijkheid de beleidsregeling zo spoedig mogelijk uit te brengen. In de toelichting van de regeling zal nog een korte passage worden opgenomen, waarin dit, in het licht van de ramp, zal worden aangegeven. De beleidsregeling zal u binnenkort ter goedkeuring en tekening worden voorgelegd.

Hoogachtend,

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

7 30/5  
Drs. F.J.P. Heuer





Aan  
De Minister

Contactpersoon

**10.2.e**

Datum

22 augustus 2000

Ons kenmerk

G/V-00/005278

Onderwerp

Discussie over het risicobeleid, ter informatie

Doorkiesnummer

1574

Bijlage(n)

3

Uw kenmerk

**Doel van de nota**

Met deze Nota wil ik u informeren over de discussies ten aanzien van het risicobeleid die, geëntameerd door de minister van VROM binnen het ministerie van VROM gevoerd zijn en worden. Te verwachten is dat naar aanleiding van de vuurwerkramp in Enschede uw collega, dhr. Pronk, op verschillende momenten met voorstellen zal komen om het risicobeleid verder aan te scherpen. Die discussie raakt ook VenW terreinen. Er bestaat daarbij ook de mogelijkheid van precedënten, waarvan de consequenties nog nauwelijks zijn te overzien.

Ik vraag u tevens uw mening over het advies dat in deze Nota wordt beschreven als alternatief voor het eventueel aanscherpen van risiconormen. Uw mening is bepalend voor het verder uitwerken van het risicobeleid.

**Wanneer kan deze problematiek aan de orde komen?**

De in deze Nota gesignaleerde problematiek kan aan de orde komen bij de discussies over de veiligheid rond luchthaven Schiphol en bij het PAGE project, in het bijzonder bij het in het verschiet liggende bezoek dat u samen met dhr. Pronk aan Roosendaal zal brengen.

Voorts is het ook waarschijnlijk dat dhr. Pronk in de Ministerraad het risicobeleid en de invulling daarvan ten principale aan de orde zal stellen, mede als follow up van de ramp in Enschede. Dat raakt direct aan het risicobeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, beleid waarvoor zowel de minister van VROM als VenW verantwoordelijk zijn. Deze Nota anticipeert op voorhand op deze problematiek.

**Opbouw Nota**

De opbouw van deze Nota is om u vooreerst, wellicht ten overvloede, nog eens toe te lichten waarvoor het risicobeleid bedoeld is.

Samen met mijn collega van de RLD heb ik u eerder geïnformeerd over het nut en de noodzaak van risicobeleid als beleidsondersteunend instrument en dat gerelateerd aan

Afdeling Lading &amp; Risicobeleid

Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG

Artillerie, Nieuwe Uitlag 1, 2514 BP Den Haag

Internet [www.minvenw.nl/dgg/dgg](http://www.minvenw.nl/dgg/dgg)

Telefoon (070) 351 6171

Telefax (070) 351 1479

Bereikbaar vanaf 05 met tramlijnen 1, 3 of 16 en buslijn 18. Vanaf HS met tramlijnen 2 of 12 (lijn 12 vanaf 15.30 uur) en buslijn 18.



de beleidsvelden waarvoor U verantwoordelijkheid draagt. Ik voeg deze nog redelijk recente Nota toe als bijlage 1.

Dan wil ik ingaan op het dilemma dat op dit moment binnen VROM speelt. Ik wil besluiten met een opsomming van afbreukrisico's die aan de orde zijn bij mogelijke door VROM geïnitieerde discussies.

#### **Risicobeleid: doel en de kenmerken**

Kenmerkend voor het risicobeleid is:

- Het bevorderen van een gemeenschappelijke taal bij de discussies over veiligheid. Door de integrale benadering (alle factoren die risico bepalen, worden meegenomen) is eveneens duidelijk welke (overheids-) instanties verantwoordelijkheid voor veiligheid dragen en is duidelijk waar de belangrijke verbeter punten liggen. Een markant voorbeeld is de veiligheid langs transportroutes vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Niet alleen het brongericht beleid garandeert de veiligheid: het ruimtelijke ordeningsspoor via zonering, is van even groot belang.
- Dit beleid is vooral ontwikkeld, en wordt ontwikkeld, voor de zogenaamde kleine kans - grote gevolgen risico's, mogelijke rampen dus. In de tot nu toe verschenen beleidsnota's over dit onderwerp, het gaat daarbij voor zowel inrichtingen als transportroutes om de veiligheid voor de omgeving, doet de politiek uitspraken over welk risico nog wel en welk risico niet meer acceptabel is. De afweging daarvoor is gebaseerd op alle andere in het geding zijnde belangen naast veiligheid: de economie, financiën en de ruimtelijke ordening).
- Doel is een consistente afweging van belangen uitgaande van eenduidige normen. Er zijn tijdsinvloeden: lange perioden zonder ongevallen maar toch een kans op ongewenste gebeurtenissen zoals de recente vuurwerkcramp, er is ook sprake van verschillende risico's op verschillende lokaties en in verschillende situaties. Ondanks deze verschillen van risico's is de ambitie om steeds een consistente lijn aan te houden. Het hoeft in die zin geen betoog dat de signalen die wij ontvangen uit het ministerie VROM er nu juist op wijzen dat dit punt nog onvoldoende lijkt te werken.

#### **Het dilemma bij VROM**

Het ministerie van VROM vervult de functie van normstellend ministerie.

Aan de risicobenadering is inherent dat veiligheid "eindig" is. Het gaat meer om de vraag wanneer "veilig" veilig genoeg is. Met ander woorden: bepaalde risico's (moeten) worden geaccepteerd. Die acceptatie is in principe altijd impliciet aan de orde (geweest) bij de meeste veiligheidsvraagstukken. Het risicobeleid maakt de acceptatievraag echter expliciet: de politiek neemt immers een standpunt in over risiconormen. Zij neemt dat standpunt in op basis van draagvlak en daarmee samenhangend de consequenties. Daarbij komt dat dergelijke risiconormen op het juiste aggregatieniveau veiligheidsvraagstukken bespreekbaar maken. De politieke verantwoordelijkheid is gewaarborgd er is met dergelijke normen voldoende sturing om in de uitwerking van het beleid bij de talloze situaties tot op het "bouten en moeren niveau" daaraan inhoud te geven. Het nadeel van zo'n besluit is evident: door bepaalde risico's (de kans op een ongeval met mogelijk ernstige schade) zo nadrukkelijk te accepteren, is de politiek kwetsbaar. Concreet: als er een ernstig ongeval gebeurt, wordt de politiek daarover op haar verantwoordelijkheid aangesproken. De voordelen heb ik hiervoor al beschreven. Het is op voorhand duidelijk dat bijvoorbeeld veiligheidszonering bij het externe veiligheidsbeleid alleen via risicobeleid gestalte kan krijgen.

De huidige minister van VROM heeft steeds een onbevredigend gevoel gehad over de grenzen aan veiligheid die het risicobeleid te expliciet stelt, waarbij ook duidelijk is dat





risico's geaccepteerd worden vanwege andere, in het geding zijnde, belangen. Vooral de status van de zogenaamde groepsrisiconorm staat daarbij ter discussie. Deze "norm" is in het huidige risicobeleid meer een advieswaarde en zeker geen harde grenswaarde. Met groepsrisico wordt rekening gehouden door per geval belangen af te wegen en niet door de geadviseerde normwaarde per definitie te gebruiken als het absolute maximale risico.

De discussie over groepsrisico in het kader van het veiligheidsbeleid rond Schiphol is daar een duidelijk voorbeeld van. Alhoewel juist beperking van groepsrisico zich vertaalt in een stringent RO beleid, iets waar het ministerie van VROM met name last van heeft, is de minister indertijd die discussie niet uit de weg gegaan. Het doel daarbij was eveneens om de verantwoordelijkheid voor de kans op een ernstig ongeval welke met het risicobeleid zo expliciet genomen wordt, in het kabinet bespreekbaar te maken en die verantwoordelijkheid te delen.

Nu na de vuurwerkramp te Enschede is het hiervoor beschreven gevoel en dito handelen alleen maar verder versterkt. Feitelijk is daarbij de vraag aan de orde of dergelijke risico's liefst niet zijn uit te bannen, bijvoorbeeld door risico opleverende activiteiten te stoppen of daar te doen plaatsvinden waar geen kwetsbare bestemmingen aanwezig zijn. Zo heeft het er bij vuurwerkopslagen in het algemeen nu alle schijn van dat, naast het zoeken en implementeren van extra maatregelen en procedures om een massa explosie absoluut te voorkomen, het voorstel toch ook zal zijn om dergelijke bedrijven uit te plaatsen, gebaseerd op de schadelijke effecten van zo'n massaexplosie.

#### Enkele zaken die spelen

Hierbij een opsomming van zaken voor zover ik daar direct of indirect vanuit mijn dienst mee te maken heb en waarbij ik, gelet op het geschetste dilemma, toekomstige discussies voorzie.

- De Nota RNVGS (Risico Normering Vervoer van Gevaarlijke Stoffen) wordt momenteel verduidelijkt maar evenzo ook vertaald in beleidsregels. Aanleiding hiervoor is een uitspraak van de Raad van State over bebouwing langs de Kortsluitroute (Betuweroute) waarbij duidelijk is dat de tekst van de Nota niet juist geïnterpreteerd wordt en het feit dat conform de concepttekst in het NVVP een verdere juridificering van het beschreven beleid in de Nota wordt nagestreefd. Het is mogelijk dat VROM het beschreven beleid (de risiconormen) echter gelijktijdig zal willen aanscherpen.
- Er is een gerede kans dat in het overleg over bepaalde binnenstedelijke emplacementen in het kader van PAGE zal worden gesproken over uitplaatsing van die emplacementen.
- De kans is groot dat binnenkort, de ministers van VenW en VROM een beslissing zal worden voorgelegd om al dan niet ten koste van ruimtelijke ordening rond de Westerschelde, maar in het belang van veiligheid, nieuwe woningbouwplannen langs deze rivier niet meer toe staan. Op basis van het huidige beleid (Nota risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen) is dat overigens conform een daarvoor ingestelde procedure.
- Als follow-up van de vuurwerkramp is een voorstel van de minister van VROM in de ministerraad besproken over een vergaande informatieplicht voor risico-opleverende activiteiten in het algemeen. Dit voorstel is aangehouden om vooreerst na te gaan in hoeverre hierin niet al in zou kunnen worden voorzien gelet op bestaande regelgeving en een gewenst onderzoek naar de consequenties en afbakening van een dergelijk plicht.
- Een beleid gericht op het uitsluiten van risico's heeft overigens op verschillende terreinen, waar ook VenW bij betrokken is, een duidelijke meerwaarde en daarbij





ondanks nadelige consequenties voor de bedrijfstak voorkeur. Zo gaat minister Pronk, als is beloofd in de gezamenlijke brief van de ministers van VenW en VROM naar aanleiding van vragen over chloortransport (zie bijlage 2) de discussie met de AKZO aan over beëindigen van dergelijke transporten. Dit beleid is bovendien conform de concepttekst voor het NVVP. Wel merk ik op dat er ook andere stoffen vervoerd worden met risico's voor de omgeving. Die risico's zijn vaak vergelijkbaar zo niet groter qua impact dan het ongeval in Enschede. Feit is echter dat vanwege de geïndustrialiseerde samenleving dergelijke transporten nooit geheel uit te bannen zijn.

#### Afbreukrisico's

##### Vuurwerkdossier

Een beleid gericht op uitplaatsing zonder meer, zal vele miljoenen guldens kosten. Volgens de risiconormen (die ook worden gehanteerd voor zo'n 2500 LPG tankstations, 400 ammoniakinstallaties en honderden chemische bedrijven en honderden transportroutes) zou dat niet nodig behoeven te zijn. Kortom, het gaat niet alleen om de kosten van deze uitplaatsing maar ook om verlies aan consistentie in het beleid dan wel feitelijk een toekomstig precedent voor het beleid voor andere risico-opleverende activiteiten.

##### PAGE dossier

Een beleid gericht op uitplaatsing zal enkele miljarden kosten. Dit gaat veel verder als waar het PAGE project zich voor 75 miljoen gulden aan bond. Ik wijs in dit verband ook naar de afspraak waarbij de ministers van VROM en VenW gezamenlijk Roosendaal gaan bezoeken om over de problematiek van het PAGE emplacement aldaar te praten. Mogelijk komt hier reeds een dergelijk voorstel van uitplaatsing op tafel.

##### Westerschelde dossier

De consequenties voor bijvoorbeeld Vlissingen zullen met het huidige beleid al groot zijn. Indien de minister van VROM echter ook het risicobeleid voor groepsrisico zou wensen aan te scherpen, zijn consequenties voor heel Zeeland in het geding.

##### Risicobeleid algemeen

Minister Pronk beraadt zich dus momenteel over de vraag hoe om te gaan met groepsrisico in het risicobeleid voor inrichtingen in het kader van de nog door VROM uit te brengen AMVB "milieukwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen". Aanscherping van de norm voor groepsrisico heeft daarbij ook zonder meer consequenties voor de vervoersinrichtingen (spoorwegemplacements en stuwadoors).

Het is voorts niet meer dan logisch dat dan in de evenzo in voorbereiding zijnde beleidsregels (waarmee de Nota RNVGS verder juridisch vorm wordt gegeven) ook een dergelijke lijn door de minister van VROM wordt ingezet. Daarmee is de nogal delicate balans tussen belangen: vervoer, RO en veiligheid verstoord. Een harde groepsrisiconorm voor vervoer zal grote consequenties hebben voor nieuwe ontwikkelingen. Niet in de laatste plaats voor de ruimtelijke ordening. Die consequenties zijn zo groot dat er geen draagvlak in de maatschappij mag worden verwacht. Er is gerede vrees dat een dergelijk voorstel zelfs aanleiding kan zijn om het risicobeleid in het geheel als instrument te verwerpen. Daaraan zitten voor ons ministerie heel vervelende consequenties waarbij ik wil terug verwijzen naar de opsomming in het begin van deze Nota, waar ik inging op "het waarom" van het risicobeleid.





#### Advies

Ik wil u voorstellen dat Verkeer en Waterstaat in het overleg over dergelijke kleine kans grote gevolgen risico's het huidige beleid vasthoudt. In de discussie met VROM betekent dit een opstelling tegen aanscherping van risiconormen.

Het valt echter niet te ontkennen dat ongevallen waarbij veel slachtoffers (kunnen) vallen maatschappelijk en politiek anders beleefd worden als het gaat om onvermijdelijke gebeurtenissen (voorbeeld: passagiers in een neerstortend vliegtuig) en gebeurtenissen waar logischerwijs nog maatregelen waren te nemen. Bij het laatste type ongeval kunnen immers de elementen preparatie op zo'n ongeval en repressie ervan worden uitgebuit (voorbeeld: de recente onderzeeboot ramp van de Russen<sup>0</sup>). De laatste categorie ongevallen bepalen ook in meer of meerdere mate het spectrum van onder meer het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij is het rijden door tunnels een goed voorbeeld.

Als alternatief wil ik u daarom wel voorstellen om de lijn van denken van het ministerie van BZK verder uit te werken. Ik verwijs naar de briefwisseling met Staatssecretaris de Vries van BZK naar aanleiding van de discussie over voorzieningen langs de Kortsluitroute om een eventuele rampsituatie te bestrijden. In uw antwoord aan de dhr. de Vries zegt u reeds toe om meer consistent beleid ten aanzien van dit onderwerp met BZK samen te willen ontwikkelen. (bijlage 3: deze briefwisseling). Dergelijk beleid in algemene zin is ook in lijn met de ontwikkeling van het risicobeleid die ik zie bij vraagstukken voor tunnels (interne veiligheid), een ontwikkeling waarover mijn dienst u met betrekking tot de voortgang regelmatig rapporteert als één van de aangewezen beleidsprioriteiten.

#### Samenvatting

Feitelijk gaat de discussie over risicobeleid enerzijds, waar de kans op ernstige ongevallen wordt afgewogen ten opzichte van die kans, en het effectgericht beleid anderzijds, waarbij elk risico feitelijk wordt uitgesloten.

Het "bouwwerk" risicobeleid is gebaseerd op een afweging van alle in het geding zijnde belangen. Er bestaat ook draagvlak voor. Het is ook bedoeld om in het geval van een ernstig ongeval aan te tonen dat alles wat redelijkerwijs mogelijk was om de veiligheid te verhogen (haalbaar en betaalbaar) gedaan is. De ramp in Enschede heeft desondanks de discussie bij nu juist het normstellende ministerie doen ontstaan of een effectgericht beleid niet meer gewenst is. Het is duidelijk dat dat een grote last kan leggen op economie, financiën en ruimtelijke ordening. Het raakt in die zin ook verschillende beleidsterreinen van VanW.

Ik adviseer u stelling te nemen tegen aanscherping van risiconormen.

Wel zie ik mogelijkheden en de (politieke) noodzaak om in samenwerking met BZK de lijn van denken ten aanzien van het verder invullen van een beleid gericht op preparatie en repressie verder uit te werken.

DE DIRECTEUR GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

ir. B. Westerduin.

## Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
De Minister

Classificatienummer  
-

Contactpersoon  
10.2.e

Doorkiesnummer  
-

Datum  
23 januari 2001  
Ons kenmerk  
G/V-01/000317

Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Onderwerp  
de behandeling van het vuurwerkbesluit in de ministerraad van vrijdag 26 januari a.s.

Getipt door/paraaf  
-

Vervolg op  
-

Vergeleken door/paraaf  
-

Rappeldatum  
-

Verzonden door/paraaf  
-

Verzenddatum  
-

Ondertekening door/paraaf

Verzendwijze  
-

10.2.e

Medewerking van/paraaf

Na verzending retour aan  
-

dir V

10.2.e

VI

10.2.e

Afschrift aan  
beleidsteam vuurwerk  
beleidsteam vuurwerk VL

Adres  
-

23/1



## Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Goederenvervoer  
Directie Transportveiligheid

Aan  
De Minister

59

Contactpersoon  
**10.2.e**

Datum

23 januari 2001

Ons kenmerk

G/V-01/000317

Onderwerp

de behandeling van het vuurwerkbesluit in de ministerraad van vrijdag 26 januari a.s.

Doorkiesnummer

1574

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Retour van Minister	
DGG DTW	1611 - 2001 <b>10.2.e</b>
AMVB	<b>10.2.e</b>
DGG DTW	

### Nota aan de minister

#### 1 Doel van de nota

Het doel van deze nota is u te adviseren ten behoeve van de behandeling van de AMVB vuurwerk (vuurwerkbesluit) in de ministerraad van vrijdag 26 januari a.s.

#### 2 Inleiding

Deze AMVB is voorbereid door de minister van VROM als rechtstreeks gevolg van de vuurwerkcramp te Enschede. Het doel van de AMVB is het verkrijgen van een strikte regelgeving voor het handelen met vuurwerk.

De inhoud van een eerder concept van deze AMVB is besproken in de RMC. Eerder was gepland deze AMVB in december 2000 in de RROM te bespreken. Mijn dienst heeft dan ook indertijd ook een dossier voor u voorbereid. Vanwege de volle agenda is de behandeling in de RROM echter niet doorgegaan. De minister van VROM heeft er voor gekozen om deze AMVB nu rechtstreeks in de ministerraad te bespreken.

Ik breng nu opnieuw een nota in, want in de afgelopen periode is er nog hard gewerkt aan de AMVB en is VROM op een aantal punten aan onze wensen tegemoet gekomen. Er is getracht om zo veel mogelijk op ambtelijk niveau met VROM af te stemmen. Op het punt van een doorkijk van de regelgeving en consequenties voor de gehele vuurwerkketen is ons dat nog niet bevredigend gelukt. Zonder meer moet er ruimte voor kleine technische aanpassingen zijn, maar los daarvan zijn er enkele zeer principiële punten.

De voorgaande nota die ik u zond ter behandeling in de RROM welke niet doorging, komt, gelet op de allerlaatste ontwikkelingen, te vervallen en daarvoor in de plaats dus deze nota.

Afdeling Lading & Risicobeleid  
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG  
Arlilene, Nieuwe Dillelg 1, 2514 BP Den Haag  
Internet [www.minverw.nl/dgg/dgg](http://www.minverw.nl/dgg/dgg)

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

Bereikbaar vanaf CS met tramlijnen 1 t/m 16 en buslijn 18. Vanaf HS met tramlijnen 9 of 13 (lijn 12 vanaf CS als lijn 15) en buslijn 10.



Ik wijs erop dat er juist voor ons ministerie grote consequenties aan een dergelijke AMVB verbonden zijn. Los daarvan zal de opstelling van het kabinet over de inhoud van deze AMVB van veel invloed zijn op het uiteindelijke kabinetstandpunt dat naar aanleiding van het rapport van de Commissie Oosting zal worden ingenomen.

**3 Waar wil ik uw aandacht voor vragen?**

**a) Het zeer stringente veiligheidsconcept in deze AMVB, dat ten grondslag ligt aan de regelgeving voor vuurwerk.**

Een tweetal kernpunten speelt hierbij een rol:

- Vuurwerk ten opzichte van andere risico opleverende activiteiten.
- De opslag van vuurwerk ten opzichte van vervoer van vuurwerk.

Deze onderwerpen worden behandeld in hoofdstuk 4 van deze nota.

**b) De overdracht van het dossier bezigen van vuurwerk.**

Dit onderwerp komt in hoofdstuk 5 van deze nota aan de orde.

**4 Zeer stringent veiligheidsconcept.**

Na de ramp te Enschede is een herbezinning op regels omtrent het gebruik van vuurwerk een logische reactie. Gelet op de waarde van het vuurwerkbedrijf voor de maatschappij in relatie tot het ervaren veiligheidsvraagstuk is er een wens voor strenge regelgeving.

De regelgeving in deze AMVB is ten opzichte van het voor civiel gebruik van gevaarlijke stoffen gehanteerde veiligheidsbeleid op een aantal punten strenger.

1. De veiligheidszones zijn zeer ruim, gebaseerd op het uitsluiten van elke kans op letsel bij een toekomstig ongeval met vuurwerk. Dit heet effectgericht beleid in plaats van risicobeleid.
2. Er wordt geen rekening gehouden met een verschil in kwetsbare en minder kwetsbare bestemmingen. Hierdoor vallen ook wegen en spoorwegen onder bestemmingen; die mogen niet in de veiligheidszone aanwezig zijn.
3. Er wordt geen verschil gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. In het algemeen wordt daarin wel verschil gemaakt om de kosten van sanering van bestaande situaties te beperken.
4. De maximale hoeveelheid binnen een inrichting en per opslag is zwaar gelimiteerd tot niet meer dan 6000 kg vuurwerk.
5. Containers mogen niet worden gebruikt voor opslag.
6. Ongeacht wat de werkelijk zwaarte (subklasse) van het vuurwerk is, wordt uitgegaan van het zwaarste vuurwerk (subklasse 1.1. waarbij wordt uitgegaan van massaexplosief vuurwerk).

De mogelijke precedentwerking van de hiervoor genoemde punten 1.2 en 3 voor andere risico opleverende activiteiten.

Het is onmogelijk om alle risicovolle handelingen op deze wijze uit te sluiten. Nederland heeft daar noch de ruimte voor, noch zouden we de sanering daarvan kunnen dragen. De toelichting bij de AMVB is dan ook cruciaal op het punt van doorwerking.

**Advies**

Ten principale de discussie te voeren of en in hoeverre het beleid in de concept AMVB zou moeten worden gezien in het licht van het reguliere risicobeleid.

Ik wijs u er op dat bij defensieinrichtingen weliswaar ook de filosofie wordt gehanteerd van effectgericht beleid, maar dat daar toch kleinere veiligheidsafstanden worden gehanteerd. Voorts geldt voor alle overige risico opleverende activiteiten het risicobeleid waarbij een kans op een ongeval wordt geaccepteerd en waarbij ook verschil wordt





gemaakt tussen type bestemmingen en ook verschil wordt gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

Bij de acceptatie van het beleid zoals beschreven in deze AMVB adviseer ik u dat in de toelichting gemotiveerd wordt aangegeven, met daarbij zo mogelijk een inbreng van VenW, dat het aangescherpte beleid zich beperkt tot het vuurwerk. Dit om te waarborgen dat ongewenste precedents worden voorkomen.

#### Opslag van vuurwerk ten opzichte van vervoer van vuurwerk

De AMVB geeft conform het gestelde onder 1, 2 en 3 alsmede 4, 5 en 6 expliciete regels voor de opslaginrichtingen en niet voor de vervoersinrichtingen en ook niet voor het vervoer. Het is dan ook onmogelijk om voor die activiteiten in de vuurwerkketen aan dezelfde eisen te voldoen.

Internationaal is bepaald dat containers mogen worden gebruikt voor vervoer en dat in een container ook veel meer vuurwerk mag worden vervoerd. Het kan niet anders of deze containers worden tussentijds opgeslagen, bijvoorbeeld als tussenstop van schip naar wegtransport in een vervoersinrichting. Voorts zijn de subklassen internationaal overeengekomen. In een interimbeleid kan Nederland in beperkte mate nog wel alle vuurwerk in containers behandelen als zijnde klasse 1.1 massa explosief, maar vanwege verdragen kunnen we niet op voorhand alle vuurwerk op die wijze omclassificeren.

Als de AMVB in deze vorm wordt geaccordeerd dan staat V&W de taak te wachten om uit te leggen waarom het stringente beleid voor opslag niet binnen een vervoersinrichting opgaat en ook niet bij vervoer. Evenzo loopt u een politiek risico omdat u dan niet in navolging van de minister van VROM zeer stringert optreedt.

Het is daarom te prefereren dat:

Het beleid van deze AMVB alsnog zo veel als mogelijk ook voor vervoersinrichtingen wordt doorgevoerd. Consequentie is dat de eisen te stellen aan vervoersinrichtingen stringenter worden. Dat zal overigens duidelijk maken dat niet het beleid als omschreven in deze AMVB de grootste problemen voor de branche zal geven, maar de aanvoer en noodzakelijke tussentijdse opslag van vuurwerk. Evenzo zijn de kosten van dat beleid niet in rekening gebracht.

#### **Advies**

Het is absolute noodzaak dat in deze AMVB en de discussies ten aanzien van de consequenties van dit beleid, er expliciet aandacht en invulling moet worden gegeven aan alle delen van de vuurwerkketen (zoals vervoer en tussentijds opslag tijdens vervoer). Het voorgaande conform de in deze concept-AMVB wel uitgewerkte regeling voor opslag en het bezigen van vuurwerk. Pas dan zijn ook de volledige consequenties (kosten en mogelijkheden van het handelen met vuurwerk) van deze AMVB in beeld te brengen.

#### **5 Overdracht van het dossier "bezigen van vuurwerk".**

Met deze AMVB gaat het dossier bezigen (eindelijk) over naar VROM. Ook de toepassing van de overige ontplofbare stoffen uit dat dossier anders dan het vuurwerk komen onder de beleidsverantwoordelijkheid van VROM en SZW.

Een belangrijk punt van aandacht is de strafbaarstelling van de artikelen voor bezigen van vuurwerk en het ter aflevering hebben van vuurwerk, zoals in de huidige regeling opgenomen. In december 1999 is die strafbaarstelling in een ministeriële beschikking van VROM geregeld. Dat was mogelijk voor de duur van twee jaar. Anders gezegd, per december 2001 loopt die periode af. Als dan nog niet het nieuwe Vuurwerkbesluit van kracht is, zou er een lacune in strafbaarstelling ontstaan, die politiek niet is te verkopen. Het lijkt alleen al gelet op de nog te volgen procedure welhaast niet mogelijk om de



AMVB vuurwerk voor die tijd in werking te laten treden. Ook is bijvoorbeeld niet bekend of het rapport van de Commissie Oosting niet weer nieuwe gezichtspunten oplevert. Dit betekent een leemte in regelgeving waar ook VenW gelet op de overdracht van het dossier een directe verantwoordelijkheid houdt.

**Advies**

Om in navolging van de reeds ambtelijk ingestoken vraag aan VROM in de ministerraad vast te laten leggen dat VROM op grond van de Wet milieugevaarlijke stoffen (artikel 24) een spoed AMVB opstelt.

Het gaat hier om de reële inschatting van het niet tijdig in werking treden van deze AMVB vuurwerk. Andere oplossingen (WVGS en WED) zijn inmiddels ook verkend, maar worden door het Ministerie van Justitie niet haalbaar geacht.

Inmiddels is in de aanbestedingsbrief bij het Vuurwerkbesluit (zie blz. 4) aangegeven dat VROM hiertoe bereid is.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

Ir. B. Westerduin



## Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Goederenvervoer  
Directie Transportveiligheid

Min. v. Verkeer en Waterstaat  
bpost  
21 FEB. 2001 28

Aan  
De Minister

Retour van Minister	
DGG DIV	26/2 10.2.e
Afd / Beh	
DGG DIV	

BSG/ 1620

10.2.e

Afgedaan

Contactpersoon  
10.2.e

Datum  
20 februari 2001  
Oms kenmerk  
G/V-01/001123

Onderwerp  
Informatie ten behoeve van het MBT vuurwerkramp van 22 februari as.

Doorkiesnummer

-  
Bijlage(n)

-  
Uw kenmerk

### Doel van de Nota

U ten behoeve van het overleg in het Ministerieel Beleidsteam Vuurwerkramp Enschede op 22 februari te informeren.

10.2.e zal u vergezellen en, indien nodig en door u gewenst, u van de laatste stand van zaken op de hoogte stellen.

Onderstaand ga ik in op de brief die BZK aan het MBT heeft geschreven. Daarna zal ik enkele onderwerpen noemen, die in de voorbereiding van het kabinetsstandpunt naar voren kwamen en die de aandacht van V&W verdienen.

### Brief BZK aan MBT

BZK heeft aan het MBT een brief geschreven, met daarin de stand van zaken ten aanzien van de voorbereiding van het kabinetsstandpunt. Bij die brief zijn tevens enkele bijlagen gevoegd, waaronder de voorlopige teksten van een aantal hoofdstukken. Het gaat voornamelijk om voorlopige teksten. De teksten zijn separaat door de verschillende ministeries aangeleverd, ze moeten nog verder worden uitgewerkt en behoeven evenzo nog afstemming. Bovenal is nog verdere aanvulling afhankelijk van de inhoud van het rapport Oosting nodig.

Belangrijk is de opgenomen passage over de reikwijdte van het kabinetsstandpunt op bladzijden 2 en 3 van de brief. Het MBT wordt daar namelijk gevraagd een uitspraak te doen.

De volgende aspecten worden genoemd:

1. Het moet gaan over concrete maatregelen voor vuurwerk en niet over het totale veiligheidsvraagstuk.
2. Belang van toezicht en handhaving benadrukken.
3. Niet de verwachting wekken dat de overheid een risicoloze samenleving kan of wil creëren.
4. Het managen van verwachtingen naar en van burgers.

Ik stel u voor met deze standpunten akkoord te gaan.

Afdeling Lading & Risicobeleid  
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG  
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag  
Internet [www.minvenw.nl/dgg/dgg](http://www.minvenw.nl/dgg/dgg)

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

Bereikbaar vanaf 09.00 met tramlijnen 1, 9 of 16 en buslijn 18. Vanaf 15.00 met tramlijnen 9 of 12 lijn 12 vanaf 09.00 als lijn 16 en buslijn 18.



Punt 1 is conform de afspraak in het vuurwerkbesluit om precedentwerking te voorkomen. Punt 3 heeft daar ook betrekking op omdat het vuurwerkbesluit die risicoloze samenleving wel zo voor de opslag van vuurwerk regelt. Punt 2 is voor VenW precies de insteek met oog op een beter geregelde classificatie van vuurwerk. Waarbij het overigens ook moet gaan over een goede samenwerking bij het formuleren van beleid tav de totale keten. Punt 4 is een logisch aandachtspunt in het kader van de vorige punten.

#### **Voor VenW belangrijke punten**

##### De inhoudelijke inbreng van VenW

De concept-bijdrage van V&W aan het kabinetsstandpunt kent als uitgangspunt de conclusies/aanbevelingen van de Rijksverkeersinspectie.

Centraal staat daarin:

- Overdracht van het zogenaamde bezigingsdossier aan VROM waaraan wordt voldaan door het Vuurwerkbesluit.
- Verhoging van de effectiviteit van handhaving op het transport van vuurwerk, vooral waar het gaat om de juistheid van de classificatie. Wij onderscheiden daarbij een viertal lijnen:
  - Aanpak bij de bron: begin maart wordt ambtelijk een bezoek gebracht aan China teneinde samen met de Chinese autoriteiten te bezien in hoeverre maatregelen in dat land mogelijk zijn. Overigens vindt dit bezoek naar aanleiding van de VN-vergadering in december plaats op uitnodiging van China.
  - Verantwoordelijkheid van de importeur voor de juistheid van de classificatie: dit is belangrijk, omdat dit de prikkel is voor de importeur om in de gehele keten een goede classificatie te waarborgen.
  - Verhoging van de effectiviteit van de handhaving via (onder meer) verbetering van de meldingen en het aanleggen van specifieke vuurwerklijsten waarbij per product de classificatie wordt aangegeven.
  - Het schrappen van een aantal vrijstellingen voor lichter geclassificeerd vuurwerk. Achtergrond hierbij is dat op voorhand gelet op mogelijke onjuiste classificatie, vuurwerk altijd wordt behandeld als ware het vuurwerk van het zwaarste soort.

##### De rol van de inspecties en de effectiviteit van de handhaving:

Uit de dossieropbouw na de ramp te Enschede, mede in het licht van het onderzoek Culemborg is wel duidelijk dat er tussen inspecties moet worden samengewerkt en dat er (per onderwerp of keten) één inspectiedienst aanspreekbaar zou moeten zijn. Dit om problemen in afstemming en ook communicatieproblemen te voorkomen.

##### Evenwicht, zowel qua beleid als juridisch, in de verhouding tussen de risicobron en de ruimtelijke ordening.

##### Evenwicht tussen het beleid voor inrichtingen en vervoer.

De minister van VROM gaat in zijn bijdrage voor het kabinetsstandpunt toch in op het totale veiligheidsvraagstuk door de in voorbereiding zijnde AMVB Milieu Kwaliteitseisen externe veiligheid voor inrichtingen te noemen. In deze AMVB wordt voorgesteld de RO paragraaf nu goed te gaan regelen maar vooralsnog alleen voor inrichtingen. Uitgaande van de wens voor beleid voor de totale keten, roept dat de vraag op of in deze AMVB milieukwaliteitseisen niet tegelijkertijd een wettelijke regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden nagestreefd. In het NVVP wordt immers ook de wens van een hardere juridische grondslag van het risicobeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen genoemd.





Hoe ver kan de precedentwerking van veiligheidsbeleid en maatregelen rond vuurwerk nu gaan?

*Precedent naar andere risico opleverende activiteiten*

Een punt waar ook door andere departementen expliciet aandacht voor wordt gevraagd. Het algemene gevoel is dat er met het beleid voor vuurwerk opslagen een precedentwerking uitgaat naar andere risico opleverende activiteiten. De eerste tekenen daarvan zijn inmiddels zichtbaar gelet op de discussies over het transport per spoor. Die aandacht is zichtbaar bij chloortransport maar ook meer en meer bij het transport van andere stoffen zoals ammoniak en LPG. Een voorbeeld is ook de discussie over rangeeremplacementen. Die maatschappelijke discussies worden niet zonder meer verklaard vanwege de juist daar zo hoge risico's (waarom nu juist spoor?). De inschatting is daarom ook dat het niet bij deze discussies zal blijven en dat het gehele risicobeleid - gebaseerd op haalbaar en betaalbaar beleid en tevens gebaseerd op het niet kunnen uitsluiten van risico's - aan het "schuiven" is.

Tenslotte merk ik ten aanzien van dat punt nog op dat in de bijdrage van BZK eveneens wordt gesproken over een uiteindelijke situatie waar sprake is van "nul onbeheersbare ongevallen" zonder dat daarbij wordt aangegeven of en zo ja hoe dat haalbaar zal blijken te zijn. Zo'n risicoloze maatschappij lijkt mij nauwelijks denkbaar.

*Precedent binnen de vuurwerkketen*

Een andere invalshoek bij een mogelijke precedent werking is die binnen de vuurwerkketen zelf.

Het ministerie van VROM, in samenwerking met VenW, zal een oplossing moeten vinden/een verhaal moeten hebben voor een specifiek beleid voor vervoersinrichtingen, waar containers vuurwerk tijdelijk worden opgeslagen.

Het ministerie van VenW, in samenwerking met VROM, zal een oplossing moeten vinden/een verhaal moeten hebben voor het beleid voor het vervoer van het vuurwerk.

De regiefunctie van BZK met als doel een overkoepelend veiligheidsbeleid.

Er lijkt, blijkens de bijdrage van BZK voor het kabinetstandpunt, een steven tot integraliteit. Ofwel, zoals in teksten van BZK wordt genoemd, een systeemverantwoordelijkheid.

Als voorbeeld nu ook het besluit van de ministerraad van afgelopen vrijdag om één ongevallenraad in te stellen.

Het is van belang om daarbij aandacht te besteden aan een blijvende duidelijke scheiding van de verantwoordelijkheden. Wel duidelijk is dat bij honorering van de BZK-wens, de beleidsverantwoordelijkheid van de verschillende departementen zal "schuiven".

Gegeven de noodzaak van goede samenwerking /coördinatie in de gehele veiligheidsketen is er geen reden om hier per definitie tegen te zijn. Dit zou er echter niet toe mogen leiden dat het "kennisrijke vakdepartement" nog slechts uitsluitend opdrachten heeft uit te voeren van het "procesdepartement" BZK. Nb: zie ook de claim van BZK waarbij niet alleen personele uitbreiding wordt gevraagd voor brandweer en inspectie maar ook voor beleid.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

ir. B. Westerduin

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Archief-keuze

33

Aan  
De minister

Classificatienummer

Contactpersoon  
10.2.e

Datum  
5 juni 2001  
Ons kenmerk  
DGG/V/VL-01004059  
Onderwerp  
Interimbesluit bezigen en afleveren professioneel vuurwerk

Doorkiesnummer  
1569  
Bijlage(n)  
2  
Uw kenmerk  
-

Getipt door/paraaf  
10.2.e

Vergeleken door/paraaf  
BD  
Verzonden door/paraaf  
BD  
Ondertekening door/paraaf  
DG 10.2

Medewerking van/paraaf  
10.2 5//  
e 10.  
10.2.2.e  
Afd. VL  
Dir. V  
DG-G  
Medeparaaf  
Afd. J.  
Afschrift aan  
Secr. VL  
Archief DGG  
Westerduin

Vervolg op  
-  
Rappeldatum  
-  
Verzenddatum  
-  
Verzendwijze  
-  
Na verzending retour aan  
-

Adres  
NWU



## Nota



Aan  
De minister

Contactpersoon

**10.2.e**

Datum

5 juni 2001

Ons kenmerk

DGG/V/VL-01004059

Onderwerp

interimbesluit bezigen en afleveren professioneel vuurwerk

Doorkiesnummer

1569

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

### Doel nota

Het doel van deze nota is u te adviseren over een voorstel van de minister van VROM aangaande het interimbesluit voor het bezigen en afleveren van professioneel vuurwerk.

Het is de bedoeling dit interimbesluit te agenderen voor de vergadering van 12 juni van de RROM. Daartoe dient bijgaand aanbiedingsformulier voor de RROM, met daarbij gevoegd de tekst van het besluit en de toelichting daarop.

### Achtergrond

In 1999 is gebleken dat de strafbaarstelling ten aanzien van bezigen en afleveren van professioneel vuurwerk onvoldoende was geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. In het licht van de verwachte festiviteiten rond het millennium was dat voor u aanleiding om er bij uw ambtgenoot van VROM op aan te dringen om de basis voor strafrechtelijke handhaving te verzekeren. De vervoerswetgeving bood daartoe namelijk onvoldoende aanknopingspunten.

De minister van VROM heeft dat gedaan door een ministeriële regeling op grond van artikel 31 van de Wet milieugevaarlijke stoffen (WMS). Die regeling is op 11 december 1999 in werking getreden. Deze ministeriële regeling vervalt een jaar nadat zij in werking is getreden en kan bij ministeriële regeling eenmaal met ten hoogste een jaar worden verlengd. Die verlenging is in december 2000 gerealiseerd. Dat betekent ook dat per 11 december van dit jaar de regeling afloopt.

Een definitieve oplossing van dit vraagstuk zal worden bereikt door de inwerkingtreding van het Vuurwerkbesluit. Daarbij immers zullen de bepalingen rond bezigen en afleveren worden opgenomen in de WMS en zal de strafbaarstelling definitief kunnen worden geregeld. Aangezien het te verwachten is dat het Vuurwerkbesluit op 11 december van dit jaar nog niet in werking is getreden zou het gevaar bestaan dat er een "gat" qua



strafrechtelijke handhaving zou gaan ontstaan tussen 11 december 2001 en de datum van inwerkingtreding van het Vuurwerkbesluit. Het behoeft geen betoog dat dit een politiek en maatschappelijk ongewenste situatie zou zijn.

Met het bijgevoegd interimbesluit op basis van de WMS kan daarin worden voorzien. Over de noodzaak voor dit besluit en over de tekst daarvan heeft goed overleg plaats gevonden tussen de betrokken ministeries van VROM, Justitie en V&W. De Rijksmilieuhygiënische Commissie heeft tijdens haar vergadering op 22 mei het grote belang van een tijdige inwerkingtreding van het interimbesluit onderkend en adviseert derhalve positief.

**Advies**

Ik adviseer u om in te stemmen met het bijgaande interimbesluit en de daarbij behorende toelichting.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER

10.2.e

Ir B. Westerduin





BSG/ 3989

Aan 10.2.e  
 De minister

Retour van Minister	
DGG DIV	9/7/2001 10.2.e
AGS / B&W	9/7 10.2.e
DGG DIV	

10.2.e

10.2.e

Contactinstantie  
 10.2.e

Datum  
 28 juni 2001  
 Ons kenmerk  
 DGG/V/VL-01004315  
 Onderwerp  
 Ministerieel Beleidsteam Vuurwerk

Doorkiesnummer  
 070-3511569  
 Bijlage(n)  
 1  
 Uw kenmerk

### Doel nota

Doel van deze nota is u te informeren over de stand van zaken van het vuurwerkdossier. Deze nota dient daarmee tevens als advies voor de bijeenkomst van het Ministerieel Beleidsteam Vuurwerk, welke is gepland op 5 juli a.s. Daarnaast vraag ik uw akkoord op deelname aan de zgn Task Force, welke is ingesteld om de actiepunten uit het vuurwerkdebat te bewaken. //

### Korte terugblik

- Het debat met de Kamer heeft een actiepuntenlijst opgeleverd: deze lijst is als bijlage hierbij gevoegd. In het MBT komt de stand van zaken aan de orde
- Tevens is een aantal moties door de Kamer aanvaard. V&W is betrokken bij uitvoering van een aantal moties
- Er is een zgn Task Force opgericht:
  - \* Taak van de Task Force: bewaking actiepunten + uitvoering van de motie, die ertoe strekt regelgeving, handhaving, sanctieinstrumenten e.d. meer op elkaar te doen aansluiten. Anders gezegd: ontkokering, meer aandacht voor de totale keten
  - \* Samenstelling thans: BZK, VWS, VROM, VNG, IPO. Voorzitter is de heer Ouwerkerk, burgemeester van Almere. V&W kan zich hierbij aansluiten. Gegeven het belang van de onderwerpen en gegeven de waarschijnlijkheid dat in de Task Force belangrijke beleidslijnen worden uitgeset, stel ik u voor dat V&W ambtelijk in de Task Force zal participeren.
- Over het zgn Vuurwerkbesluit is in AO en plenair door de Tweede Kamer gediscussieerd. Een aantal moties is ingediend. De problematiek van de classificatie en van de afstanden rond opslagplaatsen vormden daarbij belangrijke aandachtspunten. Het is niet waarschijnlijk dat VROM

Afdeling Lading & Risicobeleid  
 Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG  
 Artilleie, Nieuwe Uidag 1, 2514 BP Den Haag  
 Internat www.minvew.nl/dgg/dgg

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

Gedistribueerd vanaf CS met tramlijnen 1, 2 of 15 en buslijn 14. Vanaf HS met tramlijnen 9 of 12 (lijn 12 vanaf CS als lijn 14) en buslijn 18.



op wezenlijke punten het huidig ontwerp zal bijstellen.  
Inmiddels is wel door de RROM aanvaard een besluit om de strafbaarstelling van de bepalingen inzake het bezigen en afleveren te verlengen na 11 december, indien op die datum het Vuurwerkbesluit nog niet van kracht is.

#### Activiteiten V&W

- Door V&W zijn sinds het kamerdebat verschillende activiteiten ondernomen ter uitvoering van de actiepunten. De stand van zaken komt in het kort terug in de actiepuntenlijst naar aanleiding van het kabinetsbesluit. Bij de agenda van het MBT zal in het kort de stand van zaken worden geschetst per actiepunt. In totaal zijn er 92 actiepunten geformuleerd. V&W heeft het voortouw bij de actiepunten 8,9,10,11 en 19.
- De V&W-activiteiten kunnen als volgt worden gerangschikt:
  - \* Internationale activiteiten, met als centraal doel de effectiviteit van de controle met name t.a.v. classificatie te verhogen: dit komt terug in actiepunt 8
  - \* Nederlandse interim-beleid, vooruitlopend op internationaal beleid, met als doel de risico's van het vervoer te beperken door het vervoer van vuurwerk (voor een aantal belangrijke onderwerpen) te beschouwen als ware dat vuurwerk van klasse 1.1.: dit komt terug in actiepunt 10
  - \* Aanscherping en verdieping van de handhaving ten aanzien van het vervoer van vuurwerk: dit komt terug in actiepunten 9 en 11
  - \* Maatregelen in de sfeer van externe veiligheid: dit komt terug in actiepunt 19.

Onderstaand wordt op die activiteiten en de stand van zaken ingegaan.

#### Internationale activiteiten

- *Algemeen overzicht*

In de afgelopen periode is druk overleg gevoerd, bilateraal en multilateraal met andere landen, alsmede in internationale organisaties. Doel daarbij was steeds: aandacht vragen voor de problematiek van het vervoer van vuurwerk en dan met name de (foute) classificatie van vuurwerk, alsmede steun verwerven voor verbetering van de effectiviteit van de controle. Die internationale aanpak is belangrijk, omdat nationale maatregelen – voorzover al mogelijk – slechts beperkt soulaas bieden. De handels- en vervoersstromen zijn immers mondiaal. Bij dit overleg zijn te noemen: bilateraal overleg met Noorwegen, Zweden, Duitsland, Engeland en China, deskundigenoverleg in Berlijn met vertegenwoordigers uit Europese landen, overleg in verschillende Europese overlegsgremia voor het transport van gevaarlijke stoffen (WP15, RID/ADR), voorbereiding voor vergadering in IMO (zeevervoer) en in het VN experten comité gevaarlijke stoffen, overleg door RVI met collega-inspecties in België en Duitsland.

Algemene lijn tot nu toe: erkenning van het probleem van de classificatie, bereidheid om oplossingen te zoeken, maar er liggen nog verschillen in het bepalen van de oplossingen.

De insteek van Nederland ligt zowel op mondiaal als Europees niveau.
- *Op mondiaal niveau*
  - \* *In de IMO vergadering van juli worden de lidstaten op de hoogte gebracht van de problematiek en met name van de (foute) classificatie van vuurwerk alsmede de acties, die Nederland op dit gebied onderneemt.*





- \* *In het VN experten comité wordt wereldwijd en voor alle vervoerstakken de classificatie vastgesteld.*
- \* *Vergadering van de VN is in juli. Er ligt een voorstel van Nederland, voortbouwend op hetgeen reeds in de december- vergadering door Nederland was ingebracht. Kern: verbetering van de effectiviteit van controle op juiste classificatie*
- \* **10.2.a**
- \* *Waarschijnlijk is de uitkomst een werkgroep onder Nederlands trekkerschap die mogelijke maatregelen moet uitwerken*
- *Europees niveau: RID/ADR en WP15*
  - \* *In vergadering van juni van RID/ADR (dit is het Europese forum, waarin besluiten worden genomen over beleid en regelgeving op het terrein van gevaarlijke stoffen voor het weg- en spoorvervoer) heeft Nederland de problematiek aan de orde gesteld. Er tekende zich een lijn af, waarbij de classificatie van vuurwerk eerst door de bevoegde autoriteit van het ontvangende RID/ADR land moet worden geautoriseerd. Nederland is gevraagd daarvoor een voorstel voor de volgende vergadering te ontwerpen. Dat is inmiddels geschied, in overleg met een aantal andere landen en in overleg met VROM en OM. Voordeel van zo'n systeem: het werkt Europees-breed, de inwerkingtreding kan sneller plaats vinden dan mondiale voorstellen via de VN (namelijk per 2003). Juridisch en uitvoeringstechnisch liggen er wel enkele problemen*
  - \* *Handhaving*  
*De RVI heeft met inspecties in de buurlanden (Duitsland/Beigie) over de afstemming van controles op vuurwerk afspraken gemaakt.*

#### **Nederlands interim-beleid**

- \* *Kern: een brief is uitgegaan naar de betrokken branches, waarin deze worden gewezen op de gevaren van onjuiste classificatie en waarin wordt geadviseerd om vuurwerk te behandelen als ware het van klasse 1.1. Daarnaast is een wijziging van het Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen over de weg (VLG) in voorbereiding, waarin wordt geregeerd dat voor een aantal belangrijke onderwerpen (zoals vervoer door tunnels, vervoer bij slecht weer, de uitrusting van voertuigen) het vuurwerk bij nationaal transport moet worden geacht te zijn van de klasse 1.1. Daarmee worden zo scherp mogelijke veiligheidsmaatregelen van kracht.*
- *De voorstellen tot wijziging van het VLG zijn voorgelegd aan de EU voor notificatie. Dat heeft geleid tot nadere vragen en het verzoek om een nadere motivering. Dat betekent dat de beoogde datum van inwerkingtreding van juli niet wordt gehaald. Vermoedelijke datum thans: september*
- *In voorbereiding is een beschikking inzake meldingen. Op basis hiervan moet door schepen aan de RVI worden doorgegeven, welke soorten vuurwerk met welke classificatie aan boord zijn.*

#### **Handhaving**

- *De streefcijfers voor de controle van 1 op 3 containers (met bestemming Nederland) resp 1 op 10 containers (voor doorvoer) wordt gehaald.*

*Bij invoer van vuurwerk wordt sinds januari van dit jaar weinig verkeer geassocieerd vuurwerk aangetroffen. Bij vuurwerk bestemd voor doorvoer ligt dat anders. Met een grote importeur zijn inmiddels goede afspraken gemaakt door de*



*RVI over verpakking, etikettering, classificatie e.d., waarvan de resultaten thans reeds merkbaar zijn. Bedoelde importeur is verantwoordelijk voor een kwart van het ladingpakket vuurwerk*

- Samenwerking met douane: melding van vuurwerk dat aanstaande is in de haven; gebruik van de scan om containers door te lichten
- Een eerste zgn defaultlijst is in opdracht van RVI en de Inspectie Milieuhygiëne door TNO opgesteld (deze lijst geeft aan welke classificatie bij welk soort vuurwerk past). Deze lijst wordt inmiddels bij controles als hulpmiddel gebruikt
- Mede met behulp van de scan en aan de hand van vergelijking van ladinggegevens en defaultlijst worden containers geselecteerd voor inspectie. Bij twijfels over classificatie worden monsters genomen en voorgelegd aan TNO
- In geval van ernstige verdenking van verkeerde classificatie wordt op basis van het bestuursrecht de container vastgezet en wordt – op kosten van de importeur of ontvanger – het vuurwerk omgepakt
- Conform de afspraak met de Chinese export-autoriteit is melding gemaakt van de ervaringen uit de afgelopen maanden met vuurwerk uit China.
- Met België/Duitsland zijn afspraken gemaakt om controles op elkaar af te stemmen
- Met VROM wordt nog gezocht naar mogelijkheden om evt proeven in Nederland te kunnen laten plaats vinden
- Inmiddels is – conform toezegging tijdens het kamerdebat – door de RVI geïnvesteerd in uitbreiding expertise bij de inspecteurs: 30 inspecteurs hebben met goed gevolg de meerdaagse cursus bij TNO gevolgd
- In opdracht van de RVI wordt door het Centrum van rechtshandhaving van de Universiteit van Utrecht onderzoek gedaan, waarbij de huidige wijze van handhaving van het vervoer van vuurwerk wordt doorgelicht en suggesties worden gedaan voor verbetering in doelmatigheid en rechtmatigheid.

#### **Extern veiligheidsbeleid**

- V&W heeft op basis van actiepuntenlijst het voortouw bij het ontwerpen van de AMvB Externe veiligheid Vervoer. Dit moet samen met VROM worden gedaan, gegeven de relatie met de AMvB Externe veiligheid inrichtingen.
- Vooruitlopend daarop speelt de wens van V&W om het huidige beleid (Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen) in beleidsregels te vervatten. Discussie daarover vindt plaats met VROM
- De AmvB externe veiligheid vervoer en de AmvB externe veiligheid inrichtingen zijn qua beleidslijnen reeds bediscussieerd in het kader van NMP-4.

#### **Tenslotte**

Indien u dat wenst zal de heer Stuitje u bij het MBT vergezellen.

Wvd DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER

**10.2.e**

drs. F.J.P. Heuer



Minimunt



Ministère van Verkeer en Waterstaat

Aan  
De minister

Classificatienummer

Contactpersoon  
**10.2.e**  
Datum  
28 juni 2001  
Oms kenmerk  
DGG/V/VL-01004815  
Onderwerp  
Ministeriaal Beleidsteam Vuurwerk

Doorkiesnummer  
070-3511569  
Bijlage(n)  
0  
Uw kenmerk

Getypt door/paraaf  
**10.2.e**  
Vergeleken door/paraaf  
**10.2.**  
Verzonden door/paraaf  
**10.2.e**

Ondertekening door/paraaf  
Wet. DG-G **10.2. 1/1**  
Medewerking van/paraaf  
Afd. VL  
Dir. V

28/6 **10.2.e**

Afschrift aan  
Archief DGG

**10.2.e**

Vervolg op  
-  
Rappeldatum  
-  
Verzenddatum  
-  
Verzendwijze  
-  
Na verzending retour aan  
-

Adres  
-

Aan  
De Minister

Contactpersoon  
**10.2.e**  
Datum  
20 november 2001  
Oms kenmerk  
DGG/V/VL-01008248  
Onderwerp  
Interim-beleid vuurwerk

Doorkiesnummer  
070-3511580  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
--

**DOEL van deze nota**

Op 27 november zal door de Europese Commissie op grond van de zitting van het Experteng Comité Transport Gevaarlijke Stoffen (EC) een beslissing worden genomen over de notificatie met betrekking tot het interim-beleid vuurwerk, waarover u eerder bent geïnformeerd.

Doel van deze nota is u te adviseren over het Nederlandse standpunt ten aanzien van het interim-beleid welke in eerder genoemd comité zal worden ingebracht.

**INTERIM-BELEID**

Het voorgestane interim-beleid bestaat uit twee gedeelten. Enerzijds een verzwarende van de regelgeving t.a.v. het transport van vuurwerk met betrekking tot regels die zijn vastgelegd in het ADR (Europees verdrag Transport gevaarlijke stoffen over de weg), hetgeen is voorgesteld in Hoofdstuk 1 van de Bijlage 2 VLG (Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen) en anderzijds verzwarende van de regelgeving die geldt binnen Nederland t.a.v. het transport gevaarlijke stoffen over de Weg (VLG), zoals tunnelvervoer en routing, hetgeen wordt vastgelegd in Hoofdstuk 2 van de Bijlage 2 VLG. Hoofdstuk 2 betreffen regels die door een verdragstaat mogen worden opgesteld omdat zulks niet is geregeld in het ADR c.q. het ADR vermeld dat zulks geregeld mag worden en die daardoor vallen onder de verantwoordelijkheid van de desbetreffende Lidstaat zelf. Inwerkingtreding van deze verzwarende van de regelgeving t.a.v. het transport van vuurwerk zal op of omstreeks 1 januari aanstaande plaatsvinden, onafhankelijk van de beslissing die wordt genomen t.a.v. de verzwarende als bedoeld in Hoofdstuk 1.

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

Telefoon (070) 351 5171  
Telefax 070 3511479  
E-mail **10.2.e** [dgg@minverw.nl](mailto:dgg@minverw.nl)



De bespreking in het comité zal dus gericht zijn op de verzwaring van voorschriften van het ADR binnen Nederland. Het daarbij onder meer om voertuigeisen (EX/II, EX/III), vakbekwaamheidseisen voor de chauffeur, herkenbaarheid van het voertuig m.b.t. het transport van alle vuurwerk. De Commissie heeft inmiddels, voor de bespreking, laten weten dat zij niet akkoord zal gaan met het hierboven weergegeven interim-beleid als bedoeld in hoofdstuk 1 vanwege het feit dat vervoer van vuurwerk niet alleen nationaal maar ook internationaal plaats vindt en het dus in principe is voorbehouden aan het ADR om één en ander nader te regelen op dit gebied.

Nederland kan, volgens de Commissie, proberen om op grond van het feit dat bij ongevallen of incidenten met het transport van vuurwerk is gebleken dat de veiligheidsbepalingen ontoereikend zijn om de gevaren die het vervoer inhoudt te beperken en handelen dringend geboden is, trachten om de interim-regeling op deze basis in te voeren met goedkeuring van de Commissie. Zulks dient schriftelijk te gebeuren. Betwijfeld kan worden of deze optie haalbaar is gezien het feit dat internationaal het nodige is bereikt met betrekking tot de aanscherping van de regelgeving omtrent het transport van vuurwerk. Tevens is deze optie reeds in een eerder stadium met mijn juridische afdeling besproken waarbij het feit dat het ongeval in Enschede plaats vond in een opslagsituatie en niet tijdens een transportsituatie de haalbaarheid zou verlagen. Zulks was destijds reden om deze optie niet te benutten.

#### DE STAND VAN ZAKEN

Inmiddels is er op internationaal niveau het één en ander gebeurd waardoor de veiligheid bij het transport van gevaarlijke stoffen meer kan worden gewaarborgd. Een UN-werkgroep is onder voorzitterschap van Nederland bij elkaar geweest om de toepassing van een defaultlijst te bespreken. De defaultlijst zou een opsomming moeten zijn van een aantal soorten vuurwerk met daarachter een geldende classificatie vastgelegd door de UN. Resultaat van deze werkgroep was dat er een voorstel in de richting van de UN gaat om de defaultlijst op te nemen in de UN aanbevelingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Voor Nederland kan de defaultlijst als controlelijst al worden gehanteerd.

Bij de gezamenlijke vergadering van het RID (Spoorvervoer gevaarlijke stoffen) en ADR (wegvervoer gevaarlijke stoffen) is een voorstel van Nederland aangenomen om voor aanvang van een transport vuurwerk binnen Europa een autorisatie te laten plaatsvinden door een daartoe bevoegde autoriteit. Het ADR heeft zich daar onlangs aan geconformeerd. Deze nieuwe regel wordt van kracht per 01-01-2003.

Verder ligt een Nederlands voorstel voor in het RID om aanscherping van regels ten aanzien van het spoortransport van vuurwerk.

Ook voor het ADR wordt nog nagedacht over aanscherping van de regels.

#### HOE VERDER

Zoals blijkt uit de stand van zaken zijn er nu mogelijkheden om het vervoer van vuurwerk en met name de juiste classificatie beter te controleren. De defaultlijst biedt daartoe goede mogelijkheden. Het doorvoeren van de verzwaring in Hoofdstuk 1 van de Bijlage 2 VLG is daardoor niet meer urgent. Het doorzetten van de procedure om het interim-beleid zoals voorgesteld (Hoofdstuk 1, Bijlage 2 VLG) lijkt ook onwenselijk vanwege de aanpassing van internationale regels om te komen tot een veiliger transport.

Ik adviseer u derhalve in te stemmen met het Nederlandse standpunt om niet verder aan te dringen op doorzetten van het interimbeleid zoals bedoeld in hoofdstuk 1 van de Bijlage 2 van het VLG.

Op korte termijn wordt u uitvoeriger geïnformeerd over de internationale voortgang met betrekking tot de aanpassing van de regelgeving omtrent het transport van vuurwerk.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

J. Tammenoms Bakker





Aan  
 De Minister

10.2.e

Retour van Minister	
DGC DIV	8/1/2001 10.2.e
ARI / Sch	
DGC DIV	

BCC: 6556

m 10.2.e

21.12

Contactpersoon

10.2.e

Datum

19 december 2001

Ons kenmerk

DGG/J-01/003845

Onderwerp

Wijziging Beleidsregels vergunning professioneel vuurwerk

Doorleesnummer

351 1811

Bijlage

1

Uw kenmerk

-

#### Doel: ondertekening van regeling en toelichting

1. Op 3 augustus 2000 zijn in werking getreden de Beleidsregels vergunning professioneel vuurwerk. Daarin wordt geregeld de vakbekwaamheid die vereist is voor het afsteken van professioneel vuurwerk. In artikel 10 van deze beleidsregels is bij wijze van overgangsmaatregel bepaald, dat een bewijs van vakbekwaamheid dat dateert van vóór deze datum, gedurende achttien maanden (dus tot 3 februari 2002) als geldig bewijs van vakbekwaamheid wordt aangemerkt.

2. Naar verwachting zal op 1 maart 2002 het nieuwe Vuurwerkbesluit in werking treden. Met ingang van 1 maart 2002, wordt een certificaat van vakbekwaamheid afgegeven door de Minister van SZW of door een instelling die hij daartoe heeft aangewezen.

3. De overgangstermijn van achttien maanden had de strekking om de bezigers van professioneel vuurwerk de gelegenheid te bieden een opleiding te volgen die voldoet aan de beleidsregels. Inmiddels is echter gebleken dat de opleiding die door de Hogeschool Utrecht op basis van de bij de beleidsregels gevoegde eindtermen is ontwikkeld, bij gebrek aan aanmeldingen in de periode van 3 augustus 2000 tot op heden geen enkele maal is gegeven. Vanuit de vuurwerkbranche is aangegeven dat de komst van het Vuurwerkbesluit en daarmee de onzekerheid over de in de toekomst te stellen vakbekwaamheidseisen heeft geleid tot een afwachtende houding bij de vuurwerkbedrijven. Tot nu toe zijn op basis van de Beleidsregels vergunning professioneel vuurwerk in het geheel nog

Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG  
 Artillerie, Nieuwe Uitlag 1, 2514 BP Den Haag  
 Internet [www.minverw.nl/dgg/dgg](http://www.minverw.nl/dgg/dgg)

Telefoon (070) 351 6171  
 Telefax 351 1824

geen vakbekwaamheidsbewijzen afgegeven; de vuurwerkbranche beschikt nog slechts over vakbekwaamheidsbewijzen van vóór 3 augustus 2000. Omdat op 3 februari 2002 de overgangstermijn eindigt en daarmee de geldigheid van de vergunningen voor het bezigen van professioneel vuurwerk, zou dit betekenen dat het niet meer is toegestaan na die datum professioneel vuurwerk af te steken. Het is dan ook wenselijk om de overgangstermijn enigszins uit te breiden, nl. van 3 februari tot 1 maart 2002.

4. Aansluitend op het overgangsregime van V&W zal in het Vuurwerkbesluit worden bepaald dat een vergunning tot het bezigen van professioneel vuurwerk, verleend door de Minister van Verkeer en Waterstaat, als vergunning krachtens het Vuurwerkbesluit wordt aangemerkt. In de regelgeving van SZW zal worden bepaald dat vakbekwaamheidsbewijzen die zijn afgegeven vóór 3 augustus 2000 tot 1 januari 2003 worden aangemerkt als certificaten van vakbekwaamheid als bedoeld in het Arbobesluit. Hiermee wordt bereikt dat de vuurwerkbranche ruimschoots in de gelegenheid is om alsnog de opleiding te volgen en onder overlegging van een certificaat van vakbekwaamheid een vergunning op basis van het Vuurwerkbesluit aan te vragen.

5. In de ogen van DGG is de gang van zaken niet bevredigend: tot op heden is de overgangstermijn die aanving op 3 augustus 2000, onbenut gebleven. Het is niet wenselijk dat dit zich herhaalt in de verlengde overgangstermijn. Daarom heeft DGG van VROM de toezegging gevraagd en verkregen, dat door VROM en SZW tweemaandelijks wordt geïnventariseerd of en in welke mate de opleiding wordt gevolgd. Bovendien zullen deze departementen overleg voeren met het opleidingsinstituut PTO. Ten slotte zullen VROM en SZW allen die nu over een vakbekwaamheidsbewijs beschikken schriftelijk informeren over de noodzaak om een aanvullende opleiding te volgen.

Indien u hiermee kunt instemmen, verzoek ik u de regeling en de toelichting te tekenen.

DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,

10.2.e

J. Tammenoms Bakker





Datum

4 januari 2002

Nummer

DGG/J-01/008025

Onderwerp

Beleidsregels houdende wijziging van de Beleidsregels vergunning professioneel vuurwerk.

DIRECTORAAT-GENERAAL

GOEDERENVERVOER

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op de artikelen 41, eerste lid, 42, tweede lid, en 43, derde lid, onderdeel d, van het Reglement Gevaarlijke Stoffen;

BESLUIT:

Artikel I

In artikel 10, eerste lid, van de Beleidsregels vergunning professioneel vuurwerk vervalt: "gedurende achttien maanden na de inwerkingtreding van deze beleidsregels".

Artikel II

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij worden geplaatst.

Deze beleidsregels zullen met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

10.2.e



### *Regelingen vuurwerk in de landen om ons heen.*

Gezegd kan iets worden over Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Canada en Verenigde Staten (deze landen zijn bekeken door TNO/PML en een rapport hiervan ligt er. Daarnaast is er informatie van Noorwegen en Zweden en China.

#### *Algemeen.*

Specifieke wetgeving explosieven.

Veel landen hebben een regelgeving die gebaseerd is op een speciale explosieven wetgeving.

Regelingen zijn op basis daarvan en niet op basis van transportreglementering. Het gaat dan om het hele scala aan explosieve stoffen, waarvan vuurwerk slechts een onderdeel is.

Canada, Duitsland (gek genoeg niet van toepassing op groot vuurwerk), Verenigd Koninkrijk, Zweden en Noorwegen kennen dergelijke wetgeving. In beginsel is op basis van dergelijke wetten regels gesteld t.a.v. transport, import, opslag etc.

In de Verenigde Staten moet vuurwerk voldoen aan een norm.

#### *Autorisatie.*

Veel landen kennen het systeem van autorisatie. Alle klasse 1 stoffen, waaronder vuurwerk, moeten goedgekeurd worden, inclusief de classificatie. Het betreft hier Canada, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Duitsland (gek genoeg niet van toepassing op groot vuurwerk). Frankrijk kent dit niet. Hier vindt een herclassificatie plaats op basis van opslag regelgeving. Degene die opslaat is verantwoordelijk voor de juiste classificatie. In Duitsland bestaat ook iets dergelijks voor groot vuurwerk (voor het overige autorisatie vereist). De Verenigde Staten kent geen autorisatie systeem, de afzender moet verklaren, dat het vuurwerk aan de Amerikaanse norm voldoet.

#### *Classificatie.*

In het algemeen kan gesteld worden, dat de classificatie in de onderzochte landen niet gebaseerd is op de voorgeschreven serie 6 proeven uit de VN Aanbevelingen. Veelal bleek er maar heel weinig ervaring met testen te zijn. Wel voor testen, die betrekking hebben op het gebruik (consumenten wetgeving), maar niet die voor het transport. Niettemin heeft men wel denkbeelden over de classificatie, veelal op basis van expert judgement. In het Verenigd Koninkrijk werkt men met een zogenaamde default lijst. Een classificatie wordt vastgesteld voor een bepaald type vuurwerk en indien geen nadere gegevens bekend zijn wordt deze classificatie aangehouden. Ook in andere landen gelden richtlijnen voor de classificatie. Canada gaat zover, dat elk vuurwerk artikel ingedeeld wordt. Opvallend is, dat in zijn algemeenheid de indeling heel aardig in de buurt komt van de proeven die TNO/PML recent na de ramp in Enschede gedaan heeft. Zo worden salutes (slagbommen, bevattende kaliumchloraat en een mengsel van aluminium en magnesium) overal als 1.1G beschouwd! Groot vuurwerk is in dat beeld tenminste 1.3.

#### *Opslag en vervoer.*

In veel landen heeft men twijfel of de regels voor transport wel een op een over te nemen zijn voor opslag. Met name het aspect van opsluiting en ook de gemengde ladingen (1.1 bij 1.3 bijv.) wordt als probleem gezien. Frankrijk heeft (recent ?) een specifieke 6c) test om aan te tonen, dat bij opslag 1.3 niet kan reageren als 1.1. Het Verenigd Koninkrijk kent ook een afwijkende regelgeving voor opslag t.o.v. transport

#### *Handhaving.*

Veel landen hebben inspectiediensten, die speciaal gericht zijn op handhaving van de explosieven wetgeving. Met name de landen met een autorisatiesysteem beschikken over een dergelijke inspectie.

#### *Conclusie.*

Op basis van de onderzochte landen kan gesteld worden dat die het aanzienlijk strenger geregeld hebben dan Nederland. Heel opmerkelijk is, dat dit in de internationale vergaderingen nooit als zodanig aan de orde is gesteld. De meeste (onderzochte) landen hebben hun eigen regels als het gaat over explosieven.



Een andere conclusie is, dat het hele systeem gebaseerd is op alle explosieve stoffen en niet alleen op vuurwerk. Bij diverse gelegenheden werd ons wel duidelijk, dat er bij explosieve stoffen \* wel meer gekke dingen zitten. Bijvoorbeeld de indeling van noodsignalen, die in de VS doodleuk als 4.1 (brandbare vaste stof !) wordt ingedeeld, maar elders als 1.1G !!

Het is van belang op te merken, dat Nederland geen specifieke dienst heeft, die dergelijke zaken beoordeelt. Ook de commissie Oosting komt overigens niet met deze aanbeveling.

*China, samenwerking inspectiediensten.*

De inspectiedienst van China (CIQ) is verantwoordelijk voor de import en export van goederen naar of uit China. Zij willen samenwerken met de RVI. Daar waar problemen zijn kan RVI dit melden aan CIQ, die dan in China de zaak zal onderzoeken. Indien een bedrijf zich niet aan de voorschriften houdt kan dit zover gaan, dat de exportvergunning wordt ingetrokken ! CIQ zal de RVI inlichten over hun onderzoek.

---

## 6. INTERNATIONALE VERGELIJKING

Op basis van de onderzochte landen kan gesteld worden dat de regels met betrekking tot explosieven in het algemeen strenger zijn dan in Nederland. De meeste (onderzochte) landen hebben een eigen wetgeving die alle aspecten m.b.t. explosieven regelen, zoals import, opslag en ook het vervoer. Deze aanvullende regelgeving is niet gebaseerd op de transportreglementering.

Met name op het gebied van import (autorisatie) zijn aanvullende regels gesteld.

Het hele systeem is gebaseerd op alle explosieve stoffen en niet alleen op vuurwerk.

Heel opmerkelijk is, dat in de internationale vergaderingen (CETDG) de classificatie van vuurwerk toch nooit als zodanig aan de orde is gesteld, terwijl de nationale aanvullende regelingen in de onderzochte landen toch aantonen dat men de internationale vervoerregelgeving niet voldoende vond.

Nederland heeft geen specifieke wet noch een speciale dienst, die explosieve stoffen integraal regelt. De commissie Oosting komt overigens ook niet expliciet met deze aanbeveling maar vraagt, gelet op de plaatsgevonden ramp wel aandacht voor dezelfde problematiek.

### **Algemeen.**

De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de zogenaamde VN-Aanbevelingen, die in het Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (CETDG) tot stand komen.

Nederland is naast 21 andere landen vertegenwoordigd in het CETDG. De classificatie van vuurwerk wordt hier vastgesteld en overgenomen in de diverse verdragen en regelgevingen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor een geharmoniseerde regelgeving tot stand komt. Middels Europese regelgeving (kaderrichtlijn 94/55/EG) is dit ook van toepassing voor vervoer binnen en tussen de staten van de EU. Van die EU regelgeving mag alleen in bepaalde situaties worden afgeweken bijvoorbeeld indien dit gebeurt om andere redenen dan vervoersveiligheid, zoals nationale veiligheid, milieubescherming of (opslag).

Uitgangspunt bij de classificatie van gevaarlijke stoffen, waaronder vuurwerk is, dat de afzender classificeert en dat deze classificatie in beginsel overgenomen wordt. Bij de classificatie van vuurwerk speelt ook de competente autoriteit een rol. In Nederland is dit TNO/PML. De classificatie moet op basis van testen (serie 6) of op basis van vergelijking met andere vuurwerk (naar analogie) gebeuren en dient in een testrapport te worden vastgelegd.



### ***China.***

Begin negentiger jaren zijn er problemen geweest met betrekking tot de classificatie van vuurwerk tijdens transport uit China. Het betrof classificatie in de minder gevaarlijke subklassen 1.3, 1.4C en 1.4S.

10.2.a

### ***Internationaal overleg.***

In het internationale overleg en met name in het CETDG is de laatste tien jaar niet specifiek gesproken over vuurwerk. Blijkbaar werd nergens de problematiek dusdanig ingeschat, dat daarvoor internationale actie vereist was.

Wel is het zogenaamde Manual of Tests and Criteria, een bijlage van de VN-Aanbevelingen (met daarin de beschrijving van de diverse testen en criteria van indeling) in de negentiger jaren herzien. Nederland heeft hierbij door de vaktechnische inbreng van TNO/PML een belangrijke rol gespeeld.

### ***Vergelijkend onderzoek landen.***

Na Enschede is door de RVI in samenwerking met de beleidsafdeling onderzoek gedaan in diverse landen.

Het betreft de volgende landen : Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Canada en Verenigde Staten (onderzoek gedaan door TNO terzake rapport opgemaakt). Daarnaast is er uit eigen waarneming informatie uit Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk verkregen.

### ***Explosieven wetgeving.***



Veel landen blijken een speciale explosieven wetgeving te hebben. De regeling van de gehele keten van explosieve stoffen, van import tot gebruik inclusief het vervoer en opslag, is in die landen op deze wetgeving gebaseerd. Overigens worden voor zover kan worden nagegaan de vervoersregels zoals die in de diverse verdragen zijn opgenomen gerespecteerd en vindt vervoer op basis daarvan wel plaats. Canada, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Noorwegen kennen dergelijke wetgeving. Deze wetten kunnen ook gevolgen hebben voor de mogelijkheden van het transport van vuurwerk. Zo wordt in de Verenigde Staten alleen vuurwerk toegelaten, dat voldoet aan de Amerikaanse norm. Indien het aan deze norm voldoet, is het vuurwerk per definitie ingedeeld als 1.3G of 1.4G. Het gaat bij deze wetten overigens om het hele scala aan explosieve stoffen, waarvan vuurwerk slechts een onderdeel is.

#### ***Autorisatie.***

Veel landen kennen het systeem van autorisatie. Alle klasse 1 stoffen, waaronder vuurwerk, moeten goedgekeurd worden, inclusief de classificatie. Het gaat in ieder geval om de landen Canada, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen. Duitsland kent ook een autorisatiesysteem, maar niet voor professioneel vuurwerk. Frankrijk kent zo'n systeem niet. Hier wordt de zaak vervoerd conform de aangegeven transport classificatie en vindt een herclassificatie plaats bij de opslag, op basis van opslag regelgeving. Degene die opslaat is verantwoordelijk voor de juiste classificatie. Ook in Duitsland wordt professioneel vuurwerk (voor ander vuurwerk is een autorisatie vereist) op basis van opslag regelgeving geherclassificeerd. De Verenigde Staten kennen geen autorisatiesysteem, de afzender moet verklaren dat het vuurwerk aan de Amerikaanse norm voldoet.

#### ***Classificatie.***

In het algemeen kan gesteld worden, dat de classificatie in de onderzochte landen niet gebaseerd is op de voorgeschreven serie 6 proeven uit de VN Aanbevelingen. Veelal bleek er maar heel weinig ervaring met testen te zijn. Wel met testen, die betrekking hebben op het gebruik (consumenten wetgeving), maar niet voor het transport. Niettemin heeft men wel denkbeelden over de classificatie, veelal op basis van expert judgement. In het Verenigd Koninkrijk werkt men met een zogenaamde default lijst. Een classificatie wordt vastgesteld voor een bepaald type vuurwerk en indien geen nadere gegevens bekend zijn wordt deze classificatie aangehouden. Ook in andere landen gelden richtlijnen voor de classificatie. Canada gaat zover, dat elk vuurwerk artikel ingedeeld wordt. Opvallend is, dat in



zijn algemeenheid de indeling heel aardig in de buurt komt van de proeven die TNO/PML recent na de ramp in Enschede gedaan heeft. Zo worden salutes (slagbommen, bevattende kaliumchloraat en een mengsel van aluminium en magnesium) overal als 1.1G beschouwd ! Groot vuurwerk is in dat beeld tenminste 1.3. Een dergelijke default lijst, gebaseerd op testen is een belangrijk onderdeel van een Nederlands/Chinees voorstel in de VN, die thans in voorbereiding is. Het voorstel zal voor de juli vergadering van dit jaar in de CETDG ingediend worden.

#### ***Opslag en vervoer.***

In veel landen heeft men twijfel of de regels voor transport wel te gebruiken zijn bij opslag. Met name het aspect van opsluiting en ook de gemengde ladingen (1.1 bij 1.3 bijv.) wordt als probleem gezien. Frankrijk heeft (recent ?) een aangepaste 6c) test vereist, om al dan niet aan te tonen, dat bij opslag 1.3 kan reageren als 1.1. Het Verenigd Koninkrijk kent ook een afwijkende regelgeving voor opslag t.o.v. transport. Ook dit aspect zal voor zover het ook vervoer betreft onderdeel zijn van de internationale discussie in CETDG.

#### ***Handhaving.***

Veel landen hebben inspectiediensten, die speciaal gericht zijn op handhaving van de explosieven wetgeving. Met name de landen met een autorisatiesysteem beschikken over een dergelijke inspectie.



10.2.e

Contactpersoon

10.2.e

Datum

23 juni 2000

Ons kenmerk

-

Onderwerp

notitie uitvoerbaarheid handhaafbaarheid vuurwerkregelingen

Doorkiesnummer

070-3511580

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

Beste 10.2.e

Bijgaand een notitie zoals hierboven aangehaald. Een en ander is samengesteld mede dankzij de expertise en back-up van 10.2.e. Ik heb hem gevraagd volgende week ook bij het gesprek met TNO aanwezig te zijn.

Overigens is de notitie vrij uitgebreid geworden. Toch heb ik getracht hem zo kort mogelijk te houden. Als iets niet duidelijk is verneem ik dit graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



## Notitie m.b.t. uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid reglementering vuurwerk

### 1. Inleiding.

Naar aanleiding van de vuurwerkcramp te Enschede is getracht in beeld te brengen wat de problemen zijn t.a.v. de uitvoering en handhaving met betrekking tot de reglementering van vuurwerk waarvoor V&W verantwoordelijkheid draagt.

De uitvoering en handhaving van bedoelde reglementering wordt binnen V&W uitgevoerd door de RVI. Het is daarom dat deze notitie tot stand is gekomen in nauw overleg met medewerkers van de RVI (Vervoerinformatiecentrum (uitvoerbaarheid)/Handhaving (handhaafbaarheid)).

Deze notitie gaat in het kort in op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van met name de afleveringsvergunning en bezigingsvergunning. In het kort omdat de verantwoordelijkheid over gaat naar VROM en er een nieuwe AMVB door VROM in voorbereiding is. Uitgebreider wordt stilgestaan bij de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het transport van vuurwerkproducten. Tenslotte wordt een aantal aanbevelingen gedaan op grond waarvan de transparantie t.a.v. met name de classificatie van vuurwerkproducten meer helder of mogelijkterwijs meer als acceptabel kan worden beschouwd.

### 2. De huidige afleveringsvergunning en bezigingsvergunning; Uitvoerbaar en handhaafbaar?

#### 2.1 Afleveringsvergunning

-De afleveringsvergunning is gebaseerd op artikel 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, artikel 6 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de artikel 2, eerste lid, alsmede de artikelen 31, 33, 36 t/m 39 van het Reglement gevaarlijke stoffen. De vergunning wordt verleend door het Vervoerinformatiecentrum van de RVI. Alvorens een vergunning wordt verstrekt dient de betrokken korpschef van Politie een positief oordeel (antecedentenonderzoek) af te geven betrekking hebbend op de aanvrager. Als het oordeel negatief is wordt een oordeel gevraagd aan de Commissaris der Koningin van de provincie waarin aanvrager woonachtig is.

**Knelpunt;** Steeds meer politiekorpsen weigeren medewerking aan een antecedenonderzoek omdat in het kader van privacy-reglementering er geen informatie kan en mag worden verstrekt aan niet met name genoemde instantie zoals het Vervoerinformatiecentrum van de RVI.

-De behoefte aan een afleveringsvergunning kan worden aangetoond door middel van een inschrijving KvK.

**Knelpunt;** Uitgangspunt is dat afleveren van vuurwerk in dit kader plaatsvindt aan houders van een bezigingsvergunning (afsteken professioneel vuurwerk). Kennelijk is de omschrijving van een dergelijke werkzaamheid bij de inschrijving KvK voldoende om deze eis aantoonbaar te maken.

-De aanvrager moet in het bezit zijn van een geldige vergunning ingevolge de WMB teneinde (professioneel) vuurwerk te kunnen opslaan.

**Knelpunt:** Ondanks het feit dat er een relatie is gelegd met opslag (niet verantwoordelijkheid V&W), hetgeen in het kader van de openbare veiligheid prima kan aansluiten, loopt V&W hier een gevaar. De RVI checkt deze voorwaarde tijdens een zogenaamd diepteonderzoek door een inspecteur. In sommige gevallen wordt daarbij de vergunningverlenende (WMB) instantie geraadpleegd, in sommige gevallen geschiedt een dergelijk onderzoek aan de hand van een zelfstandige check. Vraag is of de RVI is toegespitst op dergelijke (ingrijpende) onderzoeken en of het op zich nemen van dergelijke onderzoeken niet zou kunnen leiden of heeft geleid tot oneigenlijke afgiften van afleveringsvergunningen.

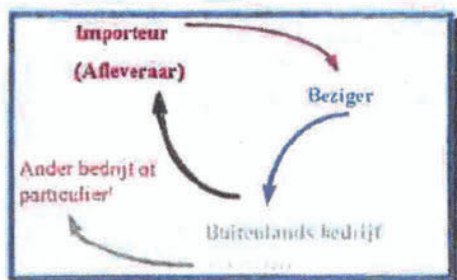
-De aanvrager moet in staat zijn te voldoen aan de krachtens Wvgs gestelde voorschriften. Dit impliceert dat aanvrager bij aflevering in staat zal moeten zijn als afzender op te treden! In de praktijk betekent dit dat gebruikmaking van Rn. 2007 ADR niet meer tot de mogelijkheden behoort en dat evt. afwijkingen ten opzichte van de IMDG Code v.w.b. etikettering, samenlading en verpakking in het afleveringsbedrijf zullen moeten worden hersteld.

**Knelpunt:** Geen. RVI is in staat om naar behoren één en ander te kunnen controleren. Het gaat daarbij wel om een momentopname.

-De afleveringsvergunning beperkt zich tot aflevering aan bezigingsvergunninghouders binnen Nederland.



**Knelpunt:** Afleveren mag alleen plaatsvinden aan bedrijven die kunnen aantonen dat zij in het bezit zijn van een bezigingsvergunning. Daardoor is het vrij eenvoudig om de regeling te omzeilen. Een beziger kan een (fake-) bedrijf starten in het buitenland. Op papier levert hij de in zijn bezit zijnde vuurwerken af aan zijn bedrijf in het buitenland. Dit bedrijf kan dan het vuurwerk (legaal) importeren in Nederland zonder dat dit bedrijf in het bezit dient te zijn van een afleveringsvergunning (zie schema hieronder). Ook dient het buitenlands bedrijf de invoer niet te melden!<sup>1</sup> Huidig risico; het professioneel kan op betrekkelijk eenvoudige wijze in handen komen van niet-deskundigen.



Schema overzicht loeflijzer - transport

**Knelpunt:** Er is geen basis om op te treden (strafrechtelijk) tegen de afleraar. Voor de handhaving betekent dit dat men informatief (i.b.v. een onderzoek naar vergunningsvoorwaarden) dient te handelen. Intrekking van vergunning, indien men in strijd daarmee handelt, is een mogelijkheid, maar deze is nog nooit toegepast.

## 2.2 Bezigingsvergunning

- De bezigingsvergunning is gebaseerd op artikel 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, artikel 6 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de artikel 2, eerste lid, alsmede de artikelen 40 t/m 45 van het Reglement gevaarlijke stoffen. De vergunning wordt verleend door het Vervoerinformatiecentrum van de RVI. Alvorens een vergunning wordt verstrekt dient de betrokken korpschef van Politie een positief oordeel (antecedentenonderzoek) af te geven betrekking hebbend op de aanvrager. Als het oordeel negatief is wordt een oordeel gevraagd aan de Commissaris der Koningin van de provincie waarin aanvrager woonachtig is.

**Knelpunt:** Steeds meer politiekorpsen weigeren medewerking aan een antecedentenonderzoek omdat in het kader van privacy-reglementering er geen informatie kan en mag worden verstrekt aan niet met name genoemde instantie zoals het Vervoerinformatiecentrum van de RVI.

- De behoefte aan een bezigingsvergunning kan worden aangetoond door middel van een inschrijving KvK.

**Knelpunt:** Geen.

- De deskundigheid van het personeel dient te worden aangetoond. Het mag duidelijk zijn dat deze eis (althans invulling daarvan) als knelpunt wordt ervaren. In eerder verschenen notities is hier al uitvoerig op in gegaan.

-De aanvrager dient in staat te zijn te voldoen aan de bepalingen met betrekking tot de risico-aansprakelijkheid. Aanvrager dient een copie van de polis bij de aanvraag te voegen.

**Knelpunt:** Geen.

-Daarnaast bestaat de mogelijkheid om aanvullende voorwaarden te stellen in de vergunning. Deze voorwaarden zijn ondermeer: Bijhouden van een registratie m.b.t. de gebezigde vuurwerken (ontploffingsgevaarlijke stoffen), de melding aan het Vervoerinformatiecentrum van vuurwerkevenementen, en een verklaring van geen bezwaar door de Burgemeester in de plaats waar het evenement plaatsvindt.

**Knelpunt:** Geen.

-Algemene knelpunten:

<sup>1</sup> Met de nieuwe AMVB Vuurwerk (VROM) zal het probleem m.b.t. in- en uitvoer opgelost zijn. De afleveringsvergunning zal echter komen te vervallen hetgeen reeds in een eerdere notitie is gemeld.



In de voorgaande regeling ontbreken duidelijke producties. De classificatiecodes zoals vermeld in de klasse I van het ADR en IMDG Code zijn gerelateerd aan het transport en staan in sterke relatie met de te bezigen verpakking! Het mag duidelijk zijn dat de verwijzing naar classificatiecodes in vergunningen niet correct is. Sterker nog, omdat de verpakking veelal ontbreekt of de samenstelling van vuurwerk wijzigt (aankomen van ontstekers e.d.) verandert de gevaarszetting. Ook ontbreekt een wetelijke norm t.a.v. de afstanden die in acht moeten worden genomen bij het bezigen van professioneel vuurwerk. Er zijn wel aanbevelingen die onder meer door gemeenten worden gehanteerd, maar zoals hierboven blijkt, ontbreekt de formele wetelijke basis om hier tegen op te treden.

Ook voor de bezigingsvergunning geldt dat er geen normen zijn vastgesteld op grond waarvan een vergunning kan worden ingetrokken.

Meer dan vreemd is het gegeven dat een buitenlandse beziger een zogenaamde één-daagse vergunning kan krijgen voor een bepaald evenement. De voorwaarden voor een dergelijke vergunning zijn moeilijk verifieerbaar omdat het bedrijf in het buitenland is gevestigd. Wettelijk kan hier (op dit moment) niet tegen worden ingebrecht omdat in het verleden door de RVI één en ander is bepaald en sedertdien niet meer is gewijzigd.

Tot zover de knippunten m.b.t. uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het afleveren en bezigen van groot vuurwerk. Omdat de beleidsverantwoordelijkheid wordt overgedragen aan VROM is het wenselijk om alleen in de adviserende rol hierop te investeren.

### 3. Het transport van ontplofingsgevaarlijke stoffen en voorwerpen (m.a.w. vuurwerk).

#### De Classificatie

3.1. Met betrekking tot de reglementering vervoer van vuurwerk kan kortheidshalve verwezen worden naar de notitie van 10.2.e (Notitie reglementering vervoer van vuurwerk d.d. 15 juni 2000). Zoals in onderhavige notitie terecht is verwoord, levert het transport van vuurwerk onder de classificatiecode 1.4S een aantal belangrijke voordelen op. Ter aanvulling dient vermeld te worden dat de grote etiketten bij het transport van goederen over zee uit de classificatiecode 1.4S evenmin aangebracht dienen te worden, hetgeen ook weer extra voordeel (financieel + niet herkenbaar aan de buitezijde) oplevert. Voor de IMDG Code betekent het transport van de classificatiecode 1.4S voordeliger t.o.v. de andere classificatiecodes daar waar het gaat om stuwage, toegelaten hoeveelheden in een container > 20 ft., vervoer aan boord van een passagierschip etc..

3.2. Omdat de classificatie van explosieven gerelateerd is aan de te bezigen verpakking(en) en de effecten die een explosie/detonatie heeft op die verpakking en de omgeving, is hieruit voortvloeiend de regelgeving zodanig afgestemd dat een acceptabele veiligheid kan worden bereikt. De bevoegde autoriteiten hebben zich te houden aan de aanbevelingen zoals verwoord in het "manual of Tests and Criteria", hierna aangeduid als "manual", van de UN<sup>2</sup> betrekking hebbend op de aanbevelingen op het transport van gevaarlijke goederen. In dit "manual" staan de beproevingen, die doorlopen moeten worden teneinde op een juiste wijze ontplofingsgevaarlijke stoffen te classificeren, omschreven. Twee opmerkingen m.b.t. de testcriteria zijn hier van belang, te weten:

- In het "manual" wordt in section 1 (General Introduction), 1.1.2 vermeld dat de omschrijving van de testcriteria niet feilloos leidt tot een correcte classificatie. Het is daarom dat aan de testende autoriteiten een duidelijke competentie wordt gegeven en verantwoordelijkheid t.a.v. de classificatie. Dientengevolge kunnen uitslagen van testen (zij het in geringe mate) op variabele wijze worden geïnterpreteerd, kunnen aanvullende testen worden uitgevoerd of kunnen sommige testen vervallen. In de praktijk betekent dit dat er dus verschillen kunnen optreden m.b.t. de hanteren classificatiecodes. Informatie bij TNO/PML (testende autoriteit voor NL) leert dat NL zich nauwgezet houdt aan de testen en criteria zoals vermeld in het "manual". Het mag duidelijk zijn dat langzaam maar zeker de indruk bestaat dat sommige autoriteiten de uitvoering en interpretatie van de testen en criteria in de ruimste zin des woords toepassen met alle gevolgen van dien. Hier wordt verderop in deze notitie nader op ingegaan.
- In de section 10 (Klasse I) wordt vermeld wanneer er sprake is van nieuwe producten, dus te testen producten, van de klasse I. Dit is onder meer het geval indien er sprake is van een nieuwe substantie of een combinatie of mengsel van substanties, bedoeld om te worden gebruikt als een

<sup>2</sup> Zie de notitie reglementering vervoer van vuurwerk van 10.2.e Versie 15 juni 2000



explosief of vuurwerk, waarbij er sprake is van een substantieel verschil tussen dat product (substantie, combinatie of mengsel) en andere combinaties of mengsels die reeds geclassificeerd zijn. Dit levert eveneens een probleem op omdat nergens wordt aangegeven wat een substantieel verschil is. Logischerwijs kan men ervan uit gaan dat zulk een verschil kan worden bemeten aan de hand van de fysieke produktverschillen en/of het doorlopen van testen teneinde een verschil in effecten aan te tonen. Het ligt in het redelijke hier te veronderstellen dat een dergelijke beslissing afhangt van de producent/afzender om een classificatietest c.q. een herclassificatietest te doorlopen. Let wel dat zulke testen veel geld kosten.

Grosso modo geldt hetzelfde voor het gebruik van een minimaal gewijzigde verpakking. Het mag duidelijk zijn dat een wijziging van verpakkingen (hoe minimaal dan ook) kan leiden tot een verhoging van een minimaal (acceptabel risico) in een extreem risico te weten; massaexplosie. Ook hier ligt een belangrijke rol bij de fabrikant/afzender, maar eveneens bij de testende autoriteit.

Zoals hierboven reeds is aangegeven, is de rol van de testende autoriteit bij de classificatie zeer prominent. Ook blijkt dat de afzender en fabrikant een beduidende rol (kunnen) spelen m.b.t. de classificatie. Echter er kan sprake zijn van meerdere actoren die een rol spelen in de vervoer veiligheid van gevaarlijke stoffen in het bijzonder vuurwerk en de daarbij behorende classificatie.

Om deze keten, voor zover mogelijk, volledig in beeld te krijgen wordt hieronder een overzicht gegeven van de diverse actoren, hun mogelijke rol(len) en de effecten van misclassificatie op de handhaving. Tenslotte zal kort de uitvoering (m.n. ontheffingverlening) de revue passeren.

### 3.3 De actoren bij het transport van vuurwerk, in het bijzonder m.b.t. de classificatie en de handhaving.

In dit deel worden een aantal scenario omschreven waarvan bekend is dat zij daadwerkelijk worden toegepast.

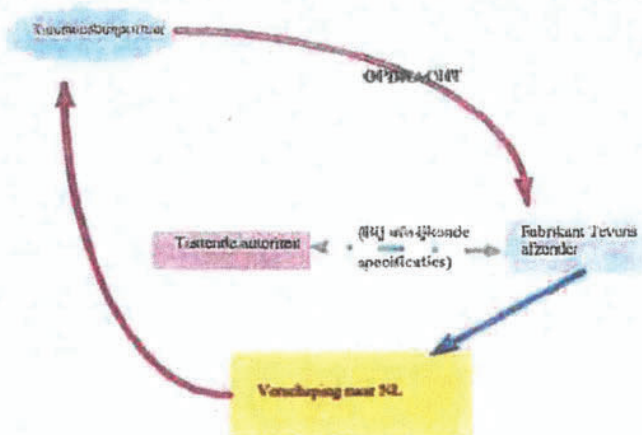
#### Scenario 1:

Vuurwerkimporteur bestelt vuurwerk in China. Hij geeft daarbij aan de specificaties van het vuurwerk dat hij wenst te ontvangen en maakt afspraken over kwantiteiten per verpakking. Op grond daarvan kan duidelijk gemaakt worden dat het gaat om professioneel vuurwerk c.q. consumentenvuurwerk. Indien er sprake is van consumentenvuurwerk dient dit te voldoen aan de daarvoor gestelde eisen<sup>3</sup> (explosieve massa, Nederlandse omschrijving gebruik etc.) en moet het daartoe zijn toegelaten. De fabrikant in China (veelal handmatige productie) draagt zorg dat de specificaties worden nageleefd en verpakt het in een UN-goedgekeurde verpakking conform een EP-norm. Het vuurwerk tezamen met de verpakking kan leiden tot een classificatiecode (subklasse + compatibiliteitsgroep) in de klasse I en tot een geclassificeerd product (UN-nummer). In dit geval is de zorg voor de juiste verpakking en toepassing van de classificatievoorschriften de zorg van de fabrikant. Indien de samenstelling van het vuurwerk significant (??) afwijkt van een bestaande classificatie dienen de testen en criteria van het "manual" te worden doorlopen teneinde te komen tot een classificatie. De testende autoriteit in het land van herkomst (China) is dan bepalend.

---

<sup>3</sup> Verantwoordelijkheid VROM



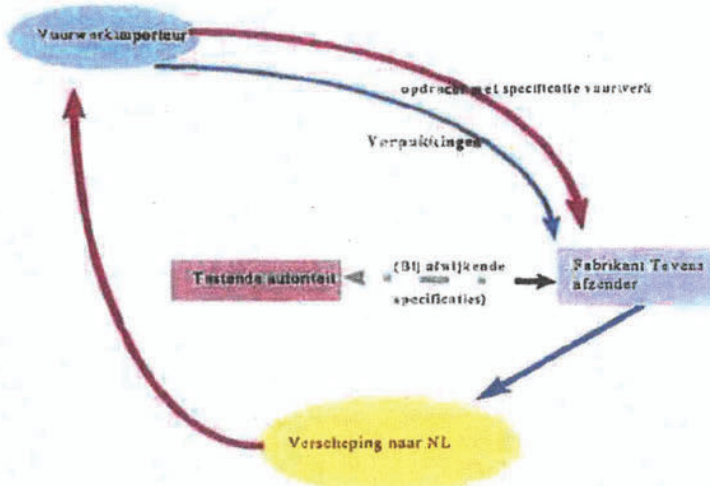


#### Scenario 1

In dit scenario lijkt het erop dat de fabrikant/afzender leading is voor wat betreft de correcte classificatie van het produkt. Uitgaande van een geringe afwijking van de produktsamenstelling(en) is dit inderdaad het geval. Echter, zoals het "manual" aangeeft is ook daar een rol (ter beoordeling) weggelegd voor de testende autoriteit. In het geval er sprake is van significant afwijkende specificaties dienen de testen en criteria te worden doorlopen conform het "manual". Ook hier komt het initiatief van de fabrikant/afzender en ligt de verantwoording voor het goede verloop van de classificatie bij de testende autoriteit! De rol van de vuurwerkimporteur is hierbij beperkt tot het plaatsen van een bestelling. De bestelling heeft in dezen alleen gevolgen voor het gebruik van een bepaalde of nader te bepalen classificatiecode.

#### Scenario 2;

De vuurwerkimporteur bestelt vuurwerk in China. Hij levert daartoe verpakkingen die in Nederland zijn vervaardigd en voorzien van de nodige opschriften. Tevens geeft hij aan aan welke specificaties het te leveren vuurwerk dient te voldoen. De fabrikant/afzender in China vervaardigt het vuurwerk en verpakt het in de geleverde verpakkingen. Omdat een en ander geschiedt in opdracht van de importeur wordt geen aandacht meer besteed aan de toepassing van de juiste classificatiecode. Immers de beoordelingen (verpakking + produkt) zijn twee afzonderlijke gegevens die door de opdrachtgever zijn bepaald. Conform het "manual" dient de fabrikant/afzender bij significante afwijkingen de verpakkingen met produkten ter classificatie voor te leggen aan de testende autoriteit.



#### Scenario 2



In dit scenario gaat het initiatief duidelijk uit van de vuurwerkimporteur. Hij levert de verpakkingen en geeft tevens de specificaties voor het vuurwerk. Feitelijk levert hij het samenstel om te komen tot een classificatiecode reeds aan. Doordat de verpakkingen in NL worden voorzien van een UN-kenmerk en eventuele opschriften zal de fabrikant/afzender zijn overgeleverd aan de informatie van de opdrachtgever. Dit ontslaat hem niet van de verplichting om de juiste classificatiecode te hanteren en om eventueel een test te laten uitvoeren teneinde de classificatiecode te conformeren c.q. te wijzigen. Ook hier ligt de verantwoording voor het uitvoeren van de testen bij de testende autoriteit. Interessant is het te vermelden dat in dit geval een groot gedeelte van de verantwoordelijkheid komt te liggen bij de vuurwerkimporteur! In bedoeld scenario kan ervan worden uitgegaan dat de aanvrager van de testen de desbetreffende vuurwerkimporteur is. Het kan ook zijn dat de fabrikant/afzender verantwoordelijk kan worden gehouden voor de aanvraag van de test c.q. de correctheid van de classificatiecode.

#### Tussensamenconclusie:

Duidelijk is dat er een belangrijke rol is weggelegd in beide scenario's voor de fabrikant/afzender. Hij is de enige die kan bepalen in hoeverre een bestaande classificatiecode toepasbaar is voor de te gebruiken verpakking in relatie tot het door hem geproduceerde vuurwerk! De testende (bevoegde) autoriteit speelt in dezen ook een zeer belangrijke rol. Indien procedures (inschattingen) door de fabrikant/afzender worden gevolgd zal deze autoriteit in hoge mate beoordelen in hoeverre een voorgestelde classificatiecode toelaatbaar is en daarmee aansluit op het "manual". Overigens is in het verleden reeds gebleken dat die autoriteit bemoeienis heeft met het conformeren van classificatiecodes die afweken van de classificatiecode die conform het "manual" door de Nederlandse autoriteit werd vastgesteld.

Tenslotte mag de rol, in scenario 2, van de vuurwerkimporteur niet worden onderschat. In bedoeld scenario is deze importeur, die gebruik wil laten maken van UN-goedgekeurde verpakkingen (door hem geleverd) in combinatie met door hem gespecificeerd vuurwerk, verantwoordelijk voor het testen van produkt gerelateerd aan verpakking. De uitkomsten van de classificatiecode en daarmee de testrapporten dienen door hem verstrekt te kunnen worden. Tenzij de fabrikant/afzender de specificatie van het vuurwerk c.q. de specificatie van de verpakkingen wijzigt. In dat geval dient laatstgenoemde verantwoordelijk te worden gehouden voor de testrapporten. Let op: een eenvoudige wijziging van de sluiting van de verpakking, toename van kruidgewicht in minimale hoeveelheden kan extreme gevolgen hebben t.a.v. effecten!!

#### De gevolgen voor de handhaving:

In het gunstigste geval ziet de handhaver bij controle dat er produkten worden vervoerd als zijnde vuurwerk. Op grond van de omschrijving van de getransporteerde vuurwerken in combinatie met de verpakking zou het kunnen dat er gerode twijfels komen omtrent de gebezigde classificatiecode. Echter een dergelijk wantrouwen kan enerzijds bevestigd of ontkracht worden aan de hand van de testrapporten (ervan uitgaande dat de gevolgde procedure door de autoriteit in overeenstemming is met het "manual") en zal bij het voortbestaan van gerode twijfel (produkten wijken te veel af) kunnen worden gestaafd aan de hand van testen door een bevoegde autoriteit (in Nederland TNO/PML). De ervaring leert dat het opvragen van testrapporten in China leidt tot een verklaring met daarin aangegeven door de autoriteit dat de classificatiecode correct is zonder dat daaruit blijkt welke testen zijn doorgevoerd. Het uitvoeren van de testen binnen Nederland leidt tot een mogelijke herclassificatie hetgeen het transport (inland) binnen Nederland veiliger maakt en conform de voorschriften maar hetgeen het transport aan boord van het zeeschip geenszins beïnvloedt.

Daarbij komt dat een verkeerde classificatie zoals het hanteren van de classificatiecode 1.4S gevolgen heeft voor de herkenning van de containers als zijnde containers met ontploffingsgevaarlijke stoffen (vuurwerk). De kans op controle wordt daardoor geminimaliseerd.

Opgemerkt wordt verder dat de overige voorschriften m.b.t. het transport van vuurwerk eenvoudig controleerbaar en uitvoerbaar zijn. De naleving valt of staat met de juiste classificatie!

#### Conclusies:

Het mag duidelijk zijn dat de classificatieproblematiek erg complex is. Het gaat dan ook te ver in deze notitie alles met betrekking tot die classificatie te omschrijven en te analyseren. Zeker is wel dat de toepassing van een lichtere classificatiecode, met name 1.4S leidt tot een economisch voordeel. Te denken valt daarbij aan goedkopere verpakkingen, geen of minder beperkingen van gewichten, minder eisen aan bemanning (wegvervoer), minder stuwageproblematieken, geen uitrusting (wegvervoer) etc..



Daarbij komt dat het ontbreken van herkenning aan de buitenzijde van een container (wegvervoer) leidt tot minder oponthoud en daarmee inspecties.

Om te kunnen handhaven dient er sprake te zijn van een hoge mate van specialisme! Om te kunnen handhaven zal de toegankelijkheid tot testrapporten (China) moeten worden vergroot.

De regelgeving met name op UN-niveau is weliswaar complex, maar is t.a.v. van de indelingscriteria klasse I bedoeld voor de specialisten te weten de testautoriteiten en de fabrikanten/afzenders. Wijziging van deze voorschriften heeft, voor zover op dit moment kan worden ingeschat, geen meerwaarde.

#### Aanbevelingen:

Uit het bovenstaande blijkt dat het probleem t.a.v. het transport van vuurwerk zich voornamelijk richt op de classificatie. Verkeerde classificatie kan enorme gevolgen hebben. Daarom hebben de aanbeveling betrekking op het herleiden c.q. hanteren van de juiste classificatie.

- Aanbeveling 1. Chinese autoriteiten.  
Bezie de mogelijkheid om in contact te komen met de Chinese autoriteit. Ga na waarom classificatie afwijkend is t.o.v. het "manual". Verkrijg inzicht in de procedures in China. Probeer te bewerkstelligen dat de UN-procedures correct worden gevolgd en inzicht te krijgen in testrapporten. Denk na over eventuele consequenties (nationaal of Europees) indien geen medewerking wordt verleend.
- Ga na of de mogelijkheid bestaat om bij nationaal transport testrapporten bij het transport aanwezig te laten zijn.
- Ontwikkel, samen met de handhaving, een methodiek waardoor de pakkans wordt vergroot.
- Ga na in hoeverre de bedrijfstak kan worden gestimuleerd om quality-systemen te ontwikkelen c.q. zelfreinigend te werken.
- Denk na over mogelijkheden om bezigingsvergunningen en/of afleveringsvergunningen (nu en in de toekomst, voor zover nog aanwezig) in te trekken bij grove overtredingen.

Den Haag, 23 juni 2000.

betreffende vuurwerk. TNO onderschrijft dat het niet uit te sluiten is dat China de Tests en Criteria van de UN wellicht ruim interpreteren.

3. De verpakkingen zijn aan het verbeteren althans merkbaar is dat een aantal (!) fabrikanten meer aandacht besteedt hieraan. Dit wil niet per definitie zeggen dat de kwaliteit verbetert. Echter kwam het in het verleden regelmatig voor dat het kruid losgestort in de dozen en/of container werd aangetroffen, nu is dat veel minder vaak het geval. Dit zegt overigens niets over een correcte classificatie!
4. Van belang is de mededeling van TNO dat er in veel havens in China alleen explosieven mogen worden behandeld met een classificatiecode 1.4S of 1.4G (1.4S is de classificatiecode met veel vrijstellingen op grond waarvan onder meer aan de buitenzijde van de container niet zichtbaar is dat er explosieven worden vervoerd).
5. Onderschreven werd dat het hanteren van de classificatiecode 1.4S en ook 1.4G voordelen oplevert. Immers niet alleen bij het transport kan er meer, maar ook bij de opslag van deze codes is meer mogelijk. Als voorbeeld: Opslag 1.4G kan zijn 7000 KG (mits voorwaarden zijn vervuld), terwijl de opslag van 1.3G dan 500 Kg zal mogen bedragen (mits voorwaarden zijn vervuld).<sup>2</sup>

Tezamen met TNO worden een aantal stellingen ingenomen:

- a. De controle van vuurwerk is weliswaar van een acceptabel niveau. De mogelijkheden om de naleving van de classificatievoorschriften te controleren zijn beperkt. Niet omdat de voorschriften niet duidelijk zijn, maar omdat een dergelijke controle zeer technisch en wetenschappelijk is en gepaard gaat met zeer hoge kosten. Het zou mogelijk zijn een aantal inspecteurs van de RVI op te leiden als explosievaardkundigen met name gespecialiseerd in vuurwerk.
- b. Bovenstaand probleem wordt versterkt op het moment dat er sprake is van zogenaamd professioneel vuurwerk. Dit vuurwerk is zeer divers en kan op geen enkele wijze worden herkend als zijnde behorend bij een classificatiecode.
- c. Informeren in omliggende landen over de betreffende problematiek en eventuele aanpak is zeer essentieel. Aan de andere kant is het waarschijnlijk een utopie te veronderstellen dat er op korte termijn een gezamenlijke actie kan komen.
- d. Aanpakken van de Chinese autoriteit (begin bij ambassade) en inzicht krijgen in de processen m.b.t. productie en uiteindelijk classificatie is van belang voor het goed onderbouwd nemen van beslissingen. TNO gaf aan hieraan mee te willen werken. Het verbieden van de import van vuurwerk uit China leidt hoogstwaarschijnlijk tot een verhoging van het illegale circuit.
- e. De verplichting om testrapporten mee te voeren bij het inlandtransport en om testrapporten ter inzage gereed te hebben indien een importeur vuurwerk vanuit China invoert is een zeer goede optie. Uitdrukkelijk moet daarbij vermeld worden dat het testrapport niet perse een 100% garantie is op de correcte classificatiecode. Bij twijfel (of als steekproef) zullen re-testen moeten worden uitgevoerd. Canada hanteert het systeem van de testrapporten reeds. Getracht zal worden informatie uit te wisselen met de Canadezen.
- f. Wellicht is het mogelijk om multimodaal voor te gaan schrijven dat testrapporten de transporten van explosieven mondiaal moeten gaan begeleiden!

---

<sup>2</sup> Voorbeeld was de situatie bij SE Fireworks.



16-5-2000

Deelnemers  
10.2.e (VL), 10.2.e (VL),  
10.2.e (RVI), 10.2.e  
(TNO) en 10.2.e (TNO)

Afschrift aan  
Deelnemers en  
10.2.e  
10.2.e  
10.2.e

Verslag van bijeenkomst VL/RVI met TNO/PML

Nummer

Opgemaakt door

Doorkiesnummer

10.2.e

070 3511580

Datum bespreking

Bijlage(n)

30 juni 2000

--

Aanleiding van de bespreking was gelegen in het feit dat de problemen tijdens het transport van vuurwerk voornamelijk bestaan uit classificatieproblemen althans de aanleiding van vele overtredingen kan worden gezocht in het feit dat gebruik wordt gemaakt van een verkeerde classificatie.

In de notitie 'uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid reglementering vuurwerk' d.d. 23 juni 2000 is uitvoerig ingegaan op de classificatie van vuurwerk. Het is van belang om de daarin gepresenteerde gedachten en aanbevelingen te verifiëren met onder meer de bevoegde autoriteit voor het testen en classificeren van explosieve stoffen zijnde TNO/Prins Maurits Laboratorium te Rijswijk.

Na een mondelinge toelichting betreffende de bevindingen en de aanbevelingen door VL werden door TNO een aantal (soms aanvullende) wetenswaardigheden medegedeeld. Deze worden hieronder opgesomd en waar nodig toegelicht.

1. In ons omringende landen zijn er ook problemen met de classificatie van met name Chinees vuurwerk. Bekend is dat Frankrijk in sommige gevallen (afwijkende classificatie) het vuurwerk niet toelaat<sup>1</sup>. TNO trekt nog na bij Frankrijk. Duitsland hanteert een zogenaamd BAM-systeem. Dit betekent dat al het Chinese vuurwerk moet zijn voorzien van een zogenaamd BAM-kenmerk. In de praktijk zal steekproefsgewijs worden gecheckt of dit kenmerk aanwezig is. Blijft het feit dat de fabricatie en de controle in China sluitend zal moeten zijn. De vergadering is van mening dat het interessant is om te informeren in de ons omringende landen.
2. Vroeger kwam het veelvuldig voor dat Chinees vuurwerk was verpakt in dozen met een NL UN-kenmerk. TNO constateert (evenals RVI) dat er nu veel meer gebruik wordt gemaakt van verpakkingen met een Chinees kenmerk. Zoals bekend heeft de verpakking een duidelijke relatie voor de classificatie van het

<sup>1</sup> Vraag is dan aan de orde of het vuurwerk over zee weer retour wordt gezonden. Afwijkende classificatie is voor de IMDG Code ook niet aanvaardbaar!



betreffende vuurwerk. TNO onderschrijft dat het niet uit te sluiten is dat China de Tests en Criteria van de UN wellicht ruim interpreteren.

3. De verpakkingen zijn aan het verbeteren althans merkbaar is dat een aantal (!) fabrikanten meer aandacht besteedt hieraan. Dit wil niet per definitie zeggen dat de kwaliteit verbetert. Echter kwam het in het verleden regelmatig voor dat het kruit losgestort in de dozen en/of container werd aangetroffen, nu is dat veel minder vaak het geval. Dit zegt overigens niets over een correcte classificatie!
4. Van belang is de mededeling van TNO dat er in veel havens in China alleen explosieven mogen worden behandeld met een classificatiecode 1.4S of 1.4G (1.4S is de classificatiecode met veel vrijstellingen op grond waarvan onder meer aan de buitenzijde van de container niet zichtbaar is dat er explosieven worden vervoerd).
5. Onderschreven werd dat het hanteren van de classificatiecode 1.4S en ook 1.4G voordelen oplevert. Immers niet alleen bij het transport kan er meer, maar ook bij de opslag van deze codes is meer mogelijk. Als voorbeeld: Opslag 1.4G kan zijn 7000 KG (mits voorwaarden zijn vervuld), terwijl de opslag van 1.3G dan 500 Kg zal mogen bedragen (mits voorwaarden zijn vervuld).<sup>2</sup>

Tezamen met TNO worden een aantal stellingen ingenomen:

- a. De controle van vuurwerk is weliswaar van een acceptabel niveau. De mogelijkheden om de naleving van de classificatievoorschriften te controleren zijn beperkt. Niet omdat de voorschriften niet duidelijk zijn, maar omdat een dergelijke controle zeer technisch en wetenschappelijk is en gepaard gaat met zeer hoge kosten. Het zou mogelijk zijn een aantal inspecteurs van de RVI op te leiden als explosievaardeskundigen met name gespecialiseerd in vuurwerk.
- b. Bovenstaand probleem wordt versterkt op het moment dat er sprake is van zogenaamd professioneel vuurwerk. Dit vuurwerk is zeer divers en kan op geen enkele wijze worden herkend als zijnde behorend bij een classificatiecode.
- c. Informeren in omliggende landen over de betreffende problematiek en eventuele aanpak is zeer essentieel. Aan de andere kant is het waarschijnlijk een utopie te veronderstellen dat er op korte termijn een gezamenlijke actie kan komen.
- d. Aanpakken van de Chinese autoriteit (begin bij ambassade) en inzicht krijgen in de processen m.b.t. productie en uiteindelijk classificatie is van belang voor het goed onderbouwd nemen van beslissingen. TNO gaf aan hieraan mee te willen werken. Het verbieden van de import van vuurwerk uit China leidt hoogstwaarschijnlijk tot een verhoging van het illegale circuit.
- e. De verplichting om testrapporten mee te voeren bij het inlandtransport en om testrapporten ter inzage gereed te hebben indien een importeur vuurwerk vanuit China invoert is een zeer goede optie. Uitdrukkelijk moet daarbij vermeld worden dat het testrapport niet perse een 100% garantie is op de correcte classificatiecode. Bij twijfel (of als steekproef) zullen re-testen moeten worden uitgevoerd. Canada hanteert het systeem van de testrapporten reeds. Getracht zal worden informatie uit te wisselen met de Canadezen.
- f. Wellicht is het mogelijk om multimodaal voor te gaan schrijven dat testrapporten de transporten van explosieven mondiaal moeten gaan begeleiden!

<sup>2</sup> Voorbeeld was de situatie bij SE Fireworks.

Tenslotte wordt opgemerkt dat er meerdere mogelijkheden zouden kunnen zijn om de boosdoener bij het transport van vuurwerk (lees classificatie) te onderscheppen. Het verdient aanbeveling om hierover met een aantal mensen in een werkgroep van gedachten te wisselen.

Den Haag, 7 juli 2000

- Beradering China
- Beradering intern. orgs :
  - o eiken kant - netwerk
- Verantwoordelijk vanuit zangplicht van!
  - o overvader
  - o beland
- Versterking controles
  - o melden kanten v. containers
  - o kanten vuurwerk
-



*Verslag*  
*Directie*  
*notitie + actie*  
*notitie maken*

Deelnemers  
 10.2.e VL,  
 10.2.e (R)  
 (TNO) en 10.2.e (TNO)

Afschrift aan  
 Deelnemers en  
 10.2.e

Omringende Landen:  
 - Int. Groene: Testrap.  
 - Benodiging Chine.  
 - Zorgplicht

classif. check.  
 melding binnenkomst  
 RVI  
 1.45 labeling

Verslag van bijeenkomst VL/RVI met TNO/PML  
 --  
 Opgemaakt door  
 10.2.e  
 Datum bespreking  
 30 juni 2000

Numer  
 --  
 Doorkiesnummer  
 070 3511580  
 Bijlage(n)  
 --

Aanleiding van de bespreking was gelegen in het feit dat de problemen tijdens het transport van vuurwerk voornamelijk bestaan uit classificatieproblemen althans de aanleiding van vele overtredingen kan worden gezocht in het feit dat gebruik wordt gemaakt van een verkeerde classificatie.

In de notitie 'uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid reglementering vuurwerk' d.d. 23 juni 2000 is uitvoerig ingegaan op de classificatie van vuurwerk. Het is van belang om de daarin gepresenteerde gedachten en aanbevelingen te verifiëren met onder meer de bevoegde autoriteit voor het testen en classificeren van explosieve stoffen zijnde TNO/Prins Maurits Laboratorium te Rijswijk.

Na een mondelinge toelichting betreffende de bevindingen en de aanbevelingen door VL werden door TNO een aantal (soms aanvullende) wetenswaardigheden medegedeeld. Deze worden hieronder opgesomd en waar nodig toegelicht.

1. In ons omringende landen zijn er ook problemen met de classificatie van met name Chinees vuurwerk. Bekend is dat Frankrijk in sommige gevallen (afwijkende classificatie) het vuurwerk niet toelaat<sup>1</sup>. TNO trekt nog na bij Frankrijk. Duitsland hanteert een zogenaamd BAM-systeem. Dit betekent dat al het Chinese vuurwerk moet zijn voorzien van een zogenaamd BAM-kenmerk. In de praktijk zal steekproefsgewijs worden gecheckt of dit kenmerk aanwezig is. Blijft het feit dat de fabricatie en de controle in China sluitend zal moeten zijn. De vergadering is van mening dat het interessant is om te informeren in de ons omringende landen.
2. Vroeger kwam het veelvuldig voor dat Chinees vuurwerk was verpakt in dozen met een NL UN-kenmerk. TNO constateert (evenals RVI) dat er nu veel meer gebruik wordt gemaakt van verpakkingen met een Chinees kenmerk. Zoals bekend heeft de verpakking een duidelijke relatie voor de classificatie van het

<sup>1</sup> Vraag is dan aan de orde of het vuurwerk over zee weer retour wordt gezonden. Afwijkende classificatie is voor de IMDG Code ook niet aanvaardbaar!

betreffende vuurwerk. TNO onderschrijft dat het niet uit te sluiten is dat China de Tests en Criteria van de UN wellicht ruim interpreteren.

3. De verpakkingen zijn aan het verbeteren althans merkbaar is dat een aantal (!) fabrikanten meer aandacht besteed hieraan. Dit wil niet per definitie zeggen dat de kwaliteit verbetert. Echter kwam het in het verleden regelmatig voor dat het kruit losgestort in de dozen en/of container werd aangetroffen, nu is dat veel minder vaak het geval. Dit zegt overigens niets over een correcte classificatie!
4. Van belang is de mededeling van TNO dat er in veel havens in China alleen explosieven mogen worden behandeld met een classificatiecode 1.4S of 1.4G (1.4S is de classificatiecode met veel vrijstellingen op grond waarvan onder meer aan de buitenzijde van de container niet zichtbaar is dat er explosieven worden vervoerd).
5. Onderschreven werd dat het hanteren van de classificatiecode 1.4S en ook 1.4G voordelen oplevert. Immers niet alleen bij het transport kan er meer, maar ook bij de opslag van deze codes is meer mogelijk. Als voorbeeld: Opslag 1.4G kan zijn 7000 KG (mits voorwaarden zijn vervuld), terwijl de opslag van 1.3G dan 500 Kg zal mogen bedragen(mits voorwaarden zijn vervuld).<sup>2</sup>

Tezamen met TNO worden een aantal stellingen ingenomen:

- a. De controle van vuurwerk is weliswaar van een acceptabel niveau. De mogelijkheden om de naleving van de classificatievoorschriften te controleren zijn beperkt. Niet omdat de voorschriften niet duidelijk zijn, maar omdat een dergelijke controle zeer technisch en wetenschappelijk is en gepaard gaat met zeer hoge kosten. Het zou mogelijk zijn een aantal inspecteurs van de RVI op te leiden als explosievendeskundigen met name gespecialiseerd in vuurwerk.
- b. Bovenstaand probleem wordt versterkt op het moment dat er sprake is van zogenaamd professioneel vuurwerk. Dit vuurwerk is zeer divers en kan op geen enkele wijze worden herkend als zijnde behorend bij een classificatiecode.
- c. Informeren in omliggende landen over de betreffende problematiek en eventuele aanpak is zeer essentieel. Aan de andere kant is het waarschijnlijk een utopie te veronderstellen dat er op korte termijn een gezamenlijke actie kan komen.
- d. Aanpakken van de Chinese autoriteit (begin bij ambassade) en inzicht krijgen in de processen m.b.t. productie en uiteindelijk classificatie is van belang voor het goed onderbouwd nemen van beslissingen. TNO gaf aan hieraan mee te willen werken. Het verbieden van de import van vuurwerk uit China leidt hoogstwaarschijnlijk tot een verhoging van het illegale circuit.
- e. De verplichting om testrapporten mee te voeren bij het inlandtransport en om testrapporten ter inzage gereed te hebben indien een importeur vuurwerk vanuit China invoert is een zeer goede optie. Uitdrukkelijk moet daarbij vermeld worden dat het testrapport niet perse een 100% garantie is op de correcte classificatiecode. Bij twijfel (of als steekproef) zullen re-testen moeten worden uitgevoerd. Canada hanteert het systeem van de testrapporten reeds. Getracht zal worden informatie uit te wisselen met de Canadezen.
- f. Wellicht is het mogelijk om multimodaal voor te gaan schrijven dat testrapporten de transporten van explosieven mondiaal moeten gaan begeleiden!

---

<sup>2</sup> Voorbeeld was de situatie bij SE Fireworks.



Tenslotte wordt opgemerkt dat er meerdere mogelijkheden zouden kunnen zijn om de boosdoener bij het transport van vuurwerk (lees classificatie) te onderscheppen. Het verdient aanbeveling om hierover met een aantal mensen in een werkgroep van gedachten te wisselen.

Den Haag, 7 juli 2000