

Zitting 1979–1980

15 815

Vervoer gevaarlijke stoffen

Inhoud	blz.
1. Inleiding en samenvatting	3
2. De samenhang met andere beleidsterreinen	8
3. Het wettelijk beleidskader	13
4. Overleg, advies en coördinatie bij de ontwikkeling van het beleid	16
5. Gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen	18
6. Vervoervergunningen en meldingen	20
7. Wegvervoer	23
8. Vervoer per spoor	25
9. Vervoer over binnenwateren	26
10. Vervoer per zeeschip	28
11. Vervoer door de lucht	29
12. Speciale vormen van vervoer	30
13. De controle op de naleving van de voorschriften	31
14. Samenvatting van de beleidsvoornemens	35
Bijlagen	
1. Algemene aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen	37
2. De huidige stand van de wetgeving	42
3. Kwantitatieve gegevens	47
4. Nadere toelichting in verband met het weg- en spoorvervoer en dat over de binnenwateren	59
5. Betekenis van de gebruikte afkortingen met belichting	65
6. Van belang zijnde VLG randnummers	67

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

In de laatste decennia hebben zich dynamische ontwikkelingen in de chemische industrie voorgedaan. Hierdoor is het gebruik van gevaarlijke stoffen als energiebron, als grondstof of halffabrikaat en als gereed produkt sterk toegenomen. Het hieruit voortvloeiende vervoer van gevaarlijke stoffen is steeds meer in de publieke belangstelling komen te staan.

Het is mede tegen deze achtergrond dat ik door middel van deze notitie gaarne voldoe aan het verzoek vanuit de Kamer om een overzicht te geven van het actuele beleid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. De notitie geeft de huidige stand van zaken op dit terrein weer zoals deze vorm heeft gekregen door het in de afgelopen jaren gevoerde beleid. Tevens bevat zij een aantal beleidsvoornemens en aanzetten daartoe. De notitie heeft niet de pretentie een beleidsnota te zijn; daarvoor zouden een veel tijd vergende analyse en nader onderzoek noodzakelijk zijn geweest.

Vooraf moet worden gesteld dat het beleid betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen moet passen in het totale regeringsbeleid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een schakel in de keten van productie tot verwerking/verbruik daarvan. Dit betekent dat bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de risico's verbonden aan (het vervoer van) een gevaarlijke stof met de andere schakels in die keten rekening moet worden gehouden en dat ook andere factoren dan die verbonden aan de vervoerschakel, zoals economische en financiële aspecten, maatschappelijke waardering van het gebruik van de stof, de werkgelegenheid en het milieu, op een evenwichtige wijze in de beschouwingen moeten worden betrokken. Mijn activiteiten ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten daarom, evenals die van de andere bewindslieden voor die zaken op hun terrein die samenhangen met gevaarlijke stoffen op elkaar aansluiten en passen in het regeringsbeleid.

Het is de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne ten aanzien van gevaarlijke stoffen die de coördinerende taak heeft om een samenhangend beleid te bevorderen, in het bijzonder waar het de wetgeving betreft.

De *doelstelling* van mijn beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is om in het belang van de openbare veiligheid de aan het vervoer en aan het laden en lossen van gevaarlijke stoffen verbonden kansen op ongewenste gebeurtenissen, die letsel of schade tot gevolg kunnen hebben, tot een minimum te beperken. Aan deze doelstelling is alleen goed vorm te geven uitgaande van een beleidsfilosofie, die op preventie gericht is: het voorkomen van ongewenste gebeurtenissen door het vooraf treffen van doelgerichte maatregelen is effectiever dan het nemen van maatregelen na een analyse achteraf van de oorzaken van een ernstige gebeurtenis. Naar aanleiding van een ongewenste gebeurtenis kunnen de voorschriften uiteraard zo nodig alsnog worden aangescherpt. Ten slotte wordt nog aandacht besteed aan controle op de uitvoering van de maatregelen alsmede aan te nemen maatregelen ter bestrijding van de gevolgen van ongewenste gebeurtenissen.

Het «vervoeren» omvat meer dan het verplaatsen van goederen alleen; ook het laden en lossen daarvan en in het algemeen alle «handelingen» met de goederen die als tijdelijke onderbreking van het vervoeren kunnen worden gezien, worden onder «vervoeren» begrepen. Men denke dus bij voorbeeld ook aan het parkeren van transportmiddelen, bij stukgoed het laten wisselen van transportmiddel of het van omhulling laten wisselen van in tanks vervoerde gevaarlijke stoffen.

De huidige Wet Gevaarlijke Stoffen dateert van het begin van de 60-er jaren. Het beleid ten aanzien van het vervoer van deze stoffen in de laatste jaren steeds meer aandacht gaan vragen. Ondanks de complexiteit van met het vervoer samenhangende zaken enerzijds en toenemende kennis inzake deze stoffen en de ontwikkeling van besluitvormingsprocessen anderzijds is in deze notitie zoveel mogelijk naar een afgerond totaalbeeld gestreefd. Het

zal duidelijk zijn dat bij het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen aandacht wordt besteed aan de raakvlakken met andere beleidsgebieden, die gericht zijn op de verbetering van de openbare veiligheid en aan de harmonisatie van de voorschriften voor de verschillende vervoertakken. In dit verband zal ook de toegankelijkheid van de voorschriften zoveel mogelijk worden verbeterd. Dit kan er tevens toe leiden dat een groter vertrouwen wordt verkregen in de vervoerwetgeving voor gevaarlijke stoffen. Meer aandacht zal worden gegeven aan gebleken «witte plekken» zoals het parkeren van transportmiddelen beladen met gevaarlijke stoffen, aan nieuwe vormen van vervoer zoals met containers, Ro-Ro-vervoer, of de buisleiding.

Om te bevorderen dat de meest veilige vervoertak voor een transport wordt gekozen zullen eveneens nieuwe beleidsinstrumenten moeten worden ontwikkeld. Uiteraard mag niet onvermeld blijven dat te nemen maatregelen kosten veroorzaken en dat de omvang van deze kosten steeds maatschappelijk aanvaardbaar moet blijven in relatie tot het doel waarvoor de kosten worden gemaakt. De prioriteitstelling bij het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen moet gebaseerd zijn op enerzijds de omvang van het vervoer van een gevaarlijke stof, anderzijds de aard van het gevaar van deze stof en ten slotte op wat gebleken is werkelijk gevaar op te leveren in de Nederlandse situatie.

Op Nederlands grondgebied worden jaarlijks over de weg circa 380 miljoen ton goederen vervoerd. Het aandeel van gevaarlijke stoffen daarin wordt geschat op 12%. Deze verhouding zou zonder nadere toelichting nodeloos ongerustheid te weeg kunnen brengen. Men moet evenwel beseffen dat onder «gevaarlijke stoffen» ook stoffen worden geklasseerd waarvan dat niet direct voor de hand ligt. Het overgrote deel van de totaal vervoerde hoeveelheid gevaarlijke stoffen bestaat bij voorbeeld uit aardolieproducten, en dan vooral energiedragers zoals stookolie, gas- en dieselolie, benzine en kerosine. Van een stof als benzine wordt algemeen onderkend dat het vervoer gevaar kan opleveren; voor stookolie geldt dat in mindere mate. Dat deze stoffen in grote hoeveelheden worden vervoerd, ook naar distributiepunten en andere bestemmingen in bebouwde kommen, is een weinig omstreden zaak, ondanks de – gelukkig technisch sterk gereduceerde – risico's; om auto's te kunnen gebruiken en huizen te kunnen verwarmen, neemt men in het algemeen deze risico's op de koop toe. Daar komt bij dat deze risico's klein zijn vergeleken met sommige andere risico's in onze maatschappij, zoals bij voorbeeld die welke men loopt in de woon/werkomgeving en het verkeer.

Deze voorbeelden zijn vermeld om in de eerste plaats duidelijk te maken dat algemeen wordt erkend dat het overgrote deel van de stoffen waarvan het vervoer als gevaarlijk wordt aangemerkt, in de maatschappij een onmisbare functie vervult; in de tweede plaats om aan te tonen dat de betiteling «gevaarlijke stof» geen aanleiding mag zijn tot de veronderstelling dat al die stoffen even gevaarlijk zijn en dat het vervoer daarvan altijd onaanvaardbare risico's met zich brengt, zeker niet wanneer men deze vergelijkt met andere in de samenleving voorkomende risico's. Een genuanceerde benadering van het vervoer van gevaarlijke stoffen is dan ook zeker op zijn plaats; de in het geding zijnde risico's mag men niet onderschatten, maar ook niet overdrijven.

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat producenten, gebruikers en vervoerders van gevaarlijke stoffen geneigd zijn met reductie van risico's de hand te lichten om hun kosten zo laag mogelijk te houden. In deze gedachtengang gaat men voorbij aan het feit dat betrokkenen juist bereid zijn om vergaande veiligheidsmaatregelen te treffen om de continuïteit van hun activiteiten te verzekeren. Een voorbeeld van het effect van deze bereidheid is dat de chemische industrie tot de veiligste van ons land behoort wat het aantal ongevallen betreft. Het is dus mede uit eigen belang dat het bedrijfsleven overtuigd is van de noodzaak dat de veiligheid van werknemers en publiek in de gehele keten van produktie tot verbruik en afvalverwerking van gevaarlijke stoffen, en dus ook bij het vervoer, moet worden gewaarborgd.

Het betrokken bedrijfsleven, industrie en vervoerders, zien het belang van de bestaande voorschriften in en men werkt constructief mee aan een zo veilig mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit blijkt bij controle ook uit het betrekkelijk geringe aantal overtredingen van de specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldende voorschriften: het aantal processen-verbaal bedraagt slechts 1% van het aantal gecontroleerde voertuigen; voor het Rijttijdenbesluit bedraagt dit 9%. Intensieve controle op de naleving van de wet is van veel belang.

De groots opgezette controles, zoals in het recente verleden uitgevoerd door het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen, de politie en de Rijksverkeersinspectie, en de dagelijkse controles, geven niet alleen een goed inzicht in de mate van naleving, maar werken tevens preventief. Bij naleving van de geldende voorschriften wordt niet slechts de openbare veiligheid maar tegelijkertijd ook de kwaliteit van het milieu optimaal gewaarborgd.

Een zeer belangrijk aspect van het gevoerde nationale beleid is, dat de richting en de uitwerking van het beleid mede worden beïnvloed door internationale verdragen ter zake, bij de voorbereiding waarvan Nederland evenwel betrokken is zodat hier sprake is van een wederzijdse beïnvloeding. Er is immers veel grensoverschrijdende aan- en afvoer voorafgaand aan of aansluitend op vervoer over zee, over de weg, de binnenwateren of per spoor. Uit een oogpunt van veiligheid maar ook van concurrentie is dan ook slechts een internationale aanpak van de reglementering van het vervoer aanvaardbaar. Een zwaar accent ligt zodoende ook op het tot stand komen van uniforme internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij zal moeten worden geaccepteerd dat in de reglementering de Nederlandse wensen niet voor de volle 100% worden gehonoreerd. Dit nadeel weegt echter niet op tegen de aan de internationale regelingen verbonden voordelen (uniformiteit, duidelijkheid). Wat internationaal niet is geregeld kan echter wel nationaal aanvullend worden geregeld. Aan dergelijke regels zijn ook buitenlandse vervoerders onderworpen zoals bij voorbeeld de routing en melding (meer specifiek de randnummers voorzien van de letters NE, zie bij voorbeeld bijlage 6. Om praktische redenen wordt hiervan echter met terughoudendheid gebruik gemaakt.

Door het geven van voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen niet alle kansen op ongewenste gebeurtenissen geheel worden uitgebannen; technisch en menselijk falen zijn niet uit te sluiten, ook niet in het vervoer. Maar het is meestal mogelijk zodanige voorwaarden aan de wijze van vervoer te verbinden – en zodoende het risico te verminderen – dat het rest-risico niet of nauwelijks uitgaat boven dat van het vervoer van niet-gevaarlijke stoffen. Er zijn redenen om aan te nemen dat de meeste ongewenste gebeurtenissen optreden tijdens laden en lossen, dus waar de gevaarlijke stof van omhulling wisselt.

In hoofdstuk 2 wordt de samenhang tussen het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en andere beleidsterreinen uiteengezet. Het vervoer is een afgeleide activiteit; het is een schakel in de keten van aanvoer, productie, tot afvoer, verbruik resp. afvalverwerking. De beleidsterreinen die betrekking hebben op de vervoerschakel in deze keten vallen alle onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Samenhang is er ook met het beleid ten aanzien van andere schakels in de keten, die van invloed zijn op het ontstaan van vervoerstromen, óók van gevaarlijke stoffen. Dit zijn het inrichtings- en vestigingsbeleid.

Voorts is er het beleid dat niet in engere zin met de meerbedoelde keten te maken heeft, maar bepaalde belangen beschermt die eveneens door de gevolgen van ongewenste gebeurtenissen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen worden getroffen. De belangrijkste daarvan zijn de werknemersbescherming en volksgezondheid en milieu. Deze notitie beoogt niet hetgeen op die andere beleidsterreinen aan de orde is thans ter discussie te stellen. Voor het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen ontwikkelingen elders van groot belang zijn. Zo acht ik het gewenst

dat dit aspect reeds bij de voorstudies voor de vestiging van nieuwe industrieën of installaties die vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mede brengen, wordt betrokken bij de vraag of, en zo ja onder welke voorwaarden de vestiging kan worden toegelaten. Een dergelijke regeling acht ik met name van belang voor die gevaarlijke stoffen die in grote hoeveelheden worden aan- en afgevoerd, alsmede voor stoffen die ook in kleinere hoeveelheden een zeer gevaarlijk karakter hebben. Voor bestaande installaties en verbruiksplaatsen is het vervoer een gegeven en kan het beleid slechts gericht zijn op verbetering van de vervoersituatie voor zover die mogelijk is.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het thans bestaande wettelijke beleidskader. De geldende reglementering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over de binnenwateren is gebaseerd op de Wet Gevaarlijke Stoffen, die dateert van 1963. Aan deze wet is tot nog toe vrijwel alleen met betrekking tot het vervoer uitvoering gegeven: de reglementering van het vervoer over de weg en over de binnenwateren zijn erop gebaseerd. De regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de overige vervoertakken zijn tot stand gekomen als uitvoering van andere wetten (Spoorwegwet, Schepenwet, Luchtvaartwet). De behoefte aan harmonisatie van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de verschillende vervoertakken is steeds sterker geworden. De voorschriften voor weg-, spoor- en binnenvaartvervoer die op gelijkgerichte Europese regelingen zijn gebaseerd, zijn onderling reeds in grote mate geharmoniseerd. De voorschriften voor het zee- en luchtvaartvervoer, die zijn afgeleid van Aanbevelingen van de Verenigde Naties, wijken op een aantal punten daarvan af.

Met het oog op het functioneren van de Wet Gevaarlijke Stoffen (WGS) in de praktijk, namelijk als een Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), ligt het in het voornemen de WGS te herzien: bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is thans een vervanging van de Wet Gevaarlijke Stoffen door een Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen in voorbereiding.

De belangrijkste nieuwe elementen ten opzicht van de bestaande wet zijn:

- toepassing op alle wijzen van vervoer;
- toepasselijkheid van de Wet op de Economische Delicten bij het niet-naleven van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen; een aantal gevallen van niet-naleving zal als misdrijf worden aangemerkt;
- uitbreiding van de bevoegdheden van het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen over alle vervoertakken en het verbeteren van de mogelijkheden voor de controle op de naleving van de Wet;
- het stellen van eisen met betrekking tot vakbekwaamheid van diegenen die in enigerlei opzicht bij het vervoer betrokken zijn;
- het treffen van organisatorische en andere maatregelen ter waarborging van een veilig verloop van handelingen in verband met het laden en lossen;
- het geven van voorschriften voor het parkeren van beladen transportmiddelen al dan niet op de openbare weg;
- het verplicht van periodieke informatieverstrekking aan de overheid, bij voorbeeld over vervoerde of ontvangen hoeveelheden, over onregelmatigheden, ongevallen en dergelijke bij het laden, lossen en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het geven van voorschriften voor veilige technische voorzieningen aan transportmiddelen ter voorkoming van verontreinigingen.

Ook wordt overwogen voor andere dan deze onderwerpen nadere regelen in de WVGS te stellen. Hierbij wordt gedacht aan mogelijkheden tot beheersing van vervoerstromen gevaarlijke stoffen in het geval plaatselijke omstandigheden hiertoe aanleiding geven, de relatie tussen aanvoer en afvoer en de beïnvloeding van de keuze van vervoerwijze, met het oog op de openbare veiligheid. Zeer grote hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke stoffen kunnen per buisleiding worden vervoerd. Transport per buisleiding is dus een zeer belangrijk en in veel gevallen relatief zeer veilig transportmiddel. Ik acht het van belang dat de buisleiding bij de beïnvloeding van de keuze van vervoerwijze wordt betrokken.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bestaande advieslichamen, die bijdragen tot de beleidsontwikkeling. De samenstelling van de adviescolleges op basis van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen zal in overeenstemming zijn met de aanwijzingen van de Minister-President hierover.

In hoofdstuk 5 wordt informatie gegeven op basis van beschikbaar cijfermateriaal over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen, over ongevallen tijdens het vervoer daarvan en de controle op de naleving van de voorschriften van de WGS.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de bestaande systemen van vervoervergunningen en meldingen.

In de hoofdstukken 7 tot en met 11 worden per vervoertak onderwerpen behandeld betreffende het personeel, de vervoermiddelen, de infrastructuur, de ongevallenbestrijding en de specifiek op de vervoertak gerichte beleidsplannen.

In hoofdstuk 12 worden speciale vormen van vervoer behandeld.

In hoofdstuk 13 wordt aan het toezicht en de controle aandacht besteed.

In bijlagen wordt detailinformatie, van belang als achtergrond voor de inhoud van de notitie, gegeven. In bijlage 1 wordt ingegaan op algemene aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In bijlage 2 wordt een beeld gegeven van de huidige stand van de wetgeving. Bijlage 3 bevat kwantitatieve gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijlage 4 geeft een nadere toelichting van onderwerpen behandeld in de hoofdstukken 7 tot en met 9. Bijlage 5 geeft een verklaring van de afkortingen die in deze notitie worden gebruikt. Bijlage 6 bevat de tekst van enige van belang zijnde randnummers uit het VLG.

Hieronder volgen een aantal per vervoertak gerangschikte onderwerpen op de verwezenlijking waarvan het beleid zich in de nabije toekomst zal concentreren:

wegvervoer: vakbekwaamheid van chauffeurs (zie hoofdstuk 7); de voorschriften betreffende de routing (zie hoofdstuk 7, paragraaf 4) en de melding (zie hoofdstuk 6).

spoorvervoer: het over laten staan van wagens (parkeren van transportmiddelen) op rangeerterreinen.

binnenvaart: verbetering van de beveiliging van vaarwegen, wegnemen van eventueel bestaande knelpunten (zie hoofdstuk 9).

zeevervaart: herziening van de beschikking houdende nader voorschriften voor het vervoer met zeeschepen over de binnenwateren (onder andere nadere voorschriften met betrekking tot het vervoer van chemicaliën en gassen in bulk, nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als stukgoed).

luchtvaart: onderlinge afstemming van regels voor het vervoer door de lucht met die voor het wegvervoer, dit in verband met de aan- en afvoer over de weg.

In het voorgaande is een achtergrondschild gegeven van de onderwerpen die na deze inleiding uitvoeriger aan de orde komen, terwijl enige hoofdelementen daaruit reeds zijn aangeduid. Opzet en indeling van de notitie vloeien voort uit hetgeen hierboven is uiteengezet.

Ten slotte wordt opgemerkt dat over een aantal beleidsvoornemens het advies moet worden ingewonnen van het centraal advieslichaam ex artikel 6, WGS.

2. DE SAMENHANG MET ANDERE BELEIDSTERREINEN

2.1. Algemeen

2.1.1. Het totale goederenvervoer omvat onder meer het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom wordt dit vervoer geïntegreerd in het totale vervoergebeuren benaderd, maar het specifieke gevaarsaspect verdient extra aandacht. Het nationale beleid betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in grote mate mede beïnvloed door internationale afspraken op dit gebied. Dit beleid moet daarom bezien worden in samenhang met dit internationale aspect.

Daarnaast zijn er:

- het vervoerbeleid in het algemeen
- het beleid betreffende de verkeersveiligheid
- het beleid betreffende de verkeersinfrastructuur.

Deze elementen hebben alle betrekking op dezelfde schakel in de keten van productie tot verwerking van gevaarlijke stoffen. Zij vallen alle onder de primaire verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

2.1.2. Samenhang is er ook met het beleid betreffende andere schakels in de produktverwerkingsketen, die van invloed zijn op het ontstaan van vervoerstromen, óók van gevaarlijke stoffen. Dit zijn:

- het inrichtingsbeleid (primaire verantwoordelijkheid van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening)
- het vestigingsbeleid (primaire verantwoordelijkheid van de Minister van Economische Zaken).

2.1.3. Voorts is er het beleid dat niet in engere zin met onderdelen van de produktverwerkingsketen te maken heeft, maar bepaalde belangen beschermt die eveneens door de gevolgen van ongewenste gebeurtenissen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen worden getroffen. De belangrijkste te beschermen belangen zijn:

- de werknemersbescherming
- volksgezondheid en milieu

Vanuit deze beleidsterreinen worden randvoorwaarden gesteld voor het beleid met betrekking tot de hiervoor bedoelde onderdelen van de produktverwerkingsketen.

2.1.4. Onder het vervoer wordt mede begrepen overslag van goederen, bij voorbeeld van het ene transportmiddel op het andere op het terrein van een distributiecentrum, evenals het laden en het lossen. Dit is noodzakelijk om het preventieve beleid (met name de controle op de naleving) van de Wet Gevaarlijke Stoffen te kunnen realiseren. Indien bij voorbeeld tijdens het laden wordt geconstateerd dat een vervoersvoorschrift niet zal worden nageleefd, kan worden opgetreden, zodat het vervoer geen aanvang kan nemen voordat aan alle gestelde regels is voldaan. In verband met het laden en lossen zijn er raakvlakken met door andere wetten dan de Wet Gevaarlijke Stoffen bestreken gebieden (Hinderwet en Veiligheidswet: zie 2.7).

2.1.5. Ten slotte is er het beleid dat zich richt op het voorkomen, beperken en bestrijden van brand en ongevallen bij brand (Gemeentewet, Brandweerwet), en het beleid gericht op het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen en rampen anders dan bij brand.

Wetgeving gericht op de voorbereiding van de rampenbestrijding (wet rampenplannen, Tweede Kamer zitting 1977–1978, 14 873, 5 december 1977) is bij de Tweede Kamer aanhangig, terwijl wetgeving gericht op het bestrijden van rampen (Rampenwet) in voorbereiding is.

2.2. Het internationale aspect van het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.2.1. Een feitelijk gegeven is dat de goederenstroom over Nederlands grondgebied voor ongeveer een kwart wordt gevormd door doorvoer. Voorts wordt het vervoer naar, van en door Nederland voor circa een derde deel door buitenlandse vervoerders verricht. Veelal valt slechts een deel van de keten van produktie tot verwerking of gebruik van gevaarlijke stoffen binnen Nederlands grondgebied.

2.2.2. Deze omstandigheden maken het wenselijk dat het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen mede gericht wordt op het tot stand komen van internationale afspraken, op het harmoniseren van de Nederlandse wetgeving met internationale afspraken alsmede op het zoveel mogelijk op elkaar laten aansluiten van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de diverse vervoertakken. Hiermee wordt voorkomen dat niet strikt noodzakelijke handelingen als ompakken of overladen-in-andere-tanks plaats moeten vinden bij grenspassage of wisseling van vervoertak. Ook wordt zo verwarring op het gebied van de voorschriften en ontduiking daarvan voorkomen.

2.2.3. Het Nederlandse beleid laat de wenselijkheid van een internationaal uniform regime zwaar wegen. Nederland is dan ook actief in het internationaal overleg daarover ten einde dit regime steeds aan nieuwe omstandigheden, nieuwe stoffen en nieuwe technieken aan te passen.

2.2.4. Het meewerken aan het internationaal overleg betekent enerzijds dat de gewenste situatie van een uniform regime waaraan ook de niet-Nederlandse vervoerders zijn onderworpen, zoveel mogelijk wordt benaderd, maar anderzijds dat ook compromissen moeten worden aanvaard. De internationale regelingen leggen de verplichting op om vervoer van gevaarlijke stoffen, dat aan deze regelingen voldoet, van en naar Nederland toe te laten. Wat men aldus aan Buitenlandse internationale vervoerders moet toestaan, kan men bezwaarlijk aan de Nederlandse internationale vervoerder weigeren.

2.2.5. De binding aan internationale regelingen houdt een beperking in van de nationale vrijheid van handelen. Dit sluit echter niet uit dat in bijzondere gevallen voor het vervoer dat Nederlandse vervoerders geheel binnen Nederland bewerkstelligen aanvullende voorschriften kunnen worden gegeven. Van deze mogelijkheid zal een zeer beperkt gebruik moeten worden gemaakt, omdat anders de uniformiteit tussen nationale en internationale reglementering verloren zou gaan. Dit is niet in het belang van de veiligheid.

2.2.6. Het is van belang vast te stellen dat de internationale voorschriften in de praktijk gecompliceerd zijn. Nederland beschikt over een hierop gespecialiseerde instantie, het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS). Dit oefent het toezicht uit op de naleving van de voorschriften, hetgeen een gunstig resultaat oplevert. In de ons omringende landen bestaat een dergelijk gespecialiseerde controle-instantie niet.

2.3. Het vervoerbeleid

2.3.1. Het goederenvervoer is onderworpen aan de voorschriften van de vervoerwetgeving, zoals de Wet Autovervoer Goederen, de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart en de Spoorwegwet. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is enerzijds onderworpen aan deze wetten die beogen de vervoermarkt te ordenen, anderzijds aan de eisen die in het belang van de openbare veiligheid aan dit vervoer moeten worden gesteld.

2.3.2. Het vervoerbeleid gaat uit van de vrije keus van de verlader en kent geen reservering van specifieke goederen voor bepaalde vervoertakken. Het vervoeraanbod is gemengd. Daardoor worden gevaarlijke en niet-gevaarlijke stoffen in colli dikwijls tegelijkertijd vervoerd, voor zover dit door samenladingvoorschriften niet aan beperkingen is onderworpen. Door eisen te stellen aan de verpakking van gevaarlijke stoffen is het vervoer hiervan in het algemeen dusdanig ingericht dat deze samenlading geen bijzondere risico's met zich brengt. Indien dit wel het geval is worden bovendien bijzondere vervoervoorschriften gegeven. Op grond hiervan is reservering van het vervoer van (bepaalde) gevaarlijke stoffen voor bepaalde vervoerders uit een oogpunt van vervoerbeleid niet nodig en uit een oogpunt van effectieve benutting van vervoercapaciteit ook niet gewenst.

2.3.3. Tot nu toe is er geen reden geweest de vrije keus van de verlader in te perken. Wel worden randvoorwaarden gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen door de mate van uitwerking van de voorschriften waaraan dit vervoer moet voldoen en welke voor de onderscheiden vervoertechnieken verschillend kunnen zijn. Deze voorschriften kunnen ook leiden tot een specialisatie van vervoerders (bijzonder materieel) die de keus van de verlader in de praktijk beperkt. Een dergelijke specialisatie is in het belang van de openbare veiligheid en de hieruit resulterende keuzebeperkingen vloeien dan niet voort uit een bepaald vervoerbeleid; zij zijn als zodanig voor het vervoerbeleid in algemene zin een neutraal gegeven.

2.3.4. In de toekomst kan blijken dat het noodzakelijk is over een wettelijk instrumentarium te beschikken om het vervoer van gevaarlijke stoffen in meerdere opzichten in goede banen te kunnen leiden. Redenen hiervoor kunnen zijn gelegen in het aantal transporteenheden met een lading gevaarlijke stoffen, alsmede in de frequentie en/of de concentratie waarmee deze aan het verkeer deelnemen.

De huidige Nederlandse wetgeving ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen biedt geen mogelijkheden om het aantal transporteenheden binnen een vervoertak of het totaal van de daarmee vervoerde hoeveelheden aan banden te leggen. Een dergelijk middel is ook niet goed hanteerbaar; bij internationaal vervoer zouden niet-Nederlandse vervoermiddelen zich aan een dergelijke regeling kunnen onttrekken, gegeven het huidige internationale regime dat op dit punt niet gemakkelijk voor verandering vatbaar is. Als uitgangspunt wordt gesteld dat het aangrijpingspunt voor de beperking van het vervoer van gevaarlijke stoffen in andere schakels van de keten van produktie tot verbruik moet worden gezocht. Vervoer is immers slechts een afgeleide activiteit, doch een dermate belangrijke dat daarmee reeds bij het toelaten van produktie of gebruik van een bepaalde gevaarlijke stof rekening zou moeten worden gehouden. Dit aspect is aan de orde in interdepartementaal overleg. In 2.6 inzake het vestigingsbeleid wordt hierop nog kort teruggekomen.

2.4. Het beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid

2.4.1. Hoe veiliger het verkeer in het algemeen zich afwikkelt, des te minder kans bestaat er op ongevallen waarbij transportmiddelen met gevaarlijke lading zijn betrokken. Het algemene verkeersveiligheidsbeleid levert op zich reeds een belangrijke bijdrage aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.4.2. In het algemeen zijn er geen bijzondere gedragsregels voor vervoermiddelen met een gevaarlijke lading. Een uniform gedragspatroon van alle verkeersdeelnemers beperkt de kans op ongevallen. Lokale of andere omstandigheden kunnen nopen tot het uitvaardigen van bijzondere regels zowel op de weg als op het water (zie ook bijlage 1, 1.5).

2.4.3. De voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn erop gericht het vrijkomen van de gevaarlijke lading te voorkomen en de gevaren verbonden aan het onverhoopt vrijkomen van die lading te beperken. Deze voorschriften hebben enerzijds betrekking op toegelaten hoeveelheden, samenladingen, verpakkingen, en anderzijds op de constructie van vervoermiddelen en eventuele tanks. Hierdoor kan het vervoermiddel met een gevaarlijke lading als een gewone verkeersdeelnemer worden behandeld. Het belangrijkste deel van deze vervoermiddelen is wel als zodanig herkenbaar (door oranje borden op auto's, etiketten of oranje borden op spoorwagens en doorzogeneerde «kegels» of lichten op binnenvaartschepen; zie 7.5 en 9.3).

2.4.4. De beschikbare gegevens wijzen er niet op dat tot dusverre als gevolg van het meevoeren van gevaarlijke lading het ongevalrisico uit dien hoofde noemenswaardig is toegenomen, vergeleken met de overige gevaren, verbonden aan het deelnemen aan het verkeer. Zo wordt het aantal doden en gewonden in het verkeer niet of nauwelijks beïnvloed door de specifieke gevaren verbonden aan ongevallen met vervoermiddelen geladen met gevaarlijke stoffen.

2.4.5. Met het vervoer over binnenwateren samenhangende verkeersveiligheid komt nader aan de orde in 9.3.

2.5. Infrastructuurbeleid

2.5.1. Er is bij alle vervoertakken een nauwe samenhang tussen de beschikbaarheid van een infrastructuur, die qua capaciteit en inrichting aan de algemene eisen van een veilig verkeer voldoet, en de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.5.2. De openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen omvat echter meer dan de ongevalkans op de wegen zelf; ook de kwetsbaarheid van de omgeving van de wegen speelt een rol (bij voorbeeld aanwezigheid van bebouwing). De ene route is dan ook beter geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dan de andere. Bij de planning van de infrastructuur wordt daarmee steeds rekening gehouden. Zo is ten aanzien van de vaarwegen in de Vaarwegennota (VWN) een overzicht gegeven van vaarwegen waarlangs de ontwikkeling van jachthavens ongewenst, toelaatbaar of mogelijk is (VWN fig. 9.3.5). Deze indicaties hebben een meervoudig doel, waaronder de vermindering van de gevaar kans te water en verkleining van het risico bij een eventuele calamiteit.

2.6. Het inrichtings- en vestigingsbeleid

2.6.1. De productie, verwerking en aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen kunnen in beginsel zo worden georganiseerd, dat vervoer zo weinig mogelijk en op de veiligste wijze plaatsvindt.

Het *inrichtingsbeleid* en het *vestigingsbeleid* kunnen van invloed zijn op het ontstaan van vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom dient hierbij te worden nagegaan of het veroorzaken van dit vervoer door het toelaten van bepaalde vestigingen aanvaardbaar is. In een dichtbevolkt land als Nederland lijkt een dergelijk beleid wenselijk. In dit verband kan het Structuurschema Verkeer en Vervoer, blz. 125 (Tweede Kamer, zitting 1976–1977, 14930 nrs. 1–2, worden geciteerd¹).

2.6.2. In verband hiermee is de gedachte opgekomen de Hinderwet zo in te richten dat een vergunning niet wordt afgegeven dan nadat ook aandacht is besteed aan het eventuele vervoer van gevaarlijke stoffen dat door de betrokken inrichting ontstaat. Omdat het vervoer in het algemeen en de relatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen met de openbare veiligheid tot het

¹ «Beperking van de behoefte aan vervoer van gevaarlijke stoffen is mogelijk door concentratie van productie en verwerking. Uiteraard kunnen daarmee andere risico's gepaard gaan. Bij vestiging van industrieën of verwerkingseenheden zouden de voor- en nadelen verbonden aan de daarbij te verwachten vervoerstromen van gevaarlijke stoffen zorgvuldig moeten worden afgewogen tegen de voor- en nadelen voor de gemeenschap van concentratie van productie en verwerking. Op dat moment kunnen de economische overwegingen van de betrokken ondernemers worden geconfronteerd met de maatschappelijke overwegingen en wenselijkheden ten aanzien van productie, opslag, overslag en vervoer van gevaarlijke stoffen».

verantwoordelijkheidsterrein van de Minister van Verkeer en Waterstaat behoort, zal deze Minister bij de beoordeling van het vervoeraspect in veel gevallen een beslissende stem behoren te hebben. Een en ander zal in interdepartementaal verband verder moeten worden bestudeerd.

2.6.3. Bij het overleg met de Minister die aangelegenheden samenhangend met de veiligheid van gevaarlijke stoffen coördineert – zie hierover nader 4.6.1 – zal reeds worden bepleit te komen tot een geïntegreerde aanpak van de problematiek betreffende deze stoffen, waarbij zowel hun maatschappelijk nut als de risico's die zij in de totale keten van productie tot gebruik kunnen opleveren, aan de orde komen.

2.7. Het beleid ten aanzien van werknemersbescherming

2.7.1. Bij het beleid inzake het laden en lossen van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt tussen voor publiek toegankelijke plaatsen en niet voor publiek toegankelijke plaatsen. Werknemers immers kunnen op de hoogte zijn met de gevaren van een stof, het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen en eerste hulpverlening, terwijl het publiek hiervan onkundig is.

2.7.2. De werknemersbescherming binnen de onderneming, onder andere gericht op het voorkomen van ongevallen bij het hanteren van gevaarlijke stoffen en bij overslag van deze stoffen, is geregeld in de Veiligheidwet 1934 en de Stuwadoorswet. Ook binnen het kader van de ontwerp Arbeidsomstandighedenwet wordt aan deze specifieke werknemersbescherming aandacht besteed.

2.7.3. De bescherming van de werknemers in de vervoeronderneming wordt via de uitvoeringsvoorschriften op basis van het Reglement Gevaarlijke Stoffen gewaarborgd en ook middels besluiten op basis van de Arbeidswet en de Rijtijdenwet.

2.8. Het milieubeleid en de bescherming van de volksgezondheid

2.8.1. De WGS is niet van toepassing op het vervoeren en het ten vervoer aanbieden van gevaarlijke stoffen voor zover deze handelingen worden verricht op het terrein van een inrichting waarvoor een vergunning krachtens de Hinderwet is vereist en verleend of wegens artikel 3, eerste lid, van deze wet niet is vereist. Vinden de handelingen geheel of ten dele buiten de inrichting plaats dan is de WGS wel van toepassing.

2.8.2. De voorschriften gegeven op basis van de WGS zijn met name gericht op het voorkomen van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer en/of laden en lossen. Reeds hierdoor wordt een zeer wezenlijke bijdrage geleverd aan de bescherming van het milieu.

2.8.3. Een stof waarvan het vervoer zonder nadere voorschriften een gevaar voor de openbare veiligheid oplevert (bij voorbeeld vloeibare zuurstof) behoeft niet tevens potentieel milieuverontreinigend te zijn. Een stof, die het milieu kan verontreinigen, zoals stookolie, is evenmin per definitie een stof waarvan het vervoer de openbare veiligheid bedreigt. Afzonderlijke regelingen zullen derhalve niet altijd te vermijden zijn.

2.9. Ongevallenbestrijding

2.9.1. Bij het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt met ongevallen rekening gehouden in die zin dat de ongevallenbestrijding zoveel mogelijk bij voorbaat wordt vergemakkelijkt, met name door de aard en de hoedanigheid van de stof herkenbaar te doen zijn door etiket-

ten en aanduidingen op de verpakking en vervoermiddelen en aanduidingen in de vervoerdocumenten. In verband met de bestrijding van de gevolgen van het vrijkomen van de stof wordt aandacht besteed aan de informatieverstrekking in de vorm van gevarenkaarten en gevaarsidentificatieborden. De uitrusting van transportmiddelen met brandblusapparaten etc. is eveneens op bestrijding gericht.

Zie ook 7.5, 8.4, 9.4 en 10.4.

2.9.2. De verantwoordelijkheid voor de bestrijding van brand – en ongevallen bij brand – berust krachtens de gemeentewet bij de gemeenteraad van de gemeente binnen de grenzen waarvan het ongeval plaatsvindt. Ook in de – in voorbereiding zijnde – rampenwetgeving is hem een centrale plaats toegedacht. In geval van een ramp of een dergelijke gebeurtenis is voorts een coördinerende en in bepaalde gevallen sturende rol weggelegd voor de desbetreffende Commissaris der Koningin, op basis van zijn instructie.

3. HET WETTELIJKE BELEIDSKADER

3.1. Algemeen

De Wet Gevaarlijke Stoffen geeft bevoegdheden om voorschriften te maken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ongeacht de gebezigde vervoertechniek. Deze zijn uitgewerkt voor het wegvervoer en het vervoer over de binnenwateren. Een en ander is verder geregeld op basis van een aantal andere wetten. Zo geven de Spoorwegwet, de Schepenwet en de Luchtvaartwet bevoegdheden met het oog op het vervoer van gevaarlijke stoffen met deze vervoertakken.

In bijlage 2 wordt tegen de achtergrond van bijlage 1 een overzicht gegeven van de huidige wetgeving, alsmede van de daaraan ten grondslag liggende, internationale regelingen.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen voor zover het militair vervoer betreft onder verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie valt die ter zake nadere voorschriften kan geven, onder andere in het Reglement Ontploffings Gevaarlijke Stoffen Krijgsmacht (ROSK).

3.2. Globale opzet van de regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

3.2.1. Bij de nationale regelingen voor iedere vervoertak wordt de basis gevormd door internationaal aanvaarde regelingen, waaronder de indelingen van de gevaarlijke stoffen in klassen. Voor elk van deze klassen geldt een systeem van regels en voorschriften, aangepast aan de aard van de stoffen in die klasse ondergebracht. Deze voorschriften hebben in het bijzonder betrekking op de verpakking, etikettering, de constructie en uitrusting van het vervoermiddel, het laden en lossen, en eventuele bijzondere behandelingsvoorschriften (stuwage).

3.2.2. Historische omstandigheden verklaren waarom de regelingen in Europa voor wegvervoer en spoorwegvervoer, alsook voor de binnenvaart sterk op elkaar lijken. De verschillen tussen de regelingen binnen Europa zijn het gevolg van de karakteristieke kenmerken van de vervoerwijzen. De regelingen voor de zeescheepvaart en luchtvaart verschillen hiervan aanmerkelijk. Deze zijn gebaseerd op de aanbevelingen van de Verenigde Naties. Voor zover de verschillen in vervoerwijzen zich daartegen niet verzetten, worden Europese regelingen geharmoniseerd op grond van de VN-aanbevelingen met name ten aanzien van stofindeling, verpakking en etikettering. Voor vervoer met overslag op een andere vervoertechniek is dit van belang.

Zie ook bijlage 2, 2.2.

3.3. Ontwikkeling van het wettelijk beleidskader

3.3.1. Zoals uit de bijlage 2 moge blijken zijn de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in een voortdurende ontwikkeling. Dit is een gevolg van de dynamische ontwikkelingen in de chemische industrie, de verpakkings- en emballage-industrie en in het vervoer. Maar ook de internationale kaders ontwikkelen zich, zoals moge blijken uit de harmonisatie-actie genoemd in 3.2.2.

3.3.2. Hiermee samen hangt het voornemen de huidige Wet Gevaarlijke Stoffen (WGS) te herzien en om te vormen tot een wet *Vervoer Gevaarlijke Stoffen* (WVGS). Deze operatie zou met name tot gevolg hebben dat artikel 7 uit de WGS verdwijnt. Dit artikel draagt bepaalde taken op aan de Ministers van respectievelijk Sociale Zaken en Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Genoemd artikel is overigens slechts in één geval gehanteerd (het afleveringsbesluit ter uitvoering van een EEG-richtlijn). Voor het wegvallen van artikel 7 moet uiteraard een oplossing worden gezocht. Opgemerkt moet worden dat de WGS voor stoffen als springstoffen en vuurwerk van toepassing is voor andere schakels in de keten van productie tot verbruik dan voor het vervoer alleen. Daarom wordt overwogen in het ontwerp WVGS alleen zaken te regelen, die in nauw verband staan met uitsluitend het vervoeren van gevaarlijke stoffen en openbare veiligheid. Regels betreffende het «bezigen» van gevaarlijke stoffen, zoals de WGS wel kent, zouden vervallen, omdat in het kader van andere wetten hetzelfde, maar ook beter, kan worden geregeld. Het karakter van de WGS – dan: WVGS – wordt duidelijker, terwijl de titel niet meer de suggestie wekt alles betreffende de gevaarlijke stoffen te regelen.

3.3.3. Evenals de WGS zal ook een WVGS gericht zijn op de bescherming van de openbare veiligheid. Onder vervoer worden mede begrepen de handelingen samenhangende met het vervoer, te weten het laden en lossen, zoals dit in de gehele vervoerwetgeving gebruikelijk is. Deze nieuwe wet zal weer preventief van karakter zijn. Bij een goede naleving van de van kracht zijnde voorschriften kan gesteld worden dat de openbare veiligheid en mede als gevolg daarvan de bescherming van het milieu optimaal is gewaarborgd. Daarom wordt ook grote waarde gehecht aan de controle op de naleving van de wet. De grootst opgezette controles, zoals in het recente verleden zijn uitgevoerd, maar ook de normale controles, geven niet alleen een goed inzicht in de naleving, maar werken tevens preventief.

3.3.4. Bij het opzetten van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zal worden uitgegaan van de volgende (deels in de WGS gemelde) kernpunten.

Deze uitgangspunten zijn:

- de wet zou van toepassing dienen te zijn op alle wijzen van vervoer,
- de wet zou de mogelijkheden moeten bieden van harmonisatie van de nationale wetgeving, met de VN-aanbevelingen en Europese verdragen.
- de wet zou de mogelijkheden van een snelle invoering van internationale regelgeving moeten bieden (dit is op basis van de huidige WGS ook reeds mogelijk doordat VLG en VBG bij Ministeriële beschikking kunnen worden vastgesteld. Dit zal eveneens met het VSG en met uitvoeringsbeschikkingen voor zee- en luchtvaart moeten geschieden; voor de zeevaart worden reeds regels gesteld op basis van de Schepenwet).
- de wet zal voorzien in het instellen van adviescolleges, waarvan de samenstelling in overeenstemming zal zijn met de richtlijnen van de Minister-raad hierover.
- de wet zou dienen te voorzien in het nader stellen van regels (deels ook in de WGS genoemd) inzake:
 - a. het vervoeren en ten vervoer aanbieden van gevaarlijke stoffen.
 - b. het laden en lossen van gevaarlijke stoffen.
 - c. het opslaan tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen
 - d. constructie-, inrichtings- en uitrustingeisen van vervoermiddelen
 - e. keuring van vervoermiddelen, waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd

- f. kwaliteitseisen van verpakkingsmiddelen
- g. keuring van verpakkingsmiddelen
- h. tarieven en controlemaatregelen.

3.3.5. Ook wordt overwogen om nog voor andere dan deze onderwerpen nadere regels te stellen. Hierbij wordt gedacht aan mogelijkheden tot beheersing van vervoerstromen van gevaarlijke stoffen indien plaatselijke omstandigheden hiertoe aanleiding geven: het aan elkaar relateren van de omvang van aanvoer en afvoer en in verband hiermede de beïnvloeding van de keuze van vervoerwijze.

Verder wordt gezien of over de volgende onderwerpen eventueel bepalingen moeten worden opgenomen:

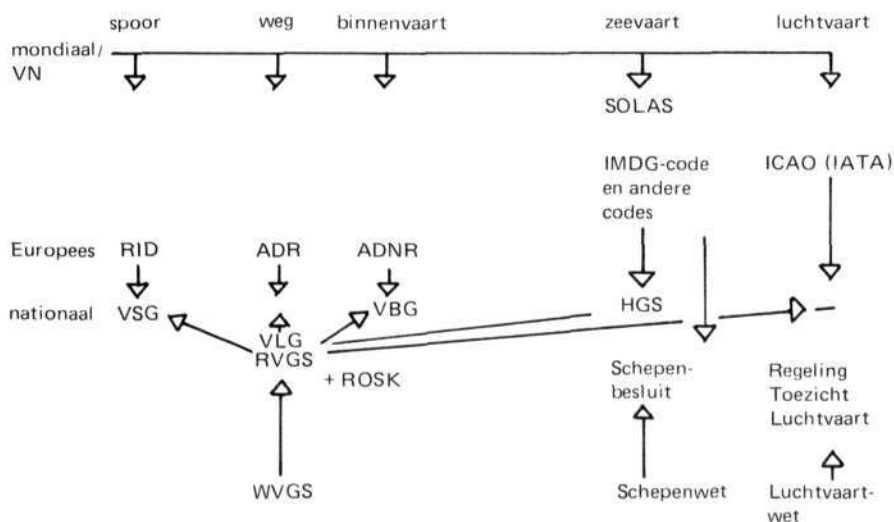
- directe strafbaarstelling van verlader, vervoerder en ontvanger.
- toepasselijkheid van de Wet op de Economische Delicten bij het niet naleven van de WVGS; een aantal overtredingen van de wet zou dan worden aangemerkt als misdrijf
- uitbreiding van de bevoegdheden van het KCGS over alle vervoertakken en het scheppen van adequate mogelijkheden voor de controle op de naleving van de wet
- controlemogelijkheden op de productie van verpakkingsmiddelen tijdens de productie daarvan (bij voorbeeld kunststofhouders).

Een nadere concretisering van datgene wat aangeduid is in de raamwet zal worden gegeven in het op te stellen Reglement vervoer gevaarlijke stoffen. Ook hierin zal de Minister de bevoegdheid krijgen om Ministeriële besluiten vast te stellen. Hierin zullen bij voorbeeld het VLG en VBG hun wettelijke basis vinden. In deze besluiten zijn de vertalingen van de internationale voorschriften als bijlage opgenomen.

De nadere uitwerking van het RVGS zal zich bij voorbeeld richten op:

- de eisen te stellen aan vervoermiddel en verpakking, de keuring en herkeuring respectievelijk de controle tijdens de productie
- organisatorische en andere maatregelen tot waarborging van een veilig verloop van handelingen in verband met het laden en lossen.
- de opslag tijdens transport (het parkeren van beladen transportmiddelen al dan niet op de openbare weg)
- een duidelijker verplichting om informatie te verschaffen aan de overheid bij voorbeeld over vervoerde of ontvangen hoeveelheden gedurende een tijdsperiode, over onregelmatigheden, ongevallen en dergelijke bij het laden, lossen en vervoer van gevaarlijke stoffen
- eisen met betrekking tot vakbekwaamheid van diegenen die bij het vervoer zijn betrokken
- veilige technische voorzieningen aan transportmiddelen ter voorkoming van verontreinigingen (bij voorbeeld damp-retour-systemen).

3.3.6. Het resultaat van de ontwikkelingen is als volgt in beeld te brengen.



3.3.7. Uit het voorgaande blijkt, dat er een duidelijk streven bestaat naar nog meer harmonisatie, zelfs naar uniformering. Het laatste zal echter nooit voor 100% bereikbaar zijn, omdat elke vervoertak nu eenmaal zijn eigen typische kenmerken heeft, waardoor hetgeen voor de ene aanvaardbaar is voor de andere is uitgesloten. Een andere factor die algehele uniformering in de weg staat is, dat men vaak plaatselijk, regionaal of nationaal bepaalde omstandigheden ontmoet waardoor zelfs voor eenzelfde vervoertak deze uniformering nog niet bereikbaar is.

4. OVERLEG, ADVIES EN COÖRDINATIE BIJ DE ONTWIKKELING VAN HET BELEID

4.1. Algemeen

Bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid, zowel nationaal als internationaal, is overleg met het bedrijfsleven, advies van deskundigen, en coördinatie met de andere departementen onontbeerlijk. Het centrale punt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is daarbij de Afdeling Gevaarlijke Stoffen van het Directoraat-Generaal van het Verkeer.

4.2. Het Centraal Advieslichaam

4.2.1. Artikel 6.1 van de Wet Gevaarlijke Stoffen (WGS) bepaalt dat er een Centraal Advieslichaam voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is. De Minister is verplicht de commissie, behalve in spoedgevallen, advies te vragen. Het bestaat uit:

- a. een vaste coördinatiecommissie;
- b. een vaste commissie voor vervoersaangelegenheden;
- c. een vaste commissie voor juridische aangelegenheden.

4.2.2. Daarnaast kan de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van artikel 6.1, tweede alinea van de WGS andere commissies instellen. Dit is gebeurd ten aanzien van de Commissie rubricering giftige en bijtende stoffen (zie bijlage 2, 3.2).

4.2.3. Van het Centraal Advieslichaam heeft de *vaste coördinatiecommissie* tot taak de coördinatie van beleidsvoornemens en -uitvoering. In deze commissie hebben zitting vertegenwoordigers van verschillende diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van andere Ministeries (Economische Zaken, Landbouw en Visserij, Defensie, Sociale Zaken, Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid en Milieuhygiëne).

4.2.4. De *vaste Commissie voor Vervoersaangelegenheden* heeft tot taak de Minister van Verkeer en Waterstaat te adviseren omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties (vervoerders en verladers) en werknemersorganisaties en van de Departementen van Defensie, van Sociale Zaken, en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en van een aantal diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

4.2.5. Door de vaste Commissie voor Vervoersaangelegenheden is een aantal werkgroepen ingesteld waarin, afhankelijk van het onderwerp, de meest betrokkenen zijn vertegenwoordigd. Er zijn twee permanente werkgroepen, te weten de werkgroep «weg, rail, luchtvaart» en de werkgroep «binnenvaart en zeescheepvaart op binnenwateren». Tevens zijn enige ad hoc-werkgroepen ingesteld die één bepaald probleem als werkterrein hebben.

4.2.6. De *vaste Commissie voor juridische aangelegenheden* heeft tot taak de Minister van advies te dienen over juridische problemen in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze commissie is samengesteld uit juristen van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Sociale Zaken en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne.

4.2.7. Secretariaat en voorzitterschap van deze commissie zijn ondergebracht bij het Directoraat-Generaal van het Verkeer, waar men het beleid ten aanzien van het binnenlands goederenverkeer ambtelijk verzorgt.

4.3. De Permanente Commissie voor het vervoer van Gevaarlijke Stoffen per zeeschip

4.3.1. De Permanente Commissie Gevaarlijke Stoffen, welke is ingesteld op basis van de Schepenwet, heeft tot taak adviezen te geven omtrent de invoering van voorschriften op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen per zeeschip. De commissie adviseert aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie over aangelegenheden die dit vervoer betreffen, waaronder het bepalen van het Nederlandse standpunt in IMCO-vergaderingen. In de commissie zijn vertegenwoordigd de betrokken diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het verladend en vervoerend bedrijfsleven en het havenbedrijf van de gemeente Rotterdam. Er zijn tevens nog twee nationale werkgroepen, de werkgroep BCH (Bulk Chemicals en gassen) en de werkgroep BC (Container en Cargoes), welke voorbereidend werk doen voor de gelijknamige IMCO-subcommittees.

4.4. Andere adviserende instanties

4.4.1. Binnen het Ministerie hebben de volgende diensten een taak in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen:

- de Rijksdienst voor het Wegverkeer, in verband met de technische eisen te stellen aan wegvoertuigen en de door deze Dienst uitgevoerde keuringen;
- het Directoraat-Generaal van Scheepvaart², in verband met de constructie-eisen te stellen aan binnenschepen (met name gas- en chemicaliëntankers)
- de Directie Verkeersveiligheid en de hoofddirectie van de Waterstaat, in verband met de samenhang met de verkeersveiligheid op de weg en te water.
- de Sektie Spoorwegtoezicht in verband met de constructie van de voertuigen.

4.4.2. Hiernaast worden door het Directoraat-Generaal van het Verkeer ook technische adviezen ingewonnen van individuele deskundigen die soms als adviseur aan het Directoraat-Generaal van het Verkeer zijn verbonden. Verder worden bij de technische advisering een aantal andere instanties ingeschakeld, zoals de Dienst voor het Stoomwezen van het Ministerie van Sociale Zaken, de Afdeling Ongevalsbestrijding Gevaarlijke Stoffen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en ook TNO.

4.5. De rol van de Commissie Preventie van Rampen

Deze Commissie levert belangrijke bijdragen tot onder meer het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.6. De coördinatie van het veiligheidsbeleid ten aanzien van gevaarlijke stoffen in het algemeen

4.6.1. Deze coördinatie is opgedragen aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Daarbij gaat het om de coördinatie van het beleid in ruimere zin zonder dat aan de verantwoordelijkheid voor het nationale en inter-

² Wordt binnen afzienbare tijd opgenomen in een nieuw te vormen Directoraat-Generaal voor Scheepvaart en Maritieme Zaken.

ationale vervoer die bij de Minister van Verkeer en Waterstaat ligt, iets wordt afgedaan. Zoals in de brief van de Minister-President van 9 april 1979 (Tweede Kamer 15 300, hoofdstuk III, nr. 12) is gesteld, houdt dit in dat de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne tot taak heeft een samenhangend beleid te bevorderen om te komen tot harmonisatie van verschillende stelsels van wetgeving die op dit moment gelden voor de verschillende onderdelen (productie, vervoer, gebruik, enz. van gevaarlijke stoffen). Dit betekent dat hier voor de betrokken departementen met name een taak ligt, te komen tot een goede onderlinge aansluiting van de wetgeving, zoals Hinderwet en WGS, alsmede van de uitvoering van deze wetten.

5. GEGEVENS OVER HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

5.1. Algemeen

Eén van de fundamenteën waarop een beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen dient te zijn gebaseerd is het beschikken over kwantitatieve gegevens over de vervoerde stoffen per vervoertak en de bij het vervoer optredende ongevallen. De informatie, gegeven in bijlage 3, geeft een inzicht in het beschikbare cijfermateriaal over de omvang van het vervoer en over ongevallen bij transporten van gevaarlijke stoffen.

5.2. De omvang van het vervoer van «gevaarlijke stoffen»

5.2.1. De gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn opgesteld met economische redenen als achtergrond (op basis van de Wet op de Economische Statistiek).

De goederen, die worden vervoerd, zijn onderverdeeld in categorieën. Deze indeling in categorieën wordt geregeld door een internationale overeenkomst (NSTR: Nomenclature uniforme de merchandise pour les Statistiques de Transport, Révisé). Deze indeling is erg grof. Er bestaat een onderverdeling, die iets meer verfijnd is en in principe enige scheiding in gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen mogelijk maakt, maar hierbinnen is enerzijds de onderverdeling nog te grof (te kleine vervoeromvang per subcategorie of niet nader gespecificeerde klassen als «andere chemische basisproducten» en «andere chemische producten» vormen een belangrijk kwantitatief deel van de categorie-onderverdeling) of deze indeling is niet voor alle vervoertakken voorhanden. Daarom is gebruik gemaakt van de voor alle vervoertakken beschikbare categorie-indeling. Onder de categorieën aardolie en aardolieproducten, meststoffen en chemische (basis)producten bevinden zich goederen, die ook als gevaarlijke stof zijn geklassificeerd. Uitgaande van de veronderstelling dat deze categorieën alle gevaarlijke stoffen omvatten, vindt dus een duidelijke overschatting plaats van de vervoeromvang. Bovendien is geen onderscheid te maken in de mate van gevaar (zie ook bijlage 1).

5.2.2. Op basis van het bewerkte cijfermateriaal van het CBS met de hieraan verbonden beperkingen ten aanzien van de waarde van de uitkomsten kan gesteld worden dat:

- van het totale nationale en internationale vervoer per vervoertak het aandeel «gevaarlijke stoffen» hierin voor de binnenvaart 18% bedraagt, voor het spoorvervoer 37% en voor het wegvervoer 12%;
- van het totale vervoer van als «gevaarlijke stof» aan te merken goederen 42% over de binnenwateren vervoerd wordt, 6% per spoor en 52% over de weg.

5.2.3. Tot op heden zijn de mogelijkheden om vorenbedoelde gegevens te verkrijgen ontoereikend gebleken. Er zijn ook geen wettelijke bepalingen die deze mogelijkheden verschaffen. In dit verband moet worden aangetekend dat voor statistisch cijfermateriaal over goederenvervoer een internationale

regeling geldt, zoals reeds genoemd in verband met de NSTR. Dit is van belang met betrekking tot het internationale deel van het vervoer. Overigens wordt naar mogelijkheden gezocht met het CBS, maar ook met andere instanties, om informatie over vervoerstromen en omtrent ongevallen, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, beschikbaar te krijgen. Het gaat er hierbij om een relatie te leggen tussen vervoerstromen en ongevallen. Een aanzet om informatie te krijgen over een vervoerstroom over de binnenwateren is onder meer de enquête vervoer gevaarlijke stoffen op de Waal (zie ook bijlage 3, 1.9). Het ligt in het voornemen dergelijke onderzoeken ook te doen in het Rijnmondgebied.

5.2.4. Voor bepaalde gevaarlijke stoffen geldt een verplichte melding van het transport aan het KCGS (zie 6.5). Uit deze informatie is het in principe mogelijk een inzicht te krijgen in de omvang en de routes van het vervoer van deze stoffen. Dit systeem van melding is primair opgezet om de openbare veiligheid te verhogen door het verschaffen van de informatie, waardoor de controle door lokale instanties en door het KCGS van het transport effectiever wordt: steekproefsgewijs wordt gecontroleerd of aan de voorschriften wordt voldaan. Er gaat een preventieve werking van de melding uit. In 1977 werden 11 549 transporten over de weg aangemeld. Het betrof een omvang van totaal (bruto) circa 166 500 ton (zie bijlage 3, 1.10).

Verder werden in 1977 513 transporten over binnenwater gemeld waarvan 196 voor bulkvervoer, omvang circa 225 000 ton, en 317 voor stukgoedvervoer, circa 10 500 ton (zie bijlage 3, 1.11). Door de primaire doelstelling van deze informatie leent deze zich niet zonder meer voor het verschaffen van inzicht in de omvang van het meldingsplichtige vervoer en het bepalen van gevolgde routes: de verwerking is zeer bewerkelijk.

5.2.5. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is het verkrijgen van vervoergegevens relatief eenvoudig: er is slechts één vervoerder. Al het vervoer per spoor wordt in een centrale computer geregistreerd en daarin voor 24 uur opgeslagen. Aangezien deze gegevens in de eerste plaats bestemd zijn voor de hulpverlening bij onregelmatigheden is het computerprogramma daarop afgesteld. Wel zijn globale vervoergegevens beschikbaar waarbij onderscheid is gemaakt tussen een aantal klassen en de jaarlijkse en maandelijkse hoeveelheden zijn aangegeven (zie bijlage 3, 1.11). Tevens zijn er gegevens beschikbaar betreffende de trajecten waarover de meeste gevaarlijke stoffen worden vervoerd (zie bijlage 3, 1.12).

Gestreefd wordt naar het verkrijgen van meer gedetailleerde gegevens van de vervoerstromen. Het verkrijgen van een beter inzicht in de stromen van het spoorvervoer is mogelijk indien het computerprogramma wordt aangepast.

Bij de NS wordt er aan gewerkt overzichten te verkrijgen van zo'n 64 stofgroepen (waaronder praktisch alle vervoer valt) en deze overzichten in samenwerking met het CBS te publiceren.

5.3. Gegevens over ongevallen, waarbij transportmiddelen met gevaarlijke stoffen betrokken waren

In bijlage 3, 2.1 en 2.2 wordt ook een overzicht gegeven van de door het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen verzamelde gegevens over ongevallen bij vervoer over de weg en over binnenwateren, waarbij gevaarlijke stoffen deel uitmaakten van de lading. Uit het staatje, waarvan helaas niet kan worden nagegaan of het volledig is, blijkt dat ongevallen met ernstig letsel of dodelijke afloop (gelukkig) slechts zelden voorkomen.

Uit de beschikbare informatie is de volgende tabel samen te stellen:

Periode	Verkeersongevallen	Verkeersongevallen, waarbij gevaarlijke stoffen waren betrokken
	mrt.—dec. 1977	mrt.—dec. 1978
Aantal ongevallen, waarbij doden waren te betreuen	1 960 (45)	1 (1)
Aantal doden	2 190	4
Aantal ongevallen, waarbij gewonden zijn gevallen	45 475 (510)	3 (2)
Aantal gewonden	55 400	3

Tussen de haakjes is het aantal vrachtauto's aangegeven dat bij de ongevallen was betrokken (voor de linkercijferkolom is het aantal geschat op basis van jaarcijfers). Zie bijlage 3, 2.1.

Ten aanzien van de registratie van ongevallen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden opgemerkt dat er tot nu toe geen wettelijke verplichting bestaat deze te melden. Wel bestaat er voor het spoorvervoer een algemene meldingsplicht van ongevallen en onregelmatigheden. Een systematische verzameling en evaluatie van ongevallen met gevaarlijke stoffen, waaronder die bij het vervoer daarvan, zal mogelijk worden door de oprichting van een Databank die door TNO wordt voorbereid. Verscheidene departementen zijn daarin geïnteresseerd.

5.4. Beleidsvoornemens

— Maatregelen waardoor meer kwantitatieve gegevens inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen beschikbaar kunnen komen. (Kostenaspect buiten beschouwing gelaten.)

- Op korte termijn.

Bij het CBS zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de statistiek voor het binnenlands goederenvervoer op dezelfde wijze in te delen en te detailleren als de statistiek voor het internationale goederenvervoer, met name ten aanzien van het inland transport.

- Op lange termijn.

In EEG-verband trachten de bij de Statistieken gebruikelijke nomenclatuur aan te passen aan de aard van de vervoerde stoffen. Dit kan door de gevaarenklassen in de goederennaamlijst op te nemen, dan wel door de goederennaamlijst in te delen op de wijze zoals de NS dit heeft gedaan met het SGG-systeem (Systeem Gegevensverwerking Goederenvervoer).

— Er zal worden nagegaan of het mogelijk is te komen tot een opzet van ongevallenregistratie, zowel tijdens het vervoer (bij de Verkeers Ongevallen Registratie te Heerlen) als tijdens laden en lossen (bij de ongevallenregistratie zoals in gebruik bij het Directoraat-Generaal voor de Arbeid).

6. VERVOERVERGUNNINGEN EN MELDINGEN

6.1. Algemeen

Een vergunningstelsel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zou andere doeleinden moeten dienen dan het capaciteitsbeleid (zie het gestelde in 2.3). Te denken valt aan doeleinden die de openbare veiligheid dienen. Bevordering van de vakbekwaamheid kan hiertoe worden gerekend. Daartoe komen dan echter eerder bijzondere (verplichte) vakdiploma's als middel in aanmerking dan een vergunningstelsel. Een algemeen vergunningstelsel zou ook overigens weinig of geen extra mogelijkheden geven om te bevorderen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger verloopt. Dat zou wel moge-

tijk zijn via een vergunningstelsel per rit. In dat geval zou de overheid precies weten waar het om gaat en men zou dan toegespitste nadere voorwaarden kunnen stellen. Een dergelijk systeem is echter niet haalbaar vanwege de enorme hoeveelheid werk die er aan is verbonden en zou het vervoer praktisch lam leggen. Bovendien zijn er internationale bezwaren; buitenlandse vervoerders kunnen niet onder zo'n regime worden gebracht omdat dit verder gaat dan de internationale verdragen toelaten (zie 2.2).

Voor twee categorieën gevaarlijke stoffen is – om bijzondere redenen – een vergunningstelsel ingevoerd te weten de ontploffingsgevaarlijke stoffen en de radioactieve stoffen. Daarnaast is er voor een aantal zeer gevaarlijke stoffen een meldingsplicht (zie bijlage 6, Rn 10 407-NE) die desgewenst een stringenter toezicht mogelijk maakt, met name bij het laden en lossen waar immers de kans op ongewenste gebeurtenissen groter is dan bij het eigenlijke vervoer.

6.2. Vervoervergunningen voor ontploffingsgevaarlijke stoffen

Voor alle ontploffingsgevaarlijke stoffen (behalve veiligheidslucifers) is een vergunningstelsel ingevoerd vanwege de vrees voor aantasting van de openbare veiligheid en voor staatsgevaarlijke activiteiten van derden; zie bij voorbeeld VLG Rn 10 186 a-NE (zie bijlage 6). In dit verband moet worden opgemerkt dat openbaarheid van de vergunningverlening in dit geval strijdig is met de te beschermen belangen. Het gaat hier om een beperkt aantal transporten waarvan de afzender en de ontvanger in het algemeen bekend zijn. Omdat het grootste gevaar optreedt tijdens het laden en lossen, geschieden deze handelingen onder toezicht van het KCGS. Ook de omringen- de landen kennen voor deze stoffen een vergunningstelsel. Om aan het bezwaar van ondoelmatig administratief werk en buiten proportie staande belemmering van het bedrijfsleven te ontkomen worden ook langer lopende vergunningen (maximaal 1 jaar) verleend. Hierbij is de controle op de transporten zelf minder diepgaand maar er staat een stelsel van meldingen tegenover. Momenteel wordt gewerkt aan een vereenvoudiging van dit stelsel van meldingen voor vervoer over de weg. Hierin zullen de ervaringen in de praktijk beter tot hun recht komen en tevens wordt een aanpassing aan de internationale reglementering verkregen.

6.3. Vergunningen voor radioactieve stoffen, ertsen en splijtstoffen

In artikel 15a van de Kernenergiewet is een algemeen verbod neergelegd voor het vervoeren zonder vergunning van splijtstoffen en ertsen; van deze verbodsbepaling kan slechts bij algemene maatregel van bestuur worden afgeweken. In artikel 29 van de Kernenergiewet is een verbod neergelegd voor het vervoeren zonder vergunning van bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen radioactieve stoffen en in daarbij aan te wijzen gevallen. Op basis van deze wet worden vervoervergunningen voor splijtstoffen of ertsen verleend door de Ministers van Economische Zaken, en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en vervoervergunningen voor radioactieve stoffen door de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Aan de vergunningen worden met inachtneming van de dienaangaande bij het Besluit Vervoer Splijtstoffen, ertsen en Radioactieve stoffen gestelde regels voorschriften verbonden. Dit vergunningsstelsel blijkt voor deze categorieën van stoffen in de praktijk goed te werken. In deze gevallen is dat echter ook mogelijk, aangezien het hier een gering aantal gevallen en sterk gespecialiseerde vervoerders betreft.

6.4. Ervaringen met vervoervergunningen

Tot 1974 bestond in Nederland een vergunningstelsel voor ontploffingsgevaarlijke en een aantal andere gevaarlijke stoffen. In 1974 is het, voornamelijk onder druk van de ADR-partnerlanden, die een dergelijk stelsel strijdig met de algemene bepalingen van het ADR-verdrag oordeelden, gewijzigd

en beperkt tot de ontploffingsgevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd zijn, ten einde de andere vervoervergunningplichtige gevaarlijke stoffen niet volledig vrij te geven, die voorwaarden die altijd aan de vergunning werden verbonden als voorschrift in het VLG opgenomen. Deze zijn neergelegd in VLG Rn 10 407-NE en 10 501a-NE (zie bijlage 6). Op basis van de ervaringen opgedaan met het vergunningstelsel voor ontploffingsgevaarlijke stoffen is gebleken dat van dit middel een zekere preventieve werking uitgaat. Hiertegenover staat bij dit vervoer van beperkte omvang toch nog een omvangrijke administratie.

6.5. Melding aan de plaatselijk bevoegde autoriteit

Het ADR kent het systeem van de melding en de toestemming onder voorwaarden voor het laden en lossen van ontplofbare stoffen en een aantal bepaalde gassen en giftige stoffen. Voor Nederland is uitbreiding gegeven aan dit systeem van melding door deze verplicht te stellen voor een groter aantal stoffen dan genoemd in het ADR: VLG Rn 10 407-NE (zie bijlage 6).

Daar de stellige overtuiging bestaat dat de grootste gevaren optreden tijdens het laden en lossen, is in het verleden het stelsel van meldingen stringenter gemaakt. Voor het laden en lossen in de bebouwde kom op een voor het publiek toegankelijke plaats is toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit vereist. Voorts is nu melding aan die autoriteit voor het laden en lossen buiten de bebouwde kom verplicht. Hierdoor wordt de openbare veiligheid genoegzaam gewaarborgd en tegelijkertijd recht gedaan aan de wens van gemeenten zonodig sturend op te treden bij de aan- of afvoer van gevaarlijke stoffen binnen hun grenzen. Hierbij gaat het om een beperkt aantal stoffen, bij een hoeveelheid van meer dan 250 kg bruto (na wijziging van het VLG, 300 kg) per transporteenheid.

6.6. Ervaringen met meldingen

Aan dit stelsel blijken bezwaren te kleven. Zo worden door gemeenten verklaringen van geen bezwaar afgegeven voor bij voorbeeld een periode van één jaar. Om regelingen te laten werken moeten zij ook bruikbaar zijn voor de gebruikers, de vervoerders. Daartoe moeten zij ook landelijk uniform zijn en mogen zij geen oneigenlijke voorwaarden bevatten noch voorwaarden, die leiden tot strijdigheden met andere belangen of wetten (bij voorbeeld concentraties transporten op bepaalde tijden indien deze elders andere gevaren oproepen).

Uit informatie van de gemeentepolitie Rotterdam is gebleken dat de controle en de administratieve handelingen ten behoeve van dit (VLG) Rn 10 407-NE geen problemen geven. De toestemming wordt voor incidentele gevallen, na overleg met de bedrijven, in de regel per telex verleend. Voor regelmatige, steeds terugkerende gevallen van laden/lossen van dezelfde stof, worden jaartoestemmingen afgegeven. Dit is bij voorbeeld het geval voor het wekelijks afleveren van vloeibare zuurstof aan ziekenhuizen. Voor routeplichtige stoffen (zie bijlage 6) dient naast de toestemming in ieder geval een voorschrift met betrekking tot de te volgen route te worden gegeven.

6.7. Meldingen van transporten van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Ook het ADNR kent de mogelijkheid van het melden van transporten van bepaalde gevaarlijke stoffen. Uit bijlage 3, 1.12 blijkt dat dit jaarlijks een 500 meldingen betreft met een vervoeromvang van bijna 350 000 ton.

Op grond van het Bijzonder Reglement van Politie voor de Rotterdamse Waterweg is voor de binnenvaart en de zeevaart een systeem van administratieve (door agentschap of rederij) en/of operationele (via de marifoon) meldingen opgezet bij vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Uit de verzamelde informatie wordt een beeld verkregen van de omvang van het vervoer per binnenschip en van de scheepsbewegingen van zeevaart en binnenvaart in het Waterweg gebied (zie bijlage 3, 1.13).

7. WEGVERVOER

7.1. De chauffeur

In het VLG zijn voorschriften opgenomen die de veiligheid van de chauffeur en daarmee tevens de openbare veiligheid beogen te bevorderen. Zo moet de chauffeur in staat gesteld worden kennis te nemen van de schriftelijke instructies inzake het gevaarskarakter van de vervoerde stof en die bovendien de maatregelen aangeven die genomen moeten worden bij een eventueel ongeval. Naast het algemene verbod om passagiers mee te nemen is er een algemeen rookverbod behoudens uitzonderingen.

In bijlage 4.1 wordt nader ingegaan op de vakopleiding van chauffeurs-gevaarlijke stoffen. Van de vaste commissie voor vervoersaangelegenheden is advies ontvangen omtrent het bevorderen van de vakbekwaamheid van chauffeurs. Gezien dit advies is thans het voornemen met voortvarendheid te komen tot een praktische uitvoering.

7.2. De voertuigen

De eisen waaraan voertuigen die gevaarlijke stoffen over de weg vervoeren moeten voldoen, zijn neergelegd in het VLG. Naast een aantal algemene eisen ten aanzien van bij voorbeeld de elektrische uitrusting, gereedschap, stopblokken, oranje lampen, brandblusmiddelen, zijn er bijzondere eisen gesteld welke afhankelijk zijn van de vervoerde stoffen en het type voertuig.

In bijlage 4.2 wordt meer gedetailleerde informatie gegeven over de keuring van tankwagens, tankcontainers en voertuigen voor vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen.

7.3. Infrastructuur

Een algemene eis die voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg aan de infrastructuur moet worden gesteld is dat het hoofdwegennet zodanig wordt aangelegd, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk zonder omleidingen van deze wegen gebruik kan maken.

7.4. Routering

7.4.1. Sinds eind 1974 is er een landelijke regeling voor routering. De regeling is opgenomen in het VLG onder Rn 10 501 a-NE (zie voor de tekst van hier genoemde randnummers bijlage 6). Het eerste lid van dit randnummer houdt in dat alle transporteenheden, die gevaarlijke stoffen vervoeren zoveel mogelijk bebouwde kommen moeten vermijden. Op basis van het tweede en derde lid van dit randnummer kunnen gemeentebesturen bovendien door middel van een Algemene Politie Verordening (APV) de bebouwde kom van de gemeente gedeeltelijk gesloten verklaren voor transporteenheden die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren door aanwijzing van een verplicht te volgen route. Deze route moet herkenbaar worden gemaakt met bord 98 van bijlage II van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (zwarte pijl en zwarte bal op een oranje ondergrond). Door deze transporteenheden mogen andere wegen dan niet worden gebruikt, tenzij de gemeente ontheffing van dit verbod verleent. Deze regeling geldt voor transporteenheden beladen met meer dan 250 kg. bruto van de hieronder vallende stoffen; dit kunnen zowel tankwagens als stukgoedwagens zijn.

De gevaarlijke stoffen, waar het in dit verband om gaat, worden genoemd in Rn 10 186 a-NE (vervoervergunningsplichtig) en 10 407-NE (toestemmingsplicht voor laden en lossen, meldingsplicht) bij hoeveelheden van meer dan 250 kg. brutogewicht, alsmede de stoffen die zijn genoemd in de beschikking van 10 juni 1975, nr. A-5/V24328. Van de bevoegdheid een route-gevaarlijke stoffen aan te wijzen is door 58 gemeenten gebruik gemaakt. Een overzichtskaart van Nederland, waarop de tot nu toe ingestelde routes zijn aangegeven, zal in de loop van 1979 worden uitgegeven.

De routeringsregeling is destijds in het VLG opgenomen ten einde de gemeenten die dat wensen de mogelijkheid te geven bepaalde vervoersstromen langs die wegen te leiden welke volgens de gemeenten het minste risico opleveren. Aangezien enige gemeenten al vóór die tijd tot een vorm van routing waren overgegaan (Rotterdam, Den Haag) was een landelijke regeling ook noodzakelijk om uniformiteit te bewerkstelligen. Bij routing gaat het om twee categorieën van vervoer. Ten eerste doorgaand vervoer en ten tweede vervoer van en naar industriegebieden. In beide gevallen is het meestal mogelijk het vervoer zoveel mogelijk buiten de dichtbewoonde gebieden om te leiden. Het vervoer van bepaalde stoffen is destijds dan ook bewust niet in het voorschrift opgenomen, er van uit gaande dat bij dit vervoer (distributief vervoer van vooral brandstoffen zoals benzine, propaan en butaan) de doelstelling, het mijden van bebouwde kommen, dan voorbij wordt geschoten.

In de praktijk is gebleken dat de routen-gevaarlijke stoffen ook gevolgd worden door niet routeplichtige transporteenheden en ander zwaar vrachtverkeer.

7.4.2. Een aantal gemeenten, alsmede Rijnmond, hebben gevraagd om ook de brandbare gassen onder druk in de lijst van routeringsplichtige stoffen op te nemen. Verreweg de grootste te vervoeren hoeveelheid brandbare gassen wordt gevormd door LPG – een mengsel van propaan en butaan – met vrij veel bestemmingen in bebouwde kommen. Daar waar routes zijn aangegeven, zoals in het gebied van Rijnmond, zou dit betekenen dat een verplicht vervoerpatroon voor LPG-tankauto's zou moeten worden vastgelegd, in de vorm van ontheffingen van de routeplicht (routes naar distributie-punten). Met het oog hierop heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten desgevraagd verklaard de resultaten van de TNO-studie risico-analyse LPG-integraal te willen afwachten.

De vaste commissie voor vervoersaangelegenheden ex artikel 6 van de WGS, heeft ter zake een verdeeld advies uitgebracht. Overleg tussen de gemeenten en de vervoerders – klein in aantal – die bij dit vervoer zijn betrokken, werd weliswaar algemeen wenselijk geacht ten einde tot vervoerpatronen te komen, maar verschil van inzicht bleef bestaan over de wenselijkheid om dit overleg in te passen in een verplichte routeringsregeling. Overigens vormt deze kwestie een onderdeel van de veel ruimere problematiek rond LPG waarover een regeringsstandpunt in voorbereiding is. Hoewel de resultaten van de TNO-studie de gegevens moeten leveren op basis waarvan een definitieve uitspraak kan worden gedaan, moet met de wenselijkheid van routing van LPG ernstig rekening worden gehouden. De voorbereiding hiervan dient dan ook ter hand te worden genomen. Overleg tussen de gemeenten en de bij het vervoer van LPG betrokkenen is daartoe van groot belang met het oog op de vast te stellen vervoerpatronen. Mijnerzijds zal dit overleg worden bevorderd. In de loop van 1980 zou dit overleg moeten zijn afgerond en zouden de uitkomsten daarvan – waar mogelijk – reeds in de praktijk moeten worden gebracht. Vervolgens kan een routeringsvoorschrift van kracht worden, tenzij de gegevens uit de TNO-studie en/of de resultaten van het overleg, in een andere richting zouden wijzen.

7.5. Ongevallenbestrijding

Er zijn in het VLG enige maatregelen geformuleerd ten behoeve van de ongevallenbestrijding.

In dit uitvoeringsvoorschrift wordt vereist:

1. Het vervoermiddel dient te zijn uitgerust met brandblusapparatuur, gereedschappen, waarschuwingslampen en ongevalseinstructies.
2. Bij het vervoer van explosieve stoffen en de meeste andere brandbare vloeistoffen dienen bovendien aanwezig te zijn: een van binnen en buiten af bedienbare hoofdschakelaar, bij vervoer van giftige gassen adembeschermingsapparatuur, en soms ook middelen ter neutralisering van de gevaarlij-

ke stof die uit de verpakking is getreden. Bij verlaten van het voertuig dient toezicht te worden gewaarborgd en het laden en lossen dient te worden gemeld aan de plaatselijke autoriteit.

3. Bij vervoer van bepaalde stoffen dienen deze voertuigen voorzien te zijn van oranje borden. Deze oranje borden kunnen bovenaan het gevaars-identificatienummer en daaronder het identificatienummer voor de stof (komt overeen met het VN-nummer) vermelden. Voor een aantal stoffen geldt de verplichting deze nummers aan te geven. Een toelichting op de maatregelen, die in de sfeer van de ongevallenbestrijding zijn genomen wordt gegeven in bijlage 4, 5.1.

7.6. Beleidsvoornemens

- Met ingang van 1 oktober 1979 zullen de voor het internationaal vervoer in het ADR vastgestelde en per 1 oktober 1978 in werking getreden wijzigingen door aanpassing van het VLG worden ingevoerd. In het herziene VLG zal de Nederlandse vertaling van het ADR worden opgenomen

- Onderzocht wordt of het noodzakelijk is het systeem van melding te herzien.

- Over de invoering van een verplicht vakbekwaamheidsdiploma voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is positief advies uitgebracht door de vaste commissie voor vervoersaangelegenheden. In een nader advies zal op de technisch-organisatorische aspecten worden ingegaan.

- Het ligt in het voornemen om in verband met het steeds toenemende tankcontainer vervoer, in de toekomst met name voertuigen die tank-containers vervoeren, gelijk te stellen met tankwagens en deze eveneens te onderwerpen aan een jaarlijkse keuring. Te zijner tijd zal dan ook worden voorgesteld een dergelijk voorschrift in het ADR op te nemen.

8. SPOORVERVOER

8.1. Spoorwegpersoneel

In het VSG zijn geen bijzondere voorschriften opgenomen met betrekking tot de vakbekwaamheid van het spoorwegpersoneel in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de Nederlandse Spoorwegen zijn speciale cursussen opgezet voor het personeel dat betrokken is bij het vervoer en de afhandeling van gevaarlijke stoffen. Voor de machinisten bestaan speciale opleidingen welke er vooral op zijn gericht dat ingeval van onregelmatigheden de betrokkenen weten hoe gehandeld dient te worden. Overigens worden in het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen (RDHL) meer algemene voorschriften gegeven waaraan het spoorwegpersoneel bij het spoorvervoer moet voldoen. Hierin zijn onder meer de eisen van algemene vakbekwaamheid vastgesteld en het bevat voorts bepalingen omtrent dienst- en rusttijden.

8.2. Vervoermiddelen

De eisen waaraan de vervoermiddelen, die gevaarlijke stoffen vervoeren, moeten voldoen zijn vastgelegd in het VSG. Hierin zijn de bepalingen grotendeels afgestemd op de verschillende klassen waar de gevaarlijke stoffen zijn ingedeeld. In bijlage 4, 3 wordt een toelichting gegeven op de uitwerking van deze bepalingen.

8.3. Infrastructuur

Deze vormt in de huidige situatie een gegeven. Spoorwegverbindingen gaan ook door bebouwde kommen. Grote rangeerterreinen waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden afgehandeld bevinden zich over het

algemeen niet bij dicht bewoonde gebieden. Andere rangeerterreinen zijn gelegen nabij stations of op bedrijfsterreinen. Rangeerterreinen zijn niet voor het publiek toegankelijk.

8.4. Ongevallenbestrijding

Ter beperking van risico's zijn door de Nederlandse Spoorwegen voor het bulktransport van speciale gevaarlijke stoffen specifieke maatregelen genomen. Het goederenvervoer vindt zoveel mogelijk gedurende de nacht plaats.

Speciale goederentreinen zoals de chloortrein gaan zonder rangeren van laadstation naar losstation. Over alle transporten, ook waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is met behulp van een computer alle gewenste gedetailleerde informatie te trekken. Voor ongevallenbestrijding kan deze informatie op het centrale punt worden verkregen en tevens gegevens van en voor lokale belanghebbenden. Zie voor verdere informatie bijlage 4, 5.2.

Voor het spoorvervoer is eveneens een verplichting vastgesteld voor het voeren van oranje borden (zie 7.5).

8.5. Beleidsvoornemens

– De aandacht voor de openbare veiligheid samenhangend met wagons en ketelwagens beladen met gevaarlijke stoffen op rangeerterreinen, zal worden geïntensiveerd. Er zal duidelijkheid worden gebracht in de afbakening tussen de wettelijke voorschriften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Hinderwet.

– De per 1 oktober 1978 voor het internationale vervoer van kracht zijnde voorschriften zullen in het VSG worden opgenomen.

9. VERVOER OVER BINNENWATEREN

9.1. Scheepspersoneel

In het VBG zijn een aantal voorschriften opgenomen die de veiligheid van de opvarenden en tevens de openbare veiligheid beogen. Op alle schepen beladen met gevaarlijke stoffen varende over Nederlandse binnenwateren dient krachtens het VBG de bijlage B van het ADNR aan boord te zijn. Aan de vervoerder zouden eisen behoren te worden gesteld omtrent een zekere mate van deskundigheid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent bekendheid met de wettelijke voorschriften die voor dit vervoer gelden en een zekere kennis van de eigenschappen van de vervoerde stoffen om onregelmatigheden te voorkomen dan wel in verband met bij onregelmatigheden te nemen maatregelen.

9.2. Binnenvaartuigen

Er zijn algemene constructie-eisen voor schepen geformuleerd op basis van bijlage 1 van het VBG (Reglement onderzoek vaartuigen). In bijlage 2 van het VBG worden aanvullende eisen gesteld ten behoeve van het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen (tankschepen, droge ladingschepen). Verder zijn er bepalingen voor aanvullende uitrusting van het binnenschip, waaronder brandblusmiddelen, en voor sommige tankschepen apparatuur voor het meten van de gasconcentraties. Ook moeten schepen met bepaalde gevaarlijke stoffen aan boord uitgerust zijn met een marifoon (radiotelefoon-installatie).

9.3. Infrastructuur en verkeersveiligheid

9.3.1. Op talrijke scheepvaartwegen zijn voor schepen met gevaarlijke stoffen speciale bepalingen opgenomen in de reglementen die voor de met name genoemde vaarweg(en) en havens gelden. In bijlage 4, 4 wordt nader ingegaan op het onderwerp van de verkeersveiligheid op binnenwateren.

9.3.2. In de binnenvaart wordt een onderscheid gemaakt tussen schepen geladen met gevaarlijke stoffen en andere schepen. Schepen met bepaalde gevaarlijke stoffen aan boord zijn herkenbaar aan seinen, in dit geval overdag kegels (1 blauwe kegel: brandbare lading; 1 rode kegel: explosieve lading; 2 rode kegels: agressieve (giftige, bijtende) lading. 's Nachts worden overeenkomende lichten gevoerd.

9.3.3. *Verkeersveiligheid te water*

Op 17 september 1979 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met zijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water officieel geïnstalleerd. Deze commissie zal als advieslichaam moeten optreden voor de genoemde Ministers.

9.4. Ongevallenbestrijding

Door de Minister van Binnenlandse Zaken is een commissie ter bestrijding van brand en milieu-incidenten op de grote vaarwegen geïnstalleerd.

In opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat is van 11 tot 18 mei 1979 een enquête op de Waal gehouden met als doel inzicht te krijgen in de omvang en aard van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit binnenwater. Op basis hiervan zal worden gezien of in het kader van ongevallenbestrijding nadere maatregelen moeten worden getroffen. Zie vervolgens ook bijlage 3, 1.10 en bijlage 4, 5.3.

9.5. Beleidsvoornemens

— Nagegaan wordt of voor de binnenvaart het verplicht stellen van een vakbekwaamheidsdiploma zinvol is, wat dit zou moeten inhouden en welke mogelijkheden er zijn hiervoor ook internationale erkenning te vinden. Dit zal geschieden binnen het kader van de Centrale Rijnvaart Commissie.

— Van algemene veiligheid bevorderende maatregelen voor binnenvaartschepen, die zullen worden genomen, zullen ook «kegelschepen» mee profiteren. Deze maatregelen omvatten:

1. Uitbreiding – met name langs de grote rivieren – van het aantal alleen voor kegelschepen gereserveerde wachtplaatsen of, bij voorkeur, overnachtingshavens.

2. Opheffing van knelpunten in de vaarwegen.

Reden: knelpunten en gebrek aan capaciteit kunnen aanvaringen veroorzaken en geven een verhoogde kans op ongevallen.

3. Toezicht op bedieningstijden van kunstwerken in wateren die frequent worden bevaren door kegelschepen ter voorkoming van wachttijden voor deze schepen.

4. Uitbreiding van de patrouillediensten langs de drukke vaarwegen omdat toezicht preventief werkt. Ook kan dan bij onregelmatigheden sneller worden ingegrepen waardoor soms calamiteiten zijn te voorkomen of de gevolgen ervan zijn te beperken.

5. Uitbreiding van het aantal scheepvaartinformatieposten waardoor verbetering van de controle op de scheepvaart in het algemeen en de kegelschepen in het bijzonder mogelijk wordt. Verder maakt een goed volg-systeem het mogelijk de hulpverlenende instanties en bestrijdingsorganisaties snel te informeren bij onregelmatigheden of calamiteiten op het water. Ook de overige scheepvaart kan voor elders op de rivier plaatsgevonden hebbende ongevallen of geconstateerde ondiepten, etc. worden gewaarschuwd.

6. Bijhouden van een goed gegevensbestand onder meer betreffende ongevallen op vaarwegen.

10. VERVOER PER ZEESCHIP

10.1. Scheepsbemanning

De vakbekwaamheid is voor Nederlandse schepen geregeld in het Scheepenbesluit. Verder is in IMCO verband vrij recent een verdrag op dit gebied tot stand gekomen (Convention on Standards of Safety, Training and Watch-keeping) dat echter nog van kracht moet worden. Voor Nederlandse schepen bestaan strengere voorschriften.

10.2. Schepen

10.2.1. Eisen voor de constructie en inrichting van zeeschepen zijn vastgelegd in de diverse IMCO-verdragen, zoals het «Safety of life at sea» verdrag (SOLAS, 1960) en het Uitwaterings-verdrag en de hierbij behorende codes, waarvan de belangrijkste zijn

- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| – Gascarrier-code | – voor gastankschepen |
| – Bulk-chemicals-code | – voor chemicaliëntankers |
| – Bulk-code | – voor stortladingen |
| – IMDG-code | – voor verpakte gevaarlijke stoffen. |

In het SOLAS-verdrag is de constructie van schepen voor vervoer van verpakte goederen en stortladingen vastgelegd. Voor andere speciale schepen worden constructie eisen gegeven in de Gascarrier code en de Bulk-chemicals-code. Deze codes geven bovendien voorwaarden aan waaronder het vervoer mag plaats vinden.

10.2.2. Krachtens de Wet Gevaarlijke Stoffen dienen buitenlandse schepen op Nederlandse binnenwateren aan bovengenoemde voorschriften te voldoen. Nederlandse schepen dienen krachtens de Schepenwet aan die voorschriften te voldoen; zo geldt voor de verpakte gevaarlijke stoffen het Handboek Gevaarlijke Stoffen.

10.3 Infrastructuur en verkeersveiligheid

Voor zover het de zee betreft is dit onderwerp in zijn algemeenheid niet van toepassing. Wat betreft het transport met zeeschepen op binnenwateren, waaronder zijn begrepen de maritieme toegangswegen naar de havens gelegen binnen de kustlijn, dient de zeevaart zich te houden aan de aldaar geldende verkeersregels en reglementen van de bevoegde autoriteiten met betrekking tot de vaarweg en het verkeer daarop. Deze laatste reglementen kunnen onder meer voorzien in een plicht tot melding, het voeren van speciale seinen, vaarverboden bij beperkt zicht en loodsdwang. Het ligt in het voornemen deze reglementering uit te breiden tot de territoriale zee, voor zover het schepen betreft die de Nederlandse binnenwateren binnenlopen.

10.4. Ongevallenbestrijding

In IMCO verband wordt momenteel hard gewerkt aan het tot stand komen van de zogenaamde «Emergency Procedures». Per stof of groep van stoffen zal een aantal richtlijnen worden gegeven hoe te handelen bij ongevallen met deze gevaarlijke stoffen. De verwachting is dat deze nog dit jaar voor de gevarenklassen 3, 6.1 en 8 gereed zullen komen.

10.5. Beleidsvoornemens voor het zeevervoer

De volgende beleidsvoornemens kunnen worden geformuleerd:

- Min of meer continu doorgaande activiteiten in IMCO-verband zijn het «up-to-date» houden van Conventies, Resoluties en Aanbevelingen. Steeds

vinden aanpassingen plaats aan de laatste ontwikkelingen op het gebied van technologie, vervoer en verpakking.

— Reeds geruime tijd is een herziening van de beschikking, houdende nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen over de binnenwateren in voorbereiding. Deze beschikking houdt met name in:

- nadere organisatorische en nautische maatregelen (zoals meldingsplicht aan de Havenmeester en het KCGS en de kenmerking van schepen).
- nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als stukgoed waaronder begrepen laadkisten en laadketels;
- nadere voorschriften met betrekking tot brandpreventieve maatregelen; de aanwezigheid van instructies;
- nadere voorschriften met betrekking tot de maximum toegelaten hoeveelheid ontploffingsgevaarlijke stoffen aan boord van schepen.
- nadere voorschriften met betrekking tot het vervoer van chemicaliën en gassen in bulk.

Met de herziening van deze beschikking wordt vooral het volgende beoogd.

1. De beschikking vindt over de gehele linie toepassing op alle maritieme toegangswegen onder Nederlandse souvereiniteit, dus inclusief de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

2. Wat het vervoer van gassen in bulk betreft, wordt aansluiting gevonden bij de inmiddels tot stand gekomen IMCO-Gascarrier-code, met dien verstande dat ten aanzien van het vervoer van gassen in bulk tevens een vergunningstelsel in relatie tot bepaalde vervoerde hoeveelheden wordt vastgesteld, zulks om de Nederlandse Overheid een instrument in handen te geven zo nodig ter zake een sturend beleid te kunnen voeren.

3. Wat het vervoer van explosieven betreft ligt het in de bedoeling het onderscheid tussen de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen enerzijds en de overige Nederlandse maritieme toegangswegen (uitgezonderd de vaart naar en van de Rijksoverlaadplaatsen voor ontploffingsgevaarlijke stoffen) anderzijds op te heffen.

Deze zogenaamde Grote Beschikking is onderwerp van overleg met België.

11. VERVOER DOOR DE LUCHT

11.1. Bemanningen

Voor al diegenen die te maken hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht worden cursussen gegeven, uiteraard ook voor vliegtuigbemanningen. De gezagvoerder van elke vlucht waarbij gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt door middel van een afzonderlijk document op de hoogte gesteld van aard en hoeveelheid van deze stoffen en waar zij in het vliegtuig gestuwd zijn.

11.2. Luchtvaartuigen

11.2.1. Gezien de aard en het karakter van het vervoer door de lucht worden geen bijzondere eisen gesteld aan vliegtuigen ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel dient men bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen door de lucht rekening te houden met de aard en het karakter van de vervoerde stof. Aangezien een vliegtuig overwegend is samengesteld uit zogenaamde lichtmetalen, hebben corrosieve stoffen hierop een vernietigende uitwerking. Verder dient rekening gehouden te worden met relatief grote druk- en temperatuurverschillen, welke tijdens een luchtreis op kunnen treden. Het voorgaande houdt in dat bepaalde stoffen van luchtvervoer zijn uit-

gesloten en dat weer andere aan zeer stringente maatregelen zijn onderworpen. De regels hiervoor zijn aanbevolen door de International Air Transport Association (IATA) en vastgelegd in de geldende uitgave van het document «IATA-Restricted Articles Regulations».

11.3. Beleidsvoornemens

- De door de ICAO op te stellen regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zullen voor zover mogelijk geïncorporeerd worden in de nationale wetgeving.
- Onderlinge afstemming van regels voor het vervoer door de lucht met die voor het wegvervoer, dit in verband met de aan- en afvoer over de weg.

12. SPECIALE VORMEN VAN VERVOER

12.1. Containers

Containers (laadkisten en laadketels) kunnen worden beschouwd als een soort verpakking. Zij moeten worden geëtiketteerd. Het vervoer van containers vindt plaats over de weg, per spoor, over binnenwateren en over zee. Wettelijke bepalingen betreffende laadketels zijn gegeven in het VLG (Aanhangsel B.1.b), VSG (Aanhangsel X).

In de afgelopen jaren is het vervoer per container, ook van gevaarlijke stoffen (tankcontainer), sterk toegenomen. Naar verwachting zal dit vervoer in de nabije toekomst verder groeien, hetgeen rechtvaardigt dat de overheden voorschriften opstellen waaraan een dergelijk vervoer (middel) moet voldoen. Dit is op internationaal niveau geschied in de International Convention for Safe Containers. Dit verdrag dat op 6 december 1977 van kracht is geworden, bevat constructie- en keuringseisen voor containers in het algemeen.

Voor een speciaal soort containers, de tankcontainers, zijn in de wettelijke voorschriften voor het «inland transport» en de zeescheepvaart constructie- en keuringseisen gesteld. Gezien de toename van het containervervoer is het voor het verkrijgen van een totaalbeeld van de vervoerde gevaarlijke stoffen en de hoeveelheden, noodzakelijk dat wettelijke maatregelen worden voorbereid. Dit geschiedt in het kader van de herziening van de Wet Gevaarlijke Stoffen.

12.2. Gemengde vormen van vervoer

Bij het transport over zee en per spoor kan vervoer van wegtransportmiddelen plaatsvinden. Over zee is dan sprake van Ro-Ro-vervoer (Roll on-Roll off). Per spoor wordt dit (afhankelijk van de technische uitvoering) Hucklepack- of Kangeroevervoer genoemd.

12.3. Buisleidingen

Interlokale buisleidingen zijn als transportmiddel een in toenemende mate belangrijke rol gaan spelen voor het vervoer van gasvormige, vloeibare producten. Voor het transport van aardgas is deze rol overduidelijk, doch ook het aandeel in het vervoer van andere producten is de laatste jaren aanzienlijk geworden. Voordelen van vervoer via buisleidingen liggen vooral in de grote, continue stroom van het vervoerde produkt, de relatief grote veiligheid en bedrijfszekerheid en de lage exploitatiekosten. Daartegenover staan de hoge investeringen en de «starheid» van de vervoersverbinding.

Een verder nadeel van buisleidingstransport vormt natuurlijk het feit, dat (in Nederland vooralsnog) alleen vloeistoffen en gassen vervoerd kunnen worden. In de toekomst zal echter wellicht ook het vervoer van poedervormige stoffen mogelijk zijn. Buisleidingen zijn uitermate geschikt voor het vervoer van aardgas, olie en petro-chemische producten. Aangezien voor deze

laatste industriesector nog enige groei wordt voorzien, valt ook een groei van het transport via buisleidingen te verwachten. Als vervoersvorm zal het buisleidingtransport bij een maatschappelijke en economische afweging in hoofdzaak een concurrent vormten voor de binnenscheepvaart. Veelal is voor het aanleggen van een buisleiding een concessie nodig die wordt verleend door de Minister van Economische Zaken. Aan een dergelijke concessie kunnen voorschriften op het gebied van de veiligheid worden verbonden. Soms kunnen ook regels worden gesteld op grond van de Hinderwet en de Waterstaatswetgeving. Naast de andere vervoertakken heeft het vervoer per buisleiding zich ontwikkeld tot een gespecialiseerde mogelijkheid voor transport. Als instrument voor het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke goederen mag het buisleidingtransport als alternatief voor andere vervoerwijzen daarom niet ontbreken. Bij het buisleidingtransport zijn de Ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Volksgezondheid en Milieuhygiëne, Economische Zaken, Landbouw en Visserij en Verkeer en Waterstaat betrokken.

12.4. Beleidsvoornemens

- De mogelijkheden om inzicht te krijgen in de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers (laadkisten) zullen worden onderzocht. Op basis van de resultaten van een hierop gericht onderzoek kunnen maatregelen worden getroffen ten aanzien van onder meer de veiligheid van deze vervoerwijze.
- De aandacht voor de veiligheidsaspecten van gemengde vormen van vervoer als het vervoer van wegtransportmiddelen per schip of per spoor zal worden geïntensiveerd.
- Het wettelijk beleidskader voor het transport per buisleiding, voorzover samenhangend met de openbare veiligheid, zal worden opgezet.

13. DE CONTROLE OP DE NALEVING VAN DE VOORSCHRIFTEN

13.1. De controle

De Wet Gevaarlijke Stoffen bestrijkt een terrein, dat een grote mate van specialistische deskundigheid vereist. In verband daarmee heeft de wetgever gestreefd naar zoveel mogelijk inschakeling van ter zake deskundigen, zowel bij het toezicht op de naleving van deze wet, als bij de opsporing van overtredingen daarvan.

13.1.1. Toezicht op de naleving

Met het toezicht op de naleving belast de Wet een aantal bijzondere ambtenaren, zoals de commandant en de controleurs van het KGCS, de ambtenaren van de Arbeidsinspectie en van de keuringsdiensten van waren en de inspecteurs van de Volksgezondheid³ alsmede wat betreft het militaire vervoer het Korps Militaire Controleurs Ontploffingsgevaarlijke Stoffen. Daarnaast wordt het militair vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen nog begeleid door daartoe speciaal opgeleide onderofficieren. Voor de commandant en de controleurs van het KGCS vormt het toezicht op de naleving van de Wet Gevaarlijke Stoffen de hoofdtaak, terwijl de andere bijzondere ambtenaren bij de uitoefening van hun meer specifieke taak slechts incidenteel met dit toezicht worden geconfronteerd. Speciaal aan deze bijzondere ambtenaren verleent de Wet met het oog op een adequate uitoefening van hun taak verschillende verstrekende bevoegdheden/instrumenten, genoemd in de artikelen 12 tot en met 16 van die wet. Hoewel de politie op grond van de Politiewet ook bevoegd is toezicht op de naleving van de Wet Gevaarlijke Stoffen uit te oefenen, zijn de politie-ambtenaren niet vermeld onder de hiervoor genoemde bijzondere ambtenaren. De wetgever heeft dat

³ De ambtenaren der invoerrechten en accijnzen zullen worden aangewezen als bijzondere ambtenaren in voormelde zin, opdat zij bevoegd worden om naast hun overige werkzaamheden aan de grens tevens controle uit te oefenen op de aanwezigheid van de vereiste goedkeuringsdocumenten in tankwagens.

bewust niet gedaan, omdat hij in verband met het zeer specialistische karakter van de in deze Wet geregelde materie eerdergenoemde verstreckende bevoegdheden/instrumenten uitsluitend wilde verlenen aan de bijzondere ambtenaren, die over een speciale deskundigheid beschikten op het terrein van deze wet. (Zie Handelingen II 61/62, deel III, 4, nr. 6570, blz. 11). Wel heeft de politie-ambtenaar in de fase van het preventieve toezicht de bevoegdheid om inzage te vorderen van de documenten, die het vervoer moeten begeleiden (art. 11, RGS) en van het register, als bedoeld in artikel 21 RGS.

13.1.2. *Opsporing*

Met de opsporing van overtredingen belast de Wet de onder 13.1.1. genoemde bijzondere ambtenaren, de ambtenaren genoemd in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering – waartoe behoren de politieambtenaren – en de door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken aangewezen ambtenaren van de Inspectie voor het Brandweerwezen. De opsporingsbevoegdheid van laatstgenoemde ambtenaren kan worden beperkt tot bepaalde overtredingen van de Wet.

13.2. **Het KCGS**

13.2.1. De instantie, die zich het meest intensief bezig houdt met het toezicht op de naleving van de Wet en met de opsporing van overtredingen daarvan en die ter zake gespecialiseerd is, is het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS). Dit korps bestaat uit ambtenaren, die naast een politie-opleiding een speciale op de Wet gerichte opleiding van een half jaar hebben genoten. Deze totale opleiding wordt nog aangevuld met opleidingen op meer specialistische terreinen.

De huidige sterkte van het korps, zowel van de binnen- als van de buitendienst, is gebaseerd op het besluit van enige jaren geleden tot uitbreiding van het personeelsbestand, welke uitbreiding in 1979 voltooid zal zijn. In verband met de te verwachten toename van de werkzaamheden van het korps in het Rijnmondgebied, op het terrein van de spoorwegen en de luchtvaart en als gevolg van de steeds groter wordende vraag van de zijde van de gemeenten naar uitoefening van controle, zal verdere uitbreiding van het personeelsbestand in de toekomst nodig zijn.

13.2.2. Het KCGS richt zijn controle- en opsporingsactiviteiten op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen en de binnenwateren. Daarnaast betreft het korps in zijn activiteiten ook het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen, voor zover dit vervoer plaatsvindt op de binnenwateren.

Terwijl het vervoer van goederen in het algemeen zeer veel plaatsen van herkomst en bestemming heeft, is zulks bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in mindere mate het geval. Vrij nauwkeurig is bekend waar in Nederland gevaarlijke stoffen worden vervaardigd of als grondstof worden aangewend en verwerkt (chemische industrie). Terwille van de openbare veiligheid wordt de controle in de eerste plaats uitgeoefend op die plaatsen, waar de gevaren geacht worden het grootst te zijn, te weten daar waar geladen en gelost wordt. De effectiviteit is aldus het grootst en het vervoer zelf kan zoveel mogelijk ongestoord verlopen. Ten aanzien van het internationale vervoer wordt bijzondere aandacht besteed aan de grensovergangen te land en te water, zoals de zeehavens en op de Rijn bij Lobith.

13.2.3. Voor het zo efficiënt mogelijk functioneren van het KCGS is een goede samenwerking met andere opsporingsinstanties en met andere diensten van groot belang. Zo wordt bij controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen in zeehavens samengewerkt met de Havendiensten en met de Scheepvaartinspectie en worden werkafspraken met deze diensten gemaakt. Met de politie wordt samengewerkt bij de uitoefening van gezamenlijke controles

op de wegen. Incidenteel schakelt de politie bij het vermoeden of het constateren van een overtreding, waarvan de verdere opsporing een speciale deskundigheid op het gebied van de gevaarlijke stoffen vereist, het KCGS in. Het zou gewenst zijn dat dit veelvuldiger geschiedde.

Daar het KCGS niet de beschikking heeft over patrouillevaartuigen wordt voor controles op de vaarwegen samengewerkt met diensten, die wel over geschikte vaartuigen beschikken, zoals bij voorbeeld Rijkswaterstaat. Er is een operatiecentrum van het KCGS ten behoeve van het Rijnmondgebied gevestigd in het Haven Coördinatie Centrum te Rotterdam, terwijl een dergelijk centrum eveneens is voorzien in het te Vlissingen te vestigen Schelde Coördinatie Centrum.

13.3. Controle- en opsporingsbeleid

Daar er verschillende instanties zijn, die belast zijn met het toezicht op de naleving van de Wet Gevaarlijke Stoffen en met de opsporing van overtredingen van die wet, bestaat het gevaar dat deze instanties een verschillend controle- en opsporingsbeleid hanteren. Het KCGS tracht middels overleg met de andere toezichthoudende en opsporende instanties tot meer eenheid te geraken. In het verband van de Centrale Politie Verkeers Commissie en van het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water wordt gestreefd naar een grotere coördinatie. Met betrekking tot het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen (met uitzondering van ontploffingsgevaarlijke stoffen) per zeeschip vindt coördinatie plaats via het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Nadere regeling van de coördinatie van het controle- en opsporingsbeleid ten aanzien van de Wet Gevaarlijke Stoffen is noodzakelijk. Uiteraard zal dit niet kunnen geschieden dan in overleg met het openbaar ministerie.

13.4. De resultaten van de controle

Per jaar worden circa 16 000 wegvoertuigen en circa 2500 binnenvaartuigen met gevaarlijke stoffen door het KCGS gecontroleerd. Bij het wegvervoer worden bij 8,6% van de controles overtredingen geconstateerd. Deze worden grotendeels afgedaan door het treffen van corrigerende maatregelen en/of waarschuwingen. In slechts 1% van de gevallen wordt overgegaan tot verbalisering. Voor de binnenvaart bedraagt het percentage processen verbaal 0,3. Deze cijfers billijken de conclusie dat de voorschriften redelijk goed worden nageleefd.

In bijlage 3, 3 wordt een samenvatting gegeven van een controle over circa 6% van het aantal in Nederland geregistreerde tankwagens, voor de periode 1 februari tot 16 maart 1978. Uit het overzicht blijkt niet dat er verband bestaat tussen keuringsdatum en aantal technische overtredingen. Er is voorts nog dus geen aanleiding om de keuringstermijn van 12 maanden te verlagen.

13.5. Andere wettelijke regelingen met betrekking tot gevaarlijke stoffen

Naast de in artikel 1 van de Wet Gevaarlijke Stoffen vermelde wetten, die over het algemeen slechts ten dele regels geven met betrekking tot de materie van de gevaarlijke stoffen, is er nog een aantal wetten dat ten aanzien van bepaalde takken van vervoer een (nagenoeg) uitputtende regeling geeft van deze materie. De belangrijkste daarvan zullen hierna in het kort worden vermeld. Voor zover in deze wetten geen regels worden gegeven met betrekking tot onderwerpen, die wel in de Wet Gevaarlijke Stoffen worden geregeld, is laatstgenoemde wet van toepassing.

13.5.1. Schepenwet

Voor wat betreft de constructie- en inrichtingseisen van Nederlands zeeschepen, die worden gebezigd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, alsmede voor wat betreft dat vervoer zelf worden krachtens de Schepenwet speciale voorschriften gegeven. Het toezicht op de naleving van deze voor-

schriften berust bij de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie. Voor bepaalde werkzaamheden kan de Kroon ambtenaren van andere diensten ter beschikking van de Scheepvaartinspectie stellen. Van deze laatste bevoegdheid heeft de Kroon onder meer gebruik gemaakt door de commandant en de controleurs van het KCGS aan de dienst der Scheepvaartinspectie ter beschikking te stellen voor het toezicht op de naleving van het bepaalde in artikel 4, onder h, van de Schepenwet, voor zover dit het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft. Dit artikel 4, sub h, bevat het voorschrift, dat de belading, de stuwage en het ballasten van voornoemde schepen moeten voldoen aan de eisen van zeewaardigheid en veiligheid. Met het opsporen van overtredingen van deze wet zijn naast de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering genoemde ambtenaren belast de niet in dit artikel genoemde ambtenaren van de Rijks- en Gemeentepolitie, de ambtenaren der invoerrechten en accijnzen, de Nederlandse consulaire ambtenaren, alsmede de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de aan laatstgenoemde dienst ter beschikking gestelde ambtenaren van andere diensten. Voor de ambtenaren van het KCGS betekent dit, dat zij zijn belast met de opsporing van overtredingen van artikel 4, sub h, van de Schepenwet voor zover dit betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen.

13.5.2. *Spoorwegwet*

Krachtens deze wet zijn speciale voorschriften gegeven met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het toezicht op de naleving van deze voorschriften zijn belast de ambtenaren der Rijksverkeersinspectie. Slechts ten aanzien van bepaalde categorieën lading (explosieve stoffen) is de commandant van het KCGS bevoegd te doen controleren of deze lading voldoet aan de daaromtrent in Bijlage I (genaamd Reglement voor het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke goederen of kortweg VSG) van het Algemeen Reglement Vervoer (ARV) gestelde eisen. Het laden en lossen van explosieve stoffen boven bepaalde hoeveelheden dient te geschieden onder toezicht van het KCGS. Voor het overige heeft het KCGS geen bemoeienis met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoorweg. Tot opsporing van overtredingen van voornoemde voorschriften zijn bevoegd de ambtenaren genoemd in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, de ambtenaren der Rijksverkeersinspectie, alsmede de beëdigde beambten en bedienden van de spoorweg. De opsporingsbevoegdheid van laatstgenoemde ambtenaren en bedienden strekt zich uit over het gehele traject van de spoorweg, waarop zij dienst doen, en over een gebied van 100 meter aan beide zijden van de spoorweg. De ambtenaren van het KCGS zijn tot opsporing van overtredingen van deze voorschriften bevoegd omdat zij tevens zijn benoemd tot onbezoldigd ambtenaar van het Korps Rijkspolitie.

13.5.3. *Luchtvaartwet*

Krachtens deze wet geldt een algemeen verbod tot vervoer per luchtvaartuig van ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen. Van dit verbod is vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing verleend onder de voorwaarde, dat bij zodanig vervoer de IATA-regulations relating to the carriage of restricted articles by air worden nageleefd. Toezicht op de naleving van deze voorschriften berust bij de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen ambtenaren onder andere de ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst) en personen, niet ambtenaren, terwijl de opsporing van overtredingen daarvan een taak is van de ambtenaren genoemd in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, de ambtenaren der invoerrechten en accijnzen en de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen ambtenaren. Aan de commandant en de controleurs van het KCGS is noch bij noch krachtens de Luchtvaartwet bevoegdheid verleend om hetzij toezicht op de naleving van die voorschriften uit te oefenen, hetzij overtredingen daarvan op te sporen. Wel wordt de commandant van het KCGS door de Rijksluchtvaartdienst geraadpleegd omtrent het vervoer van explosieve stoffen.

14. SAMENVATTING VAN DE BELEIDSVOORNEMENS

14.1. Algemeen

14.1.1. De huidige Wet Gevaarlijke Stoffen zal worden vervangen door een Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

14.1.2. Beleidsvoornemens ten aanzien van kwantitatieve gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen:

– Maatregelen die kunnen leiden naar meer kwantitatieve gegevens inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. (Kostenaspect buiten beschouwing gelaten).

- Op korte termijn.

Bij het CBS zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de statistiek voor het binnenlands goederenvervoer op dezelfde wijze in te delen en te detailleren als de statistiek voor het internationale goederenvervoer, met name ten aanzien van het inland transport. Wellicht kan er onderscheid worden gemaakt tussen stukgoederen en bulk.

- Op lange termijn

In EEG-verband trachten de bij de statistieken gebruikelijke nomenclatuur aan te passen aan de aard van de vervoerde stoffen. Dit kan door de gevaarenklassen in de goederennaamlijst op te nemen, dan wel door de goederennaamlijst in te delen op de wijze zoals de NS dit heeft gedaan met het SGG-systeem. (Systeem Gegevensverwerking Goederenvervoer).

– Nagegaan zal worden of het mogelijk is te komen tot een opzet van ongevallenregistratie, zowel tijdens het vervoer (bij de Verkeers Ongevallen Registratie te Heerlen) als tijdens laden en lossen (bij de ongevallen registratie als in gebruik bij het Directoraat Generaal voor de Arbeid).

14.2. Beleidsvoornemens wegvervoer

– Met ingang van 1 oktober 1979 zullen de voor het internationaal vervoer in het ADR vastgestelde en per 1 oktober 1978 in werking getreden wijzigingen door aanpassing van het VLG worden ingevoerd. In het herziene VLG zal de Nederlandse vertaling van het ADR worden opgenomen.

– Onderzocht wordt of het noodzakelijk is het systeem van melding te herzien.

– Over de invoering van een verplicht vakbekwaamheidsdiploma voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is positief advies uitgebracht door de vaste commissie voor vervoersaangelegenheden. In een nader advies zal op de technisch-organisatorische aspecten worden ingegaan.

– Het ligt in het voornemen om in verband met het steeds toenemende tankcontainer vervoer, in de toekomst met name voertuigen die tankcontainers vervoeren, gelijk te stellen met tankwagens en deze eveneens te onderwerpen aan een jaarlijkse keuring. Te zijner tijd zal dan ook worden voorgesteld een dergelijk voorschrift in het ADR op te nemen.

14.3. Beleidsvoornemens voor het spoorvervoer

– De aandacht voor de openbare veiligheid samenhangend met goederenwagens (waaronder ook ketelwagens) beladen met gevaarlijke stoffen op rangeerterreinen zal worden geïntensiveerd. Er zal duidelijkheid worden gebracht tussen zaken met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Hinderwet.

– De per 1 oktober 1978 voor het internationale vervoer van kracht zijnde voorschriften zullen in de VSG worden opgenomen.

14.4. Beleidsvoornemens voor de binnenvaart

– Er wordt nagegaan of voor de binnenvaart het verplicht stellen van een vakbekwaamheidsdiploma zinvol wordt geacht en welke mogelijkheden er zijn hier ook internationale erkenning voor te vinden, met andere woorden binnen het kader van de Centrale Rijnvaartcommissie.

– Van algemene veiligheid bevorderende maatregelen voor binnenvaartschepen, die zullen worden genomen, zullen ook «kegelschepen» mee profiteren. Deze maatregelen omvatten:

1. uitbreiding met name langs de grote rivieren van het aantal alleen voor kegelschepen gereserveerde wachtplaatsen of, bij voorkeur, overnachtingshavens;
2. opheffing van knelpunten in de vaarwegen;
3. toezicht op bedieningstijden van kunstwerken in wateren die frequent worden bevaren door kegelschepen;
4. uitbreiding van de patrouillediensten langs de drukke vaarwegen;
5. uitbreiding van het aantal scheepvaartinformatieposten;
6. bijhouden van een goed gegevensbestand voor vaarwegen.

14.5. Beleidsvoornemens voor het zeevervoer

– Min of meer continu doorgaande activiteiten in IMCO-verband zijn het «up-to-date» houden van Conventies, Resoluties en Aanbevelingen. Steeds vinden aanpassingen plaats aan de laatste ontwikkelingen op het gebied van technologie, vervoer en verpakking.

– Herziening van de beschikking, houdende nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

14.6. Beleidsvoornemens voor het luchtvervoer

– De door de ICAO op te stellen regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zullen voor zover mogelijk geïncorporeerd worden in de nationale wetgeving.

– Onderlinge afstemming van regels voor het vervoer door de lucht met die voor het wegvervoer, dit in verband met de aan- en afvoer over de weg.

14.7. Beleidsvoornemens voor andere vormen van vervoer

– De mogelijkheden om inzicht te krijgen in de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers (laadkisten) zullen worden onderzocht. Op basis van de resultaten van een hierop gericht onderzoek kunnen maatregelen worden getroffen betreffende onder meer de veiligheid van deze vervoerwijze.

– De aandacht voor de veiligheidsaspecten van gemengde vormen van vervoer als het vervoer van wegtransportmiddelen per schip of per spoor zal worden geïntensiveerd.

– Het wettelijk beleidskader voor het transport per buisleiding voor zover samenhangend met de openbare veiligheid, zal worden geformuleerd.

1. Gevaarlijke stoffen

1.1. Klasse-indeling

De te vervoeren gevaarlijke stoffen zijn in groepen in te delen. De internationaal aanvaarde indeling is de volgende:

- ontplofbare stoffen en voorwerpen (klasse 1a);
- met ontplofbare stoffen geladen voorwerpen (klasse 1b);
- ontvlammingsmiddelen, pyrotechnisch speelgoed (klappertjes, knalartikelen, vuurwerk), rookverwekkende middelen tot bestrijding van insecten (klasse 1c);
- samengeperste, vloeibaargemaakte of onder druk opgeloste gassen (klasse 1d);
- brandbare vloeistoffen (klasse 3);
- brandbare vaste stoffen (klasse 4.1);
- voor zelfontbranding vatbare stoffen (klasse 4.2);
- stoffen, welke bij aanraking met water brandbare gassen ontwikkelen (klasse 4.3);
- stoffen, welke de verbranding bevorderen (oxiderend werkende stoffen; klasse 5.1);
- organische peroxiden (klasse 5.2);
- vergiftige stoffen (klasse 6.1);
- walgingwekkende stoffen (klasse 6.2);
- bijtende stoffen (klasse 8).

Deze indeling berust op de eigenschappen van de stoffen. In deze reeks worden de radioactieve en splijtbare stoffen (klasse 7) niet genoemd omdat het vervoer hiervan in Nederland valt onder de Kernenergiewet. Internationaal en ook bij het zeevervoer is deze groep stoffen wel onderscheiden.

Een stof kan eigenschappen bezitten, waardoor deze in verschillende groepen/klassen kan worden ingedeeld, bij voorbeeld:

- vele ontplofbare stoffen zijn tevens zeer giftig;
- brandbare vloeistoffen kunnen tevens giftige of corrosieve eigenschappen bezitten, terwijl vele giftige stoffen ook brandbaar zijn.

Binnen een groep/klasse kan de waardering van de specifieke gevaars-eigenschappen sterk uiteenlopen:

- onder de brandbare vloeistoffen zijn stoffen ondergebracht met een vlampunt zowel beneden 21°C als tussen 55 en 100°C. Voor zeevervoer zijn deze grenzen –18°C, 23°C en 61°C.
- onder de groep giftige stoffen zijn begrepen de zeer giftige, maar ook stoffen en preparaten, die schadelijk voor de gezondheid zijn.

1.2. Van belang is ook de aggregatietoestand van de stof. Gassen kunnen worden vervoerd onder druk (waterstof), vloeibaar onder druk (propaan, butaan) of vloeibaar gemaakt door koeling beneden de kooktemperatuur; vloeistoffen kunnen verwarmd of ook gekoeld worden vervoerd. Als vaste stof in brokken kan een stof als ongevaarlijk worden beschouwd terwijl bij diezelfde stof als poeder het gevaarsaspect geïntensiveerd kan zijn.

1.3. Een indeling als in het vorenstaande gegeven is gebaseerd op het fysisch effect dat het vrijkomen van de gevaarlijke stof kan hebben. Globaal is het volgende scala aan fysische effecten te formuleren:

Fysisch effect	Ten gevolge van	Voorwaarden voor plaatsvinden
Explosie (schokgolf, scherven)	<ul style="list-style-type: none"> — detonatie — deflagratie 	plotselinge energietoevoer of instabiliteit of brandbaar gas/damp in lucht met een mengverhouding in explosiegebied + ontsteking overdruk of corrosie of inslag van buiten of op omhulling
Brand (o.a. warmtestraling).	<ul style="list-style-type: none"> — fysische explosie (te hoge druk binnen omhulling) — zelfontbranding (broei) — brandbare vloeistof (vlamtemperatuur beneden of boven omgevingstemperatuur) — brandbaar gas onder druk (BLEVE) 	brandstof + zuurstof (al of niet in één stof aanwezig) brandstof + zuurstof (ventilatie) + ontstekingsbron (van voldoende energie)
Anderszins destructief	— bijtende of etsende werking	aangetaste omhulling
Vergiftiging (acuut, uitgesteld, (ir)reversibel)	<ul style="list-style-type: none"> — inademing — opname door de mond — opname via de huid 	hoge concentratie, dosis
Schade aan organen	ioniserende straling	onvoldoende afschermende omhulling van radio-actieve stoffen
Hinder (infectie)	walgingwekkende, stinkende stoffen	ongecontroleerd bederf.

1.4. Bij de waardering van het gevaarsaspect van een stof spelen bovendien de volgende factoren een rol:

- dosis-effect relaties voor mens (en dier);
- de plaats, omgeving van de ongewenste gebeurtenis, en
- mogelijke volgebeurtenissen («domino-effect»).

Bij de beoordeling van de gevolgen van mogelijke gebeurtenissen is het van belang er rekening mee te houden of deze binnen of buiten de bebouwde kom kunnen plaats vinden. Bij het transport over binnenwateren van bijvoorbeeld aardolieproducten of giftige stoffen zal de beoordeling van de gevolgen van mogelijke waterverontreiniging een hoge prioriteit krijgen; evenzo bij transport van deze stoffen over de weg door een waterwingebied. In dit verband moet worden opgemerkt dat het hierbij gaat om de mate van accumulatie en/of de mate van afbreekbaarheid in de natuur.

1.5. Preventieve maatregelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn ook gericht op het beperken van de kans dat een ongewenste gebeurtenis plaats vindt. Bij de keuze van een vervoerwijze van een stof kan de botsingskans mede in de overwegingen worden betrokken. Bij vervoer over de weg is botsing en van de weg afraken een reële mogelijkheid. De beperking van de kans hierop door de weersomstandigheden is geregeld in het VLG Rn. 10 502-NE en volgende. Dit omvat met name een verbod tot rijden met transporteenheden bij slecht zicht door mist, zware regenval, sneeuwval en bij gladheid. De botsingskansen bij vervoer per spoor, binnenvaartschip of zeeschip zijn uiteraard veel geringer. Het is duidelijk dat een ongewenste gebeurtenis niet a priori hoeft te leiden tot een calamiteit. Zo kunnen de gevolgen van de primaire gebeurtenis worden beperkt doordat het systeem technisch niet faalt, de mens «reddend» handelt zodat mogelijke volgebeurtenissen niet plaatsvinden of door situationele factoren waardoor de schade beperkt blijft (bij voorbeeld wordt een vloeistofoppervlak door plaatselijke factoren beperkt of waait de wind een gunstige kant op).

2. Het vervoer van gevaarlijke stoffen

2.1. De preventieve maatregelen om het vrijkomen van gevaarlijke stoffen tegen te gaan die zijn vastgelegd in voorschriften ten behoeve van het vervoer, richten zich zowel op de verpakking (in relatie met de aard van het gevaar van de stof) als op de constructie en (her)keuring van het transportmiddel, maar bij zeevervoer ook op stuwage. Aan de verpakking worden voor vervoer over zee soms zwaardere eisen gesteld (groter stapelhoogten zijn mogelijk) dan voor vervoer over land en binnenwater.

2.2. Het aanbod van te vervoeren gevaarlijke stoffen omvat het gehele scala van mogelijkheden in verpakkingsvorm en hoeveelheid: kleinverpakking van speciale stoffen (zoals laboratoriumchemicaliën) en bestrijdingsmiddelen, tot bulkvervoer in grote tot zeer grote partijen, zoals energiedragers, grondstoffen voor de chemische industrie. Het vervoer kan regelmatig of distributief of incidenteel van aard zijn.

2.3. Bij de keuze van de wijze waarop een (inter-)nationaal transport zal worden uitgevoerd speelt allereerst de kostprijs per eenheid een rol. Verder zijn van belang: de partijgrootte, gewenste transportduur (afstand, snelheid), de geschiktheid van het transportmiddel onder meer in verband met de bruikbaarheid van het transportmiddel van zowel plaats van vertrek als van aankomst. In verband met de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen spelen de vervoervoorschriften, de transportfrequentie in samenhang met de partijgrootte en de noodzaak van overslag op een andere transportwijze een rol. Ook moet worden opgemerkt dat elke vervoertak zijn eigen typische kenmerken heeft met eigen ontwikkelingen en aanpassingen aan de economische situatie, de snelheid van het vervoer, en de ontwikkeling van de specialismen. De ontwikkelingen in het containervervoer zijn nog in volle gang evenals die van afneembare laadketels in het tankautovervoer. Nieuwe vormen van vervoer zijn het Ro-Ro-vervoer (vrachtauto's in/op schepen) en het vervoer van vrachtauto's op spoorwagens, en ook vervoer met Lash-schepen («lighter aboard ship»).

3. Verantwoordelijkheid voor het vervoer

3.1. Bij het transport van goederen zijn steeds drie partijen betrokken met ieder hun eigen verantwoordelijkheden, te weten

- de verlader (afzender/expediteur, agent)
- de vervoerder (eigenaar van het transportmiddel)
- de ontvanger.

3.2. Alle drie partijen zijn gelijkelijk verantwoordelijk voor de naleving van de voorschriften, Artikel 9 van de WGS legt deze verantwoordelijkheid bij het hoofd of de bestuurder van een onderneming respectievelijk bij het toezichthoudend personeel indien men schriftelijk is belast met de zorg voor de naleving van de bepalingen. Het uitvoerend personeel is verantwoordelijk voor de uitvoering van de voorschriften als aangetoond is dat door het hoofd of bestuurder respectievelijk het toezichthoudend personeel de nodige bevelen zijn gegeven, de nodige maatregelen zijn genomen, enz. Dit betekent in de praktijk dat op de bestuurder van een transportmiddel de verantwoordelijkheid rust voor zowel het volgen van de gestelde verkeersregels als het volgen van de gedragsregels voor een veilig vervoer en, met zekere afgrenzingen, voor het laden en lossen van gevaarlijke stoffen.

- 3.3. Tot de verantwoordelijkheden van de verlader behoren onder meer
- a. het ten vervoer aanbieden van gevaarlijke stoffen (T: WGS, art. 3, 4. RGS, art. 2, 6 en 7),
 - b. de verpakking/etikettering (RGS, bijlage IA, deel II),
 - c. het vervoerdocument (idem, + Rn 2002(3)),
 - d. de (schriftelijke) instructies (RGS, bijlage IB, Rn 10 185).

Het ten vervoer aanbieden van niet toegelaten stoffen (RGD, art. 7.1) wordt als een zeer ernstige overtreding aangemerkt. Een verpakking kan geringe of ernstige afwijkingen vertonen ten opzichte van wat vereist is. De etikettering kan onvolledig of onjuist zijn. Op het vervoerdocument (vrachtbrief) steunt het gehele gebouw van voorschriften. Wordt dit document niet juist ingevuld, dan kan de vervoerder niet weten, dat hij een gevaarlijke stof moet gaan vervoeren of welke gevaarlijke stof dit is, noch welke voorschriften in acht genomen moeten worden. Bevat dit document onjuiste of onvolledige informatie en ontbreken bovendien de voor de stof geëigende schriftelijke instructies dan kan bij een onregelmatigheid niet door een hulpverlenende dienst worden vastgesteld welke gevaarlijke stof bij het vervoer betrokken is. Ook wordt de verlader formeel mede-verantwoordelijk geacht voor de naleving van die voorschriften die zich richten tot de vervoerder, zoals de keuringsdocumenten en de uitrusting van de vervoermiddelen (art. 9 WGS). Voor zeeschepen zijn dergelijke regels vastgesteld in het SOLAS (Hfd. A. VII).

3.4. Tot de verantwoordelijkheid van de vervoerder behoren onder meer:

- | | | |
|----|--|-----------------|
| a. | het vervoer van niet toegelaten stoffen (RGS, art. 7.1.) | |
| b. | voertuigen | |
| | constructie en keuringsdocument | (Rn. 10.182) |
| | waarschuwingstekens | (Rn. 10.500) |
| | brandblusmiddelen | (Rn. 10.240) |
| | overige uitrusting | (Rn. 10.260) |
| c. | brandgevaarlijke handelingen | (Rn. 10.374 NE) |
| d. | beperking hoeveelheden | (Rn. 11.106) |
| e. | samenlading | (Rn. 10.403) |
| f. | bewaking | (Rn. 10.171) |

Verder is de vervoerder geheel verantwoordelijk voor de naleving van de voorschriften met betrekking tot het vervoer. Hieronder wordt ook het veilig uitvoeren van het laden en lossen begrepen. In geval van een ongeval of constatering van tekortkomingen worden de gevolgen van overtreding van de voorschriften, die zich speciaal tot de vervoerder richten, bepaald door de eigenschappen van de vervoerde stof en de omstandigheden tijdens een ongeval. In verhouding tot de op de verlader gerichte voorschriften kan overtreding van de op de vervoerder betrekking hebbende voorschriften in het algemeen als minder ernstig worden beschouwd.

3.5. Alle drie de bij het transport van goederen betrokken partijen hebben te maken met de handelingen tijdens overslag van de goederen. Zij hebben hierbij elk hun eigen verantwoordelijkheden. Tijdens het laden zijn dit de verlader en de vervoerder; tijdens het lossen zijn dit de vervoerder en de ontvanger. Bij het zeevervoer hangt dit af van de verschepingsvoorwaarden. Tussen de partijen bestaan civielrechtelijke overeenkomsten met betrekking tot de te vervoeren goederen. Voor zover dit niet via andere wetten is geregeld kunnen op basis van de Wet Gevaarlijke Stoffen voorschriften worden gegeven voor de overslag van deze stoffen. Deze kunnen worden gevormd door eisen te stellen zowel op het gebied van technische voorzieningen als op het gebied van de organisatie en communicatie tijdens het laden of lossen.

3.6. In het Reglement betreffende het vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG) is bepaald dat de afzender schriftelijk dient te bevestigen dat de aangeboden stof tot het vervoer is toegelaten volgens de bepalingen van het VLG en dat aard, hoedanigheid en eventueel verpakking en etikettering in overeenstemming zijn met het VLG.

3.7. Bij het spoorvervoer treedt slechts één vervoerder op. Bij de Nederlandse Spoorwegen is deskundigheid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in ruime mate aanwezig. De voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in bijlage I van het Algemeen Reglement

Vervoer (ARV). Dit wordt het VSG genoemd. De verantwoordelijkheid voor de naleving van de voorschriften van anderen dan de vervoerder is vooral civielrechtelijk geregeld. Degene die in strijd handelt met de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is aansprakelijk voor de daardoor ontstane schade (art. 49 ARV). De spoorwegen kunnen in geval van niet naleving van de voorschriften een boete opleggen (art. 62 ARV).

3.8. Wat hierboven is gesteld voor het wegvervoer geldt grotendeels ook voor vervoer per binnenschip: een en ander is voor de binnenwateren geregeld in het VBG. Ten aanzien van het veilig laden en lossen van tankschepen geldt dat alvorens het laden of lossen daadwerkelijk mag plaatsvinden door de schipper en de walbaas een controlelijst (checklist) moet worden nagelopen en ingevuld.

3.9. Voor zeevervoer van verpakte stoffen is in een conventie, het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, (SOLAS) voorgeschreven dat de verlader vóór de verscheping onder meer de juiste technische naam (namen) van de gevaarlijke stof in de ladingpapieren vastlegt. Verder moet hij verklaren dat de verpakking zodanig is, dat deze alle omstandigheden welke tijdens zeevervoer kunnen voorkomen met goed gevolg kan doorstaan. Voor bulkcladingen geldt dit niet geheel, maar hier is reeds middels de aanbevelingen een restrictie met betrekking tot de toegestane te vervoeren stoffen ingebouwd.

Het vervoer onder Nederlandse vlag is gebonden aan de Schepenwet, waarbij onder meer de constructie en uitrusting van het vaartuig zijn vastgesteld, alsmede operationele verplichtingen. Bepalingen ten aanzien van de aansprakelijkheid zijn voor Nederlandse schepen (lees kapitein) vastgelegd in het Wetboek van Koophandel, alsmede in het Schepenbesluit. Voor buitenlandse schepen is dit geschied in de Wet Gevaarlijke Stoffen.

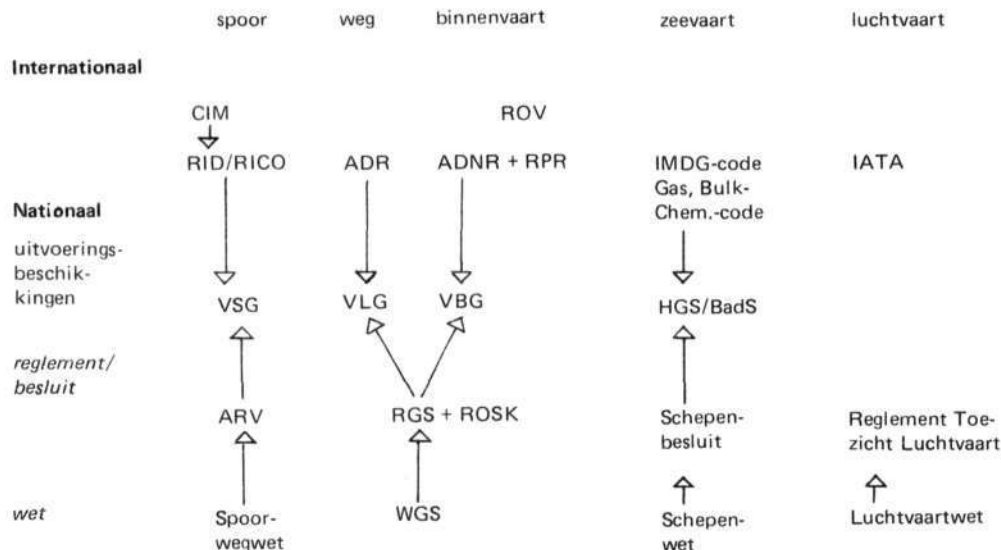
3.10. De toename van het goederenvervoer door de lucht en dat van gevaarlijke stoffen in het bijzonder heeft ertoe geleid dat in 1976 binnen de ICAO een «panel of experts on the safe transport of dangerous goods» werd opgericht. Dit panel heeft, gebaseerd op de aanbevelingen van de UN en IAEA, een ontwerp regeling geformuleerd welke momenteel voor commentaar bij de lid-staten in behandeling is. Nog niet te voorzien is hoeveel en in welke mate commentaar geleverd zal worden. Aangenomen mag echter worden dat binnen een aantal jaren het internationale luchtvervoer van gevaarlijke stoffen middels de ICAO op afdoende wijze geregeld zal kunnen worden.

Bulkvervoer kent de luchtvaart (nog) niet. Gevaarlijke stoffen worden, afhankelijk van de aard van de stof en het belang, in relatief kleine hoeveelheden vervoerd. Echter dient opgemerkt te worden dat er een tendens is waar te nemen van groei in hoeveelheid en verscheidenheid over de afgelopen jaren. Het vrachtvliegtuig is terrein aan het verliezen. In toenemende mate wordt gebruik gemaakt van zogenaamde combi-vliegtuigen, waarmede passagiers en vracht gelijktijdig vervoerd worden.

De IATA-bepalingen, alleen geldig voor IATA-leden, sluiten in verband met dit combi-vervoer een vrij groot aantal stoffen uit voor vervoer door de lucht en leggen verder restricties op aan hoeveelheid, hoeveelheid per verpakking, samenlading en in het bijzonder aan de aard en materialen van verpakkingen.

1. Algemeen

De verwevenheid van internationale afspraken met de uitwerking hiervan op nationaal gebied is als volgt weer te geven:



Voor de betekenis van de gebruikte afkortingen en een toelichting op de inhoud van de stukken wordt verwezen naar bijlage 5.

2. Systemen voor indeling van gevaarlijke stoffen

2.1. Bij de indeling van de verschillende gevaarlijke stoffen ten behoeve van hun vervoer worden twee systemen gehanteerd:

- het (oudste) systeem in gebruik voor het vervoer per spoor, over de weg, over de binnenwateren, en
- het systeem in gebruik voor de zeescheepvaart en de luchtvaart.

Ad a

Bij dit indelingssysteem wordt onderscheid gemaakt tussen zogenaamde open en gesloten klassen. Stoffen vallende onder een open klasse mogen vrij worden vervoerd, tenzij zij individueel zijn genoemd of onder een in die klasse genoemde groepsbenaming vallen. Deze stoffen moeten volgens de voor die stoffen opgenomen voorschriften worden vervoerd. Stoffen, die vallen onder een gesloten klasse, mogen niet worden vervoerd tenzij zij met name zijn genoemd en wel volgens de voor die stoffen opgenomen voorschriften. Deze indeling is gebruikt in de in Europa geldende voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR, RID, ADN/ADNR).

Ad b

Bij dit systeem wordt elke stof of een groepsaanduiding met name genoemd en bestaat voor elke te vervoeren stof een zogenaamde «entry». Deze indeling is gebaseerd op de aanbevelingen van de VN, maar bij de uitwerking is rekening gehouden met de specifieke eisen van het zee- en luchttransport.

2.2. Het verschil tussen deze twee systemen heeft tot gevolg dat nogal eens verschillen in vervoersvoorwaarden ontstaan tussen de Europese regelin-

gen en de zee- en luchtvaart-regeling. Dit heeft vooral consequenties voor de aansluiting land-zeevervoer en omgekeerd. Dit geldt zowel voor het internationaal vervoer (doorvoer) als voor aansluitend nationaal vervoer, aangezien Nederland de internationale voorschriften (RID en ADR) vrijwel letterlijk in zijn nationale wetgeving heeft opgenomen.

Sedert een aantal jaren wordt eraan gewerkt de in Europa geldende regels voor rail, weg en binnenvaart te harmoniseren met de VN-aanbevelingen, waardoor ook een grotere eenheid met de regels voor zee- en luchtvaart zal ontstaan. Een volledige uniformering van regels voor alle vervoertakken is echter niet mogelijk gezien de uiteenlopende karakteristieken van die vervoertakken.

2.3. Voor wat betreft de toekomstige ontwikkelingen rond de indeling van gevaarlijke stoffen kan het volgende worden opgemerkt. Een gedeelte van de problemen wordt momenteel opgelost door de harmonisering van de Europese voorschriften aan de VN-aanbevelingen. Een begin is gemaakt door de nummering van de diverse klassen aan te passen aan die van de VN; RID en ADR hebben inmiddels klasse-nummering geheel, klasse-indeling ten dele, van VN overgenomen, evenals etiketten (ook niet geheel). Klasse-indeling levert met name bij de brandbare vloeistoffen problemen op. In Europa geldt een onderverdeling naar vlampunten: beneden 21°C, 21°–55°C, 55°–100°C, daarboven vrij; VN kwam tot: beneden – 18°C, – 18°–+ 23°C, 23°–61°C, daarboven vrij. Omdat in Europa deze onderverdeling ook in industrie en in arbeidsbescherming wordt gehanteerd, is overgang naar de VN-onderverdeling bezwaarlijk.

Een volgende stap is een inhoudelijke aanpassing van de stofopsommingen van de afzonderlijke klassen. Deze is in voorbereiding. Het harmoniseren van de gehele reglementering in een mondiale conventie is echter een langdurige operatie die nog vele jaren in beslag zal nemen.

2.4. Overigens is het niet mogelijk de verschillen in de indelingen geheel weg te nemen aangezien bepaalde stoffen voor de ene vervoerssoort als gevaarlijk worden aangemerkt terwijl die stoffen voor de andere als niet gevaarlijk worden beschouwd. Het is van belang met het oog op deze blijvende verschillen zodanige regelingen te ontwerpen dat afwisselend vervoer over land en over zee zonder problemen kan verlopen, met name bij Ro-Ro-vervoer middels voertuigen met vaste tanks.

3. Indelingscriteria

3.1. De indeling van stoffen in de verschillende klassen is tot nu toe niet geschied aan de hand van voor elke vervoertak gelijke criteria, maar grotendeels gebaseerd op historisch gegroeide normen vormgegeven in de diverse vervoersvoorschriften. Voor explosie- en brandgevaarlijke stoffen zijn voldoende duidelijke indelingscriteria geformuleerd. Voor de toxische en bijtende/corrosieve stoffen ontbreken nog algemeen geaccepteerde criteria. In het algemeen vindt de indeling van stoffen plaats op grond van adviezen van deskundigen van de overheid en van het bedrijfsleven.

3.2. Waar voor bepaalde (giftige en bijtende stoffen) indelingscriteria zijn opgesteld zullen deze in de Europese voorschriften worden overgenomen zodat eenzelfde stof in beide systemen op dezelfde wijze wordt ingedeeld. Nationaal gebeurt de indeling van giftige en bijtende stoffen alsmede de beoordeling van tankvervoer door een commissie van deskundigen, de zogenaamde Rubriceringscommissie (Commissie rubricering vergiftige en bijtende stoffen). Momenteel wordt bezien in hoeverre de taakomschrijving van deze commissie kan worden uitgebreid zodat ook andere stoffen dan giftige of bijtende door deze commissie kunnen worden ingedeeld.

3.3. Gestreefd moet worden naar de totstandkoming van een internationale rubriceringscommissie zodat niet in verschillende landen eenzelfde stof anders wordt ingedeeld. Deze commissie moet eenduidige criteria vaststellen aan de hand waarvan de stoffen kunnen worden ingedeeld. Deze criteria moeten dan in de eerste plaats een indicatie geven omtrent de eigenschappen van de stof (bij voorbeeld giftige of niet-giftige) maar moeten tevens aangeven welke eigenschappen primair zijn (bij voorbeeld giftige, brandbaar, of brandbaar en giftig). Dit laatste is van belang in verband met de bijzondere voorschriften die per klasse bestaan.

3.4. Met deze criteria is in het kader van de Verenigde Naties een begin gemaakt dat gedeeltelijk ook is overgenomen in de Europese voorschriften; in de praktijk echter blijken nog meningsverschillen over indeling mogelijk, vooral als gevolg van de verschillende methoden ter bepaling van de eigenschappen, die een verschillend resultaat kunnen opleveren (onder andere vlampunt en de onderindeling naar vlampunt).

3.5. Voorschriften gebaseerd op internationale aanbevelingen. Deze zijn in IMCO-verband tot stand gekomen. De classificatie en rubricering is gebaseerd op VN aanbevelingen. De stoffen zijn ondergebracht in negen gevaarsklassen, welke worden gedefinieerd in het Internationaal Verdrag ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee (SOLAS).

4. Verpakking, etikettering en documentering

De volgende tabel geeft aan waar voorschriften worden gegeven voor de verpakking en etikettering van de diverse gevaarlijke stoffen en welke documenten tijdens het transport aanwezig moeten zijn:

	Nationaal	Internationaal
Weg	VLG	ADR
Spoor	VSG	RID
Binnenwateren	VBG	ADNR ¹
Zeevaart	HGS	IMDG-code
Luchtvaart	IATA ²	IATA

¹ Het ADNR is een bijlage van het VBG.

In verband met de aansluiting van zeevervoer-binnenwateren verwijst het VBG naar de IMDG-code.

² Op grond van de Luchtvaartwet voor het nationaal vervoer van kracht verklaard.

De etikettering bij zeevervoer omvat behalve wat voor weg-/spoorvervoer vereist is ook nog het klassennummer en een aanduiding van het gevaarskarakter in woorden.

5. Vervoersverboden

Voor iedere vervoerstak geldt een verbod voor het vervoer van bepaalde zeer gevaarlijke stoffen: zie CIM, artikel 3; ARV, artikel 47; SOLAS Hfdst. VII, reg. 1c en Schepenbesluit, artikel 130.2. Deze stoffen kunnen in verschillende gevarenklassen voorkomen. Voor vervoer over zee van niet in de voorschriften opgenomen stoffen is schriftelijke toestemming nodig van de bevoegde autoriteit.

Voor de luchtvaart geldt de volgende regeling.

Volgens de bepalingen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie, (ICAO), is het wettelijk verboden ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen in een luchtvaartuig te vervoeren, te doen vervoeren of ten vervoer

aan te bieden. Dit verbod geldt niet voor die stoffen welke nodig zijn voor de uitvoering en veiligheid van de vlucht.

Tevens geldt dit verbod niet:

- a. voor wat betreft gevaarlijke stoffen, niet zijnde radio-actieve stoffen, indien en voor zover door of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing is verleend;
- b. voor wat betreft radio-actieve stoffen, indien het bepaalde bij en krachtens de Kernenergiewet in acht wordt genomen.

Vanwege de Minister is door de Directeur-Generaal RLD bepaald dat van het verbod om in een luchtvaartuig ontplofbare stoffen of andere gevaarlijke stoffen te vervoeren of te doen vervoeren mag worden afgeweken onder voorwaarde dat de regels, welke zijn aanbevolen door de IATA worden nagekomen.

6. Samenlading

In vorengenoemde voorschriften zijn samenladingsverboden gegeven. Voor weg- en spoorvervoer zijn deze dezelfde. In verband met het specifieke karakter van de schepen is dit voor binnenwateren- en zeevervoer verschillend geregeld. Bij zeevervoer is tevens een verschil bij Ro-Ro en containervervoer enerzijds en stukgoederenvervoer anderzijds.

7. Bulkvervoer van gevaarlijke stoffen

Bij weg- en spoorvervoer wordt onder bulkvervoer verstaan losgestort goed en vervoer in tank- en reservoirwagens (tot ongeveer 30 ton per verpakkingseenheid). Voor vervoer over binnenwateren of zee is dit een zeer kleine hoeveelheid. Bulkvervoer kan plaats vinden in tanks voor een meer algemeen gebruik of in tanks uitsluitend bestemd voor één stof of een groep stoffen. Bulkvervoer kan uitgevoerd worden met tank- of ketelwagens, maar ook in afneembare laadketels of opzettanks.

8. Transportmiddelen

In alle vorengenoemde voorschriften worden constructie eisen gesteld voor tanks en laadkisten. De tankwagens zijn aan een keuring onderworpen. Er worden certificaten afgegeven. Voor het wegvervoer geldt een jaarlijkse herkeuring voor keuringsplichtige voertuigen. Bij het spoorvervoer is de herkeuringstermijn afhankelijk van de te vervoeren stof. Voor drukhouders wordt door de Dienst van het Stoomwezen een BOB (bewijs van ontwerp en beproeving) afgegeven voor een per stof specifieke termijn. In de IMDG-code worden bovendien voorschriften gegeven voor de ventilatie en brandbeschermingsmaatregelen voor de laadruimten.

9. Verkeersveiligheid

Regels ter bevordering van de verkeersveiligheid worden gegeven in:

- voor de weg: de Wegenverkeerswet en het Wegenverkeersreglement;
- voor het spoor: de Spoorwegwet;
- voor het binnenwater: het Vaarreglement, het Binnenaanvaringsreglement, het RPR, het ARP en de bijzondere politiereglementen.

10. Karakteristiek van de vervoertakken

De volgende karakteristieken die in het algemeen gelden, komen ook bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in het beeld:

- over de weg: veel vervoerders, ook met specialistische transportmiddelen; bij uitstek geschikt voor distributief vervoer met name in het binnenland; onbeperkt bestemmingsbereik; relatief snel.

- per spoor: één vervoerder, geschikt voor transport in kleine en grote hoeveelheden: binnenlands en transitoverkeer, beperkt bestemmingsbereik, langere transportduur;
- per binnenvaartschip: veel vervoerders, waarvan circa de helft onder Nederlandse vlag; voornamelijk transitovervoer naar Rijnsoeverstaten en België; beperkt bestemmingsbereik, lange transporttijd;
- per zeeschip: een beperkt aantal vervoerders waarvan een groot deel onder buitenlandse vlag; van en met kleinschalig korte afstandsvervoer tot en met intercontinentaal vervoer van zeer grote hoeveelheden;
- door de lucht: een beperkt aantal vervoerders; kleinere hoeveelheden van relatief kostbare, bederfelijke of snel te vervoeren goederen;
- per buisleiding: onder beheer van ondernemingen. Deze wijze van vervoer onttrekt zich (vooralsnog) aan reglementering door de overheid (met uitzondering van weg- en waterkruisingen).

1. De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het totale goederenvervoer

1.1. Hoewel de statistieken voor het goederenvervoer een economisch karakter hebben, is het mogelijk met behulp van deze statistische gegevens een vergelijkend overzicht inzake het inland transport (vervoer per spoor, over de weg en binnenwateren) samen te stellen. Een dergelijk overzicht kan slechts globaal zijn.

De informatie in deze bijlage is gebaseerd op gegevens over het goederenvervoer van het Centraal Bureau voor de Statistiek over 1976. Bij de gegevens over 1977 ontbreekt informatie betreffende het eigen-vervoer over de weg. Hierdoor is een onderlinge vergelijking van het vervoer via verschillende vervoertakken niet goed mogelijk. Door de jaren heen is de verandering in de totale omvang van de vervoerstromen naar verhouding gering. Daardoor wordt in procenten uitgedrukt toch een redelijk actueel beeld verkregen van de vervoerstromen en het aandeel van de «gevaarlijke stoffen» hierin.

In de statistieken van het goederenvervoer wordt gewerkt met een indeling van de goederen in categorieën. Voor de binnenvaart zijn deze gedetailleerder onderverdeeld; voor andere vervoertakken is deze onderverdeling niet gegeven. Er worden ook categorieën genoemd waaronder stoffen zijn begrepen die als gevaarlijk zijn geklassificeerd in de zin van de Wet Gevaarlijke Stoffen. Onder de algemene aanduidingen als meststoffen en chemische (basis)produkten vallen ook stoffen die niet als gevaarlijk worden gekenmerkt. Andere gevaarlijke stoffen zijn niet als zodanig herkenbaar.

Een andere beperking van de bruikbaarheid van de cijfers is gelegen in het feit dat de in- en uitvoer van en naar België en Luxemburg niet wordt geregistreerd. Dit is een gevolg van de economisch open grenzen binnen de Benelux. Hierdoor is het cijfermateriaal van het internationale vervoer in kwantitatieve zin niet juist; wel levert het uitdrukken in procenten bruikbare informatie op.

Opgemerkt moet worden dat er bij vervoerscijfers een «dubbeltelling» bij laden en lossen mogelijk is en dat de genoemde hoeveelheden niet overeen komen met de in feite verbruikte hoeveelheden. Bij voorbeeld kan een hoeveelheid ruwe olie, hier gelost, per pijpleiding of binnenvaartschip verder zijn vervoerd, maar ook deels als chemisch basisproduct opnieuw aan de vervoerstroom deelnemen.

1.2. Internationaal goederenvervoer

In 1976 was de omvang van het totale internationale goederenvervoer door Nederland, exclusief in- en uitvoer uit en naar België en Luxemburg, in miljoenen tonnen (afgerond) per vervoertak als volgt:

	Gelost	Geladen	Totaal	%
Zeevaart	249	76	325	65
Binnenvaart	32	72	104	21
Spoor	3	5	8	2
Weg	19	20	39	8
Luchtvaart	0,09	0,12	0,21	—
Buisleiding	—	22	22	4
	303	195	498	100

1.3. Transport per buisleiding

De omvang van het buisleidingtransport was in 1976 de meest gedetailleerde vorm verdeeld als volgt: (in miljoenen tonnen)

Ruwe aardolie	31,4	Gas per buisleiding verdeeld als volgt:
Benzine	3,7	(1 m ³ aardgas heeft een gewicht van 0,8 kg)
Kerosine	0,5	Buitenland 31
Gas- en dieselolie	2,6	Binnenland 35
Andere chemische produkten	0,9	
	39,1	
Binnenlands transport totaal	9	
Totaal vloeistoftransport	48,1	

1.4. Binnenlands goederenvervoer

Het zogenaamde «inland transport» was in 1976 in miljoenen tonnen:

	Beroeps	Eigen	Totaal vracht	Tankvaart	Totaal	%
Binnenvaart	42,6	89,6	82,2	11,9	94,1	21
Spoor	—	—	—	—	5,8	1
Weg	209,6	127,4	336,5	—	336,5	77

1.5. Totaal nationaal en internationaal «inland transport»

Over water, weg en rail is in 1976 in miljoenen tonnen vervoerd:

Binnenwater	201	34%
Spoor	14	2,5
Weg	377	63,5
	592	100%

1.6. Het vervoer van gevaarlijke stoffen

In de statistische informatie worden enige categorieën goederen genoemd, die deels als gevaarlijke stoffen in de zin van de WGS kunnen worden aangemerkt. Voor de verschillen in gevaarskarakter van de stoffen wordt verwezen naar bijlage 1. Totaal is in 1976 door Nederland vervoerd (in miljoenen tonnen):

		%
Cokes	1,6	2
Ruwe aardolie	1,8	2
Vloeibare brandstoffen	35,2	41
Energie gassen (excl. aardgas)	1,8	2
Kunstmest	7,9	9
Chemische (basis)produkten	37,6	44
	85,9	100%

Dit is 15% van het totaal «inland transport» (excl. in/uitvoer België en Luxemburg).

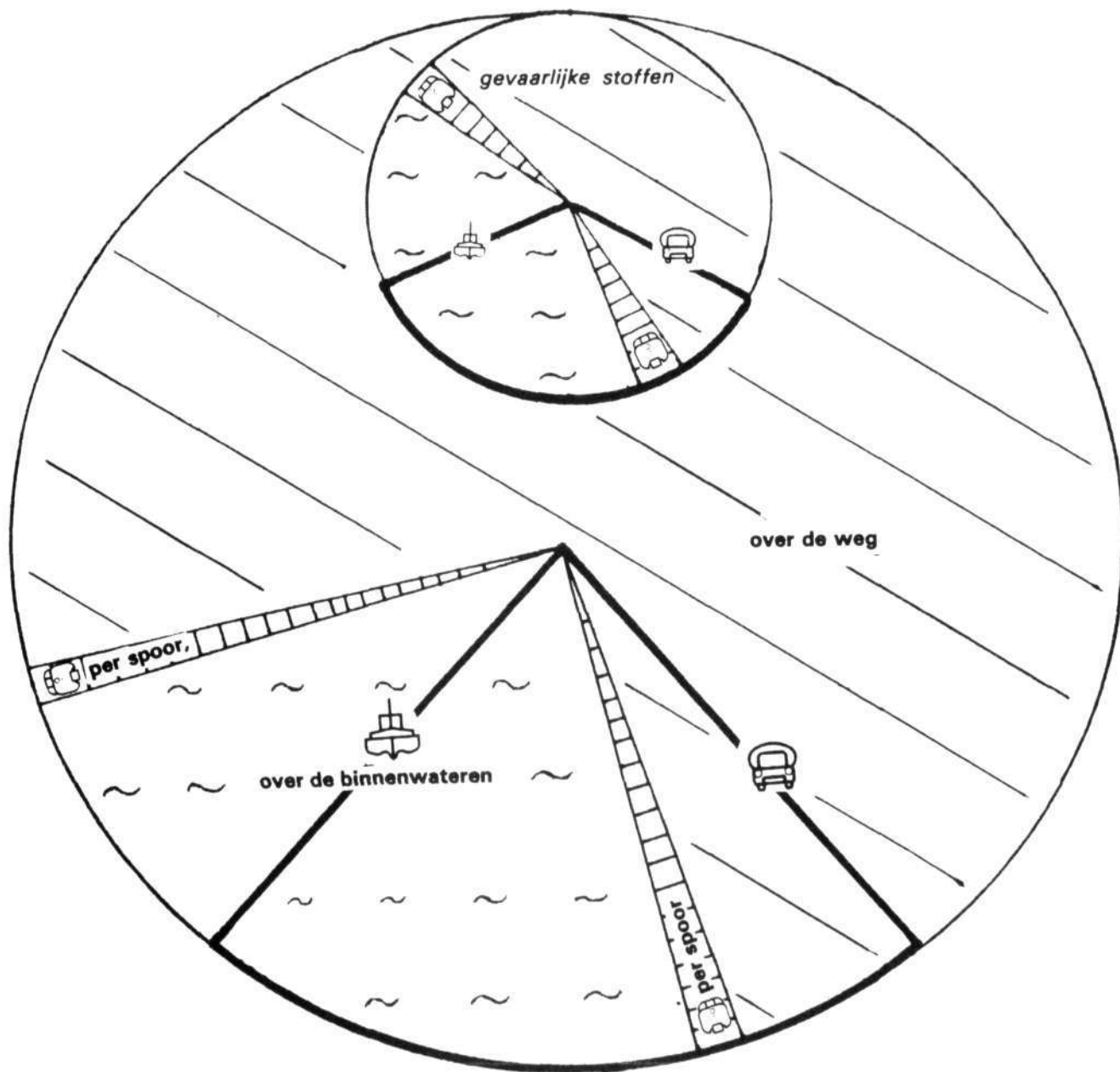
Hierbij moet worden opgemerkt dat de categorie chemische basisprodukten en ook de kunstmest zowel gevaarlijke als niet-gevaarlijke stoffen kan omvatten. Daarom geven de cijfers niet meer dan de best mogelijke benadering.

Het aandeel van de «gevaarlijke stoffen» in het totale vervoerde pakket per vervoertak is als volgt:

		Aandeel gevaarl. stoffen		Binnenland + internat. stoffen
Binnenwater	201 mln. ton	18%	=	6% + 12%
Spoor	14 mln. ton	37%	=	22% + 15%
Weg	377 mln. ton	12%	=	10% + 2%

In bijgaande figuur (1.7) wordt een en ander in beeld gebracht.

1. 7.



OVERZICHT INLANDS TRANSPORT (1976)
aandeel
internationaal
vervoer

1.8. Van het totale vervoer van als «gevaarlijke stof» aan te merken goederen gaat 42% over binnenwater, 6% per spoor en 52% over de weg.

Verder is het van belang op te merken dat van

- de vloeibare brandstoffen $\frac{2}{3}$ -deel over binnenwater wordt vervoerd en $\frac{1}{3}$ -deel over de weg;
- het energiegas ruim $\frac{4}{5}$ -deel over de weg wordt getransporteerd;
- de chemische basisprodukten $\frac{3}{4}$ -deel over de weg gaat.

1.9. Binnenlands vervoer wordt door Nederlandse vervoerders uitgevoerd. Van het internationaal vervoer is de verhouding beroepsvervoer/eigen vervoer en ook de verhouding Nederlandse/buitenlandse vervoerder onbekend. De laatste ligt vermoedelijk in de orde van grootte van 5 op 1 voor het nationaal en internationaal vervoer. Voor het wegvervoer en de binnenvaart geldt globaal dat $\frac{2}{3}$ -deel in handen is van het beroepsvervoer, $\frac{1}{3}$ is eigen vervoer.

1.10. Enquête vervoer gevaarlijke stoffen op de Waal

In de periode van 11 tot 18 mei 1979 is op de Waal tussen Dodewaard en Tiel een enquête gehouden om inzicht te krijgen in de omvang en de aard van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze vaarweg. Het onderzoek werd door circa 90 personen uitgevoerd in drie ploegendienst. Het betrof medewerkers van Rijkswaterstaat, het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen en de Rijkspolitie te water. Het onderzoek is uitgevoerd onder leiding van de dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat. De uitkomsten van de enquête dienen onder meer voor de bijstelling van rampenplannen en de voorbereiding van maatregelen ter voorkoming of beperking van ongelukken. Tijdens de onderzoeksperiode passeerden er 3600 schepen. Daarvan zijn 1023 schepen geëncuêtéerd, dat is ongeveer dertig procent van het totale verkeer. 402 schepen bleken gevaarlijke stoffen te vervoeren: 340 schepen vervoerden brandbare stoffen, 59 giftige stoffen en 3 explosieve stoffen. De voorlopige indruk van de enquêteurs was dat vervoerders en verladers zich goed hielden aan de voorschriften die bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in acht moeten worden genomen.

1.11. Samenvatting van de transporten van gevaarlijke stoffen gemeld volgens randnummer 10 407 NE en 11 407 van het VLG over het jaar 1977.

Ontplobbare stoffen

Klasse Ia — ontplobbare stoffen en voorwerpen (bij meer dan 125 kg, bruto)

Ib — met ontplobbare stoffen geladen voorwerpen (bij meer dan 500 kg, bruto)

Ic — ontvlammingsmiddelen, pyrotechnisch speelgoed, klappertjes en knalstroken, knalartikelen, vuurwerken, alsmede rookverwekkende middelen tot bestrijding van schadelijke insecten (bij meer dan 2000 kg, bruto)

Meldingsplichtig bij hoeveelheden van meer dan 250 kg, bruto, voor bepaalde stoffen uit de volgende klassen.

- Klasse Id — samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen
- II — voor zelfontbranding vatbare stoffen
- IIIa — brandbare vloeistoffen
- IVa — vergiftigde stoffen
- Va — bijtende stoffen.

N.B.: zie voor de tekst van het randnummer 10 407 NE bijlage 6.

Klasse

	Totaal aantal transporten	Totaalgewicht in kilogrammen
Ia	708	5 125 221
Ib	572	2 973 198
Ic	315	1 914 974
Id	7 584	120 543 897
IIIa	101	2 170 427
IVa	2 168	32 612 480
V	101	1 138 190
	11 549	166 478 387

1.12. Samenvatting van de transporten van gevaarlijke stoffen gemeld volgens nadere voorschriften in aanvulling op het VBG over het jaar 1977.

Zie voor verklaring van de klasse aanduiding 1.11.

Meldingen van scheepsbewegingen van ongereinigde ledige tankschepen zijn niet in dit overzicht opgenomen.

Totaal aantal transporten + totaalgewicht in kilogrammen

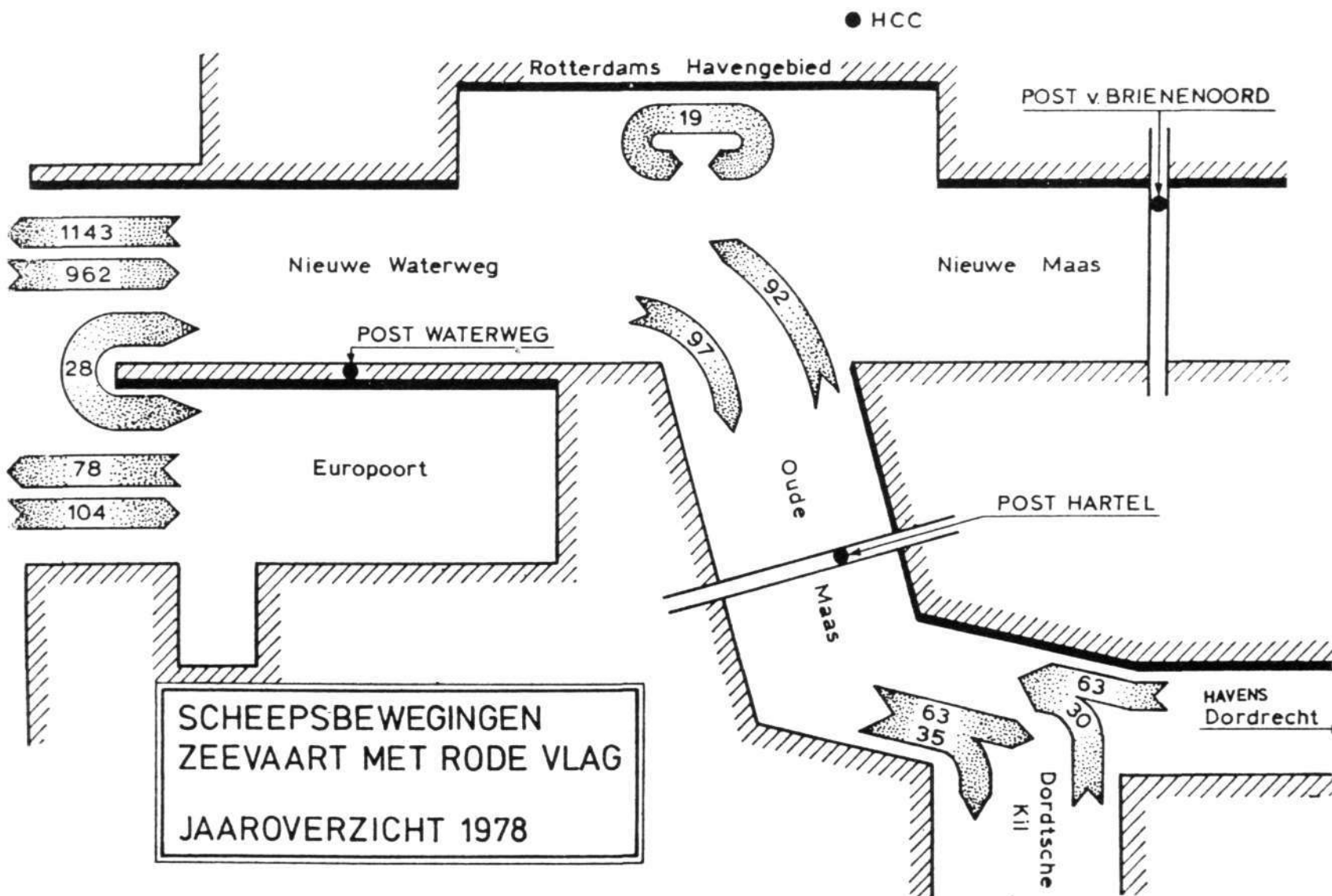
Bulkvervoer	IVa	196	224 925 000
Stukgoedvervoer	Ia	45	52 815
	Ib	1	1 194
	Ic	5	180 582
	IIla	90	4 179 000
	IVa	176	6 089 000
		317	10 502 591
Totaal generaal		513	235 427 591

1.13. Samenvatting van de meldingen transporten gevaarlijke stoffen in het gebied van de Rotterdamse Waterweg over het jaar 1978.

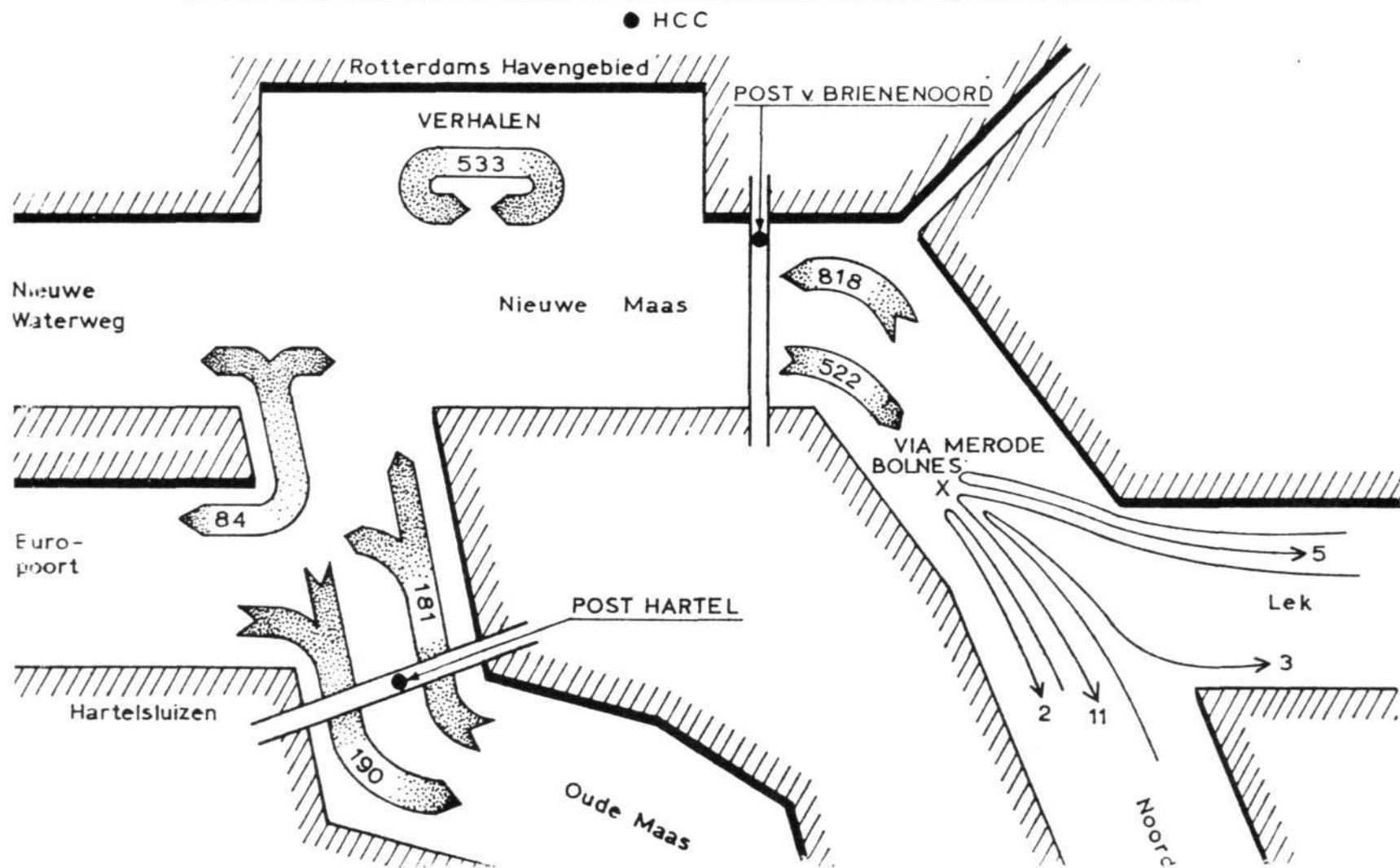
Rijkswaterstaat, Directie Benedenrivieren, Hoofdafdeling Scheepvaart geeft jaarlijks een overzicht van de administratieve en operationele meldingen van zee- en binnenvaartschepen, die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren (zie ook 6.7 en 9.3.1). De geregistreerde meldingen worden onderverdeeld in vier categorieën:

melding	administratief / operationeel	
a. zeeschepen met rode vlag	7229	2525
b. zeeschepen met loodsdwang	6058	4202
c. binnenvaartschepen met één rode kegel		
d. binnenvaartschepen met twee rode kegels	2038	2328

Deze meldingen hebben meer waarde voor een beoordeling van de kwaliteit van het volgen van de procedures dan dat ze informatie verschaffen over vervoerstromen. Bij de meldingen zijn ook schepen die ledig doch niet ontgast waren en ook zogenaamde «verhaalreizen» binnen het Waterweggebied. Wel kan worden aangenomen dat het aantal operationeel gemelde binnenvaartuigen een representatief beeld geeft van het aantal scheepsbewegingen per jaar. Ook kan een indruk worden verkregen van de aard der scheepsbewegingen. Voor de zeevaart en de binnenvaart in 1978 worden deze in beeld gebracht in 1.14 en 1.15.



SCHEEPSBEWEGINGEN BINNENVAART M.L. RODE KEGELS JAAROVERZICHT 1978

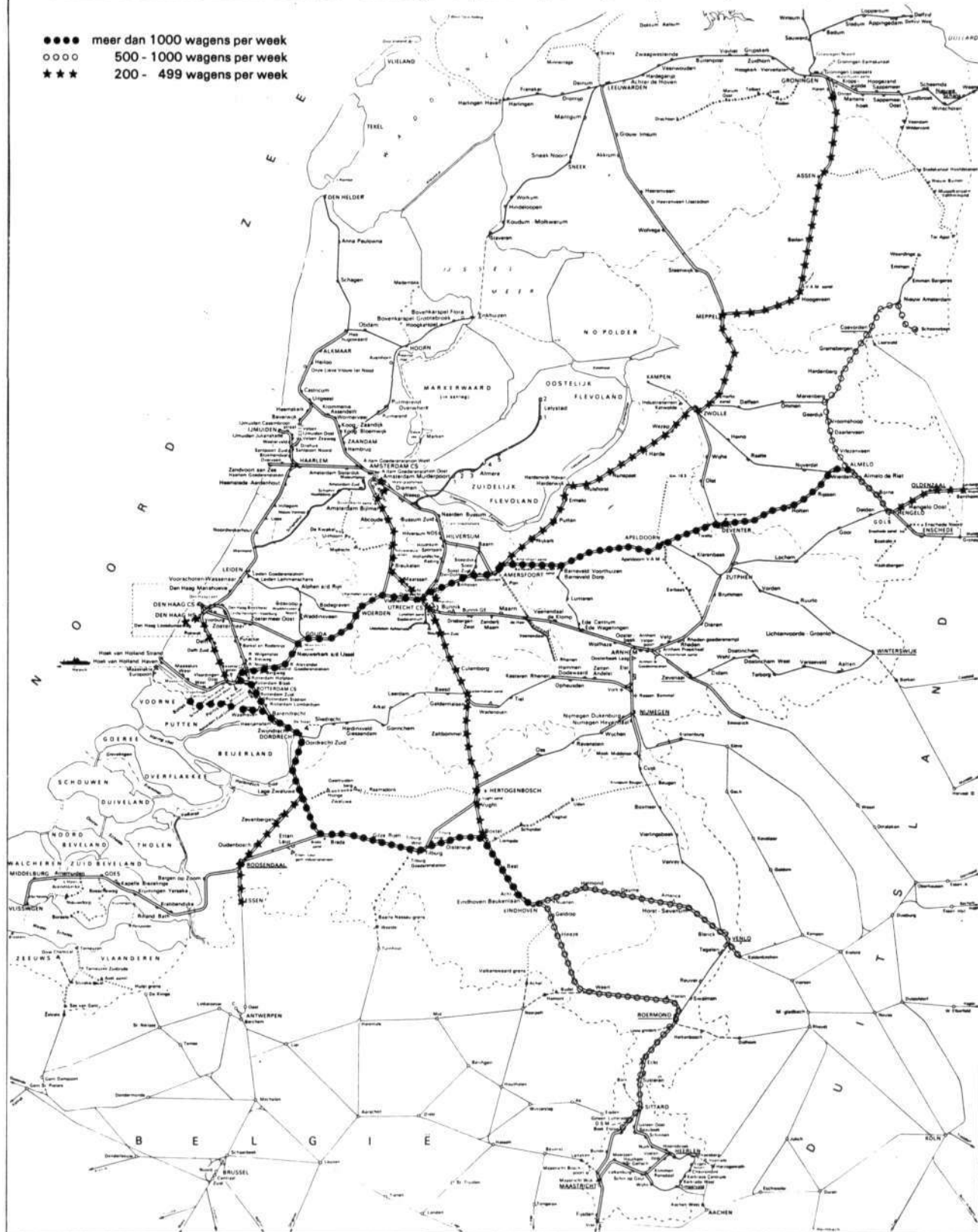


1.16 Globaal overzicht vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Omschrijving Gevaarlijke Stof	RID/VSG klasse	cijfer	aantal wagens per maand	aantal wagens per jaar
Springstoffen, munitie, vuurwerk	1a, 1b, 1c	—	80—90	± 1 000
Giftige gasen, zoals chloor, ammoniak	2	5	1500—1700	± 19 000
Brandbare vloeibaar gemaakte gasen, niet giftig, zoals propaan, butaan, LPG	2	6,7	1000—1500	± 15 000
Brandbare vloeistoffen, niet giftig, vlampunt lager dan 21°C	3	1a,5	1400—1600	± 18 000
Brandbare vloeistoffen, niet giftig, vlampunt hoger dan 21°C	3	3,4	1600—900	± 20 000
Brandbare vaste stoffen	4.1	—	800—900	± 10 000
Witte fosfor	4.2	1	200—250	± 2 600
Nitraten	5.1	6, 7, 8	500—600	± 6 500
Giftige, zeer brandbare stoffen zoals acrylnitril	6.1	1—5	400—500	± 5 400
Giftige, brandbare stoffen zoals loodalkylen	6.1	11—14	400—500	± 5 400
Bestrijdingsmiddelen	6.1	81—84	50—100	± 900
Zuren, zoals zwavelzuur, zoutzuur, salpeterzuur	8	1—9	200—300	± 3 000
Logen, zoals natronloog, chloorbleekloog	8	31—37	250—300	± 3 300
Reservoirwagens, ledig, ongereinigd	div	—	5000—5500	± 60 000

Globaal overzicht aantal beladen- en ledige- ongereinigde wagens gevaarlijke stoffen per week

- meer dan 1000 wagens per week
- 500 - 1000 wagens per week
- ★★★ 200 - 499 wagens per week



7500a

2. Ongevallen, waarbij gevaarlijke stoffen deel uitmaken van de lading

2.1. Wegvervoer

Ongevallen tijdens het transport op de weg in 1978 waarbij gevaarlijke stoffen deel uitmaakten van de lading

Datum ongeval	Plaats	Beladen met	Letsel
2 maart	Winschoten	natronloog	—
21 maart	Heenvliet	parathion	—
22 maart	Ouder Amstel	benzine	—
13 mei	Son	diversen stukgoed klasse IVa en V	4 doden ¹
2 juni	Akersloot	benzine	—
23 juni	Leiden	LPG	1 gewonde ²
24 juli	Schiphol	aceton/tolueen	—
27 juli	Naaldwijk	benzine	—
11 augustus	Breda	gasolie	—
17 augustus	Breda	tolueendiisocynaat	—
12 september	Breda	vinylacetaat	—
16 oktober	Badhoevedorp	LPG	—
25 oktober	Schoonhoven	white spirit	—
27 oktober	Lexmond	diverse stoffen klasse V	—
15 november	Nederweert	butylacrylaat	—
29 november	Spijkenisse	benzine	—
30 november	Nederweert	kerosine	—
1 december	Rotterdam	tolueen	1 gewonde ¹
5 december	Wymbriteradeel	zwavelzuur	1 gewonde ¹
9 december	Muntendam	zoutzuur	—
27 december	Wychen	LPG	—

¹ Het transportmiddel was weliswaar (toevallig) beladen met gevaarlijke stoffen maar de doden en/of gewonden waren een gevolg van het verkeersongeval, niet van de vervoerde gevaarlijke stof.

² De gevaarlijke stof was (mede) oorzaak van het ongeval. Het betrof een wissel-tank met LPG, waarbij bij het vullen vermoedelijk niet de nodige zorgvuldigheid was betracht. Het transport vond plaats in de kofferbak van een personen-

auto. Tijdens het transport moet er gas ontsnapt zijn uit de tank. Nadat de tank was gelost, stak de chauffeur enige tijd later een sigaret op, waarop de auto in brand vloog.

2.2. Binnenvaart

Ongevallen tijdens varen op binnenwater in 1978, waarbij gevaarlijke stoffen deel uitmaakten van de lading

Datum ongeval	Plaats	Beladen met	Letsel
9 april	Gaarkeuken	benzine	—
15 september	Herwen en Aerdt	benzine	—
27 oktober	Rotterdam	benzine	—
6 november	Urk	methanol	—
7 november	Spijkenisse	ethyleen	—
18 november	Roermond	cyclohexaan	—
18 december	Gaarkeuken	aardgascondensaat	—

2.3. Spoorvervoer

Ongevallen tijdens vervoer per spoor (waaronder rangeren) in 1978 waarbij gevaarlijke stoffen deel uitmaakten van de lading

Datum ongeval	Emplacement	Beladen met	Letsel
7 januari	Rotterdam-Botlek	resten fenol (leeg maar ongereinigd)	—
29 april	Susteren	1 wagen: dichloordifluormethaan (leeg maar ongereinigd) 1 wagen: dimethylether	—
13 mei	Tilburg	ledige chloorwagens	—
31 augustus	Maastricht	benzine	—

Deze gegevens zijn verkregen op grond van de melding door NS (verplichting neergelegd in artikel 68 van het RDHL).

3. Controles wegvoertuigen

3.1. Controle goederenvervoer over de weg

Een gerichte controle-actie van goederenvervoer over de weg is gehouden tussen 1 februari en 16 maart 1978. Hierbij waren 296 tankwagens betrokken op een totaal van 450 voertuigen. De resultaten van de controle zijn:

Wegenverkeersreglement

	Nederlands	Buitenlands
Aantal gecontroleerde voertuigen	450	100
— zonder overtredingen	375 = 83,3%	83 = 83%
— met overtredingen	75 = 16,6%	17 = 17%
waarvan technische gebreken	54 = 12%	16 = 16%
waarvan rijverbod	43 = 9,5%	14 = 14%

Wet Gevaarlijke Stoffen

Aantal gecontroleerde tankwagens	269	59
— zonder overtredingen	230 = 85,5%	49 = 83,1%
— met overtredingen	39 ¹ = 14,5%	10 ² = 16,9%
waarvan rijverbod	11 = 4,1%	5 = 8,5%

Rijtijdenwet

Aantal gecontroleerde voertuigen	450	100
— zonder overtredingen	424 = 94,2%	88 = 88%
— met overtredingen	26 = 5,8%	12 = 12%
waarvan rijverbod	7 = 1,6%	9 = 9%

¹ Met 52 overtredingen, waarvan 22 van administratieve aard.

² Met 15 overtredingen, waarvan 8 van administratieve aard.

De controle van de tankwagens (WGS) is als volgt nader te detailleren.

	Nederland	W. Duitsland	België	Frankrijk	U.K.	Denemarken	DDR
Voertuigen zonder overtreding	230	13	27	6	—	—	3
Voertuigen met overtreding	39	6	1	1	1	1	—
Totaal gecontroleerde voertuigen	269	19	28	7	1	1	3
De overtredingen bestonden uit:							
a. vervoerdocument (vrachtbrief)	7			1			
b. instructies	8	3					
c. keuringsdocument	7	1	1	1		1	
d. brandblusapparaten	3	2					
e. hoofdschakelaar	2						
f. oranje lampen	8				1	1	
g. oranje borden	10			1			
h. etiketten	4	1					
i. tankopeningen, niet gesloten	1	1					
j. passagiersverbod	2						
Totaal:	52	8	1	3	1	2	
Totaal generaal: 67							

ad a. 8, waarvan in 6 gevallen wel aanwezig, maar niet geheel juist ingevuld.

ad c. 11, waarvan in 6 gevallen wel verleend, maar niet bij het voertuig.

ad d. totaal 5, waarvan in 1 geval wel aanwezig, maar te weinig blusmiddel.

NB: Het aantal chauffeurs met diploma gevaarlijke stoffen bedroeg 33.

In negen gevallen gaven de overtredingen aanleiding tot het opmaken van een proces-verbaal.

3.2. Controle wegvoertuigen 1978

Aantal gecontroleerde voertuigen met gevaarlijke stoffen	16 000
Aantal voertuigen met overtredingen	1 374 = 8,6%
<i>Gepleegde overtredingen</i>	
Etiketten op laadkisten, -ketels, verplaatsbare tanks	43
Passagiers	21
Vervoerdocument + Rn. 2002(10)	400
Schriftelijke instructies	260
Keuringsdocument	73
Brandblusmiddelen	327
Tas met gereedschappen	39
Stopblok	62
Oranje Lampen	311
Brandgevaarlijke handelingen (roken)	15
Samenlading	4
Inrichting voertuig	111
Overbeladen	9
Bepalingen betreffende tanks	17
Verpakkingen (incl. etikettering)	48
Stuwage	2
Waarschuwingstekens	315
	<hr/>
	2 057
<i>Processenverbaal</i>	
Het aandeel processenverbaal op grond van de volgende wetten heeft bedragen:	
— Wet Gevaarlijke Stoffen	1%
— Wet Autovervoer Goederen	4%
— Rijtijdenwet	9%

1. Vakopleiding chauffeurs gevaarlijke stoffen.

1.1. In het VLG worden bij het vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen eisen gesteld aan de deskundigheid van de bestuurder ten aanzien van:

- de aard van de vervoerde stoffen;
- de met het vervoer samenhangende risico's;
- de voor het vervoer geldende wettelijke voorschriften;
- de te nemen maatregelen in geval van vertragingen, ongeval of andere onregelmatigheden.

1,2. Er is een aantal opleidingen voor chauffeurs en ander personeel, betrokken bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij leiden alle op voor examens onder auspiciën van de Contactcommissie Chauffeurs Vakbekwaamheid (CVV), ter verkrijging van het CVV getuigschrift vervoer gevaarlijke stoffen over de weg.

Het gaat hier om de volgende opleidingen:

1. Cursus verzorgd door de Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, EVO, (schriftelijk en mondeling).
2. Cursus van de Koninklijke Landmacht in Tilburg (mondeling).
3. Cursus onder auspiciën van de Stichting Vakopleiding Chauffeurs in Lunteren (mondelinge blokcursus).
4. Cursus van PBNA (schriftelijk).

Ook veel telefonisten, telexisten, etc. hebben een dergelijk getuigschrift behaald. Als een chauffeur met het (algemene) CVV diploma B het getuigschrift behaalt of dit reeds bezit, krijgt hij op zijn diploma een aparte aantekening «vervoer gevaarlijke stoffen». Op vrijwillige basis legden reeds ruim 3000 kandidaten het examen voor het getuigschrift vervoer gevaarlijke stoffen over de weg af. Bovendien is aan circa 100 kandidaten het getuigschrift afgegeven ten behoeve van het vervullen van een leidinggevende functie bij dit vervoer.

1.3. Naast deze algemene opleiding worden door veel bedrijven eveneens opleidingen georganiseerd. Deze zijn meer gericht op specifiek voor dat bedrijf te vervoeren stoffen. Vaak kan ook personeel van derden de opleiding volgen.

2. Toelichting op de voorschriften voor wegvoertuigen voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.1. Voor *tankwagens* zijn toelatingseisen (eerste keuring) en een jaarlijkse technische keuring voorgeschreven. Deze keuringen worden uitgevoerd door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voor zover het betreft in Nederland geregistreerde tankwagens. Hiertoe zijn door de RDW Rijkskeuringsvoorschriften opgesteld, waarin de interpretatie en de uitwerking van de internationale voorschriften en het toelatingsregime zijn geregeld. Bij tankwagens voor het vervoer van gassen dient voor de tank bovendien een bewijs van onderzoek en beproeving (BOB) te worden afgegeven door de Dienst voor het Stoomwezen. Voor het vervoer van sterk gekoelde vloeibaar gemaakte gassen zijn aanvullende materiaalspecificaties en eisen voor de constructie van de tanks opgenomen. Ook voor tanks van gewapende kunststof, die gebruikt mogen worden voor het vervoer van een aantal brandbare en bijtende vloeistoffen, zijn aanvullende eisen opgesteld voor de materialen, bouw en keuringen. Voor het internationale vervoer zijn in het ADR met ingang van 1 oktober 1978 voor de categorie tankwagens strengere eisen

gesteld met betrekking tot de constructie, uitrusting, prototypekeuring, periodieke keuringen, kenmerking en het gebruik in het algemeen.

De belangrijkste hiervan betreffen:

- de verhoging van de minimumwanddikte (sedert 1968 in Nederland van toepassing);
- de bescherming van de zij- en achterkant van de tank (sedert 1968 in Nederland van toepassing);
- de eisen met betrekking tot de stabiliteit;
- het verbod van afwisselend vervoer met levensmiddelen, tenzij grondig gereinigd ter voorkoming van gevaar voor de volksgezondheid.

Per klasse van gevaarlijke stoffen zijn er verder, rekening houdend met hun specifieke gevaarskarakter, zonodig aanvullende bepalingen. Ten gevolge van de invoering van deze strengere eisen is er ook een uitbreiding gegeven aan het aantal stoffen dat in tankwagens mag worden vervoerd.

2.2. De voertuigen, die *tankcontainers* (officieel laadketels genoemd), vervoeren zijn nog niet gelijk gesteld met tankwagens. De trekkende motorvoertuigen en de dragende voertuigen vallen hierdoor niet onder een toelatings- en jaarlijks-periodieke keuring. Er wordt naar gestreefd dit te veranderen.

2.3. De bijzondere eisen waaraan *vrachtwagens* moeten voldoen zijn afhankelijk van de aard van de vervoerde gevaarlijke stoffen. Zij hebben veelal betrekking op de constructie van de laadruimte (open/gesloten bak, ventilatie; moeilijk brandbaar materiaal, hoofdschakelaar in de elektrische installatie, afscherming motor en uitlaat). De voorschriften voor de laadbak zijn van overeenkomstige toepassing bij het vervoer van grote laadkisten (containers met een inhoud van meer dan 3 m³).

2.4. In aanvulling op deze algemene eisen zijn *voertuigen die ontploffingsgevaarlijke stoffen vervoeren* in vier typen onderverdeeld op basis van maximaal toegestane hoeveelheden. De diverse typen mogen beperkte hoeveelheden van de verschillende ontploffingsmiddelen of hiermee geladen voorwerpen vervoeren. Het type waarop de zwaarste eisen van toepassing zijn, uitgevoerd met een gesloten laadbak, («transporteenheid B III») is onderworpen aan een toelatings en jaarlijkse keuring door de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

3. Toelichting op de voorschriften voor spoorwegvoertuigen voor vervoer van gevaarlijke stoffen

3.1. In het VSG worden voorschriften gegeven voor spoorwegvoertuigen geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per klasse. Zo zijn bij voorbeeld voor het vervoer van sterk gekoelde vloeibaar gemaakte gassen speciale voorschriften en richtlijnen opgenomen voor de materialen en de vervaardiging van houders van reservoirwagens. (Aanhangsel IIB van het VSG). Naast deze voorschriften zijn ook in het ARD en in de bepalingen van de UIC, de zogenaamde UIC-fiches, eisen vastgelegd waaraan de vervoermiddelen moeten voldoen. Deze bepalingen bevatten ook eisen die voor alle vervoermiddelen gelden en niet alleen voor vervoermiddelen bestemd voor gevaarlijke stoffen.

3.2. Voor het internationale vervoer zijn met ingang van 1 oktober 1978 de voorschriften betreffende de constructie, de beproeving en het gebruik van reservoirwagens van kracht geworden (Aanhangsel XI van het RID). Voor het nationale vervoer zullen deze voorschriften in het VSG worden opgenomen. Deze bepalingen gelden voor reservoirwagens voor het vervoer van alle stoffen welke tot dit vervoer zijn toegelaten. Zij bevatten onder meer bepalingen betreffende de materialen die gebruikt worden, de wanddikte (afhankelijk van de te vervoeren stof minimaal 6 mm tot 15 mm), bepalingen met betrekking tot de uitrustingsdelen, en de keuringen (keuring van het proto-

type en periodieke keuringen). In deze nieuwe voorschriften zijn tevens bepalingen opgenomen ten aanzien van de kenmerking van de reservoirs en het gebruik (bijvoorbeeld vullingsgraden). Per klasse van gevaarlijke stoffen zijn verder specifiek voor die stoffen geldende bepalingen opgenomen met betrekking tot gebruik, constructie, uitrustingsdelen, keuringen, kenmerking en bedrijfsvoorschriften.

4. Toelichting omtrent de verkeersveiligheid op binnenwateren.

Voor verschillende vaarwegen en havens zijn in plaatselijk geldende reglementen speciale bepalingen opgenomen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De bepalingen kunnen voorschriften bevatten over de maximaal toegelaten afmetingen of snelheden, verboden manoeuvres, verboden of aangewezen ligplaatsen, enz. Het doel hiervan is scheiding van «normale» en «gevaarlijke» scheepvaart ter verkleining van risico's.

Met de aanleg van speciale ligplaatsen bij sluisen en bruggen werd destijds een aanvang gemaakt toen het aantal kegelschepen bij bepaalde objecten zo groot werd dat de (niet reglementaire) vóórschutting te grote vertraging ging opleveren voor de andere, eerder aangekomen schepen. Ook deze voorschutting (voor z'n beurt gaan) was een veiligheidsmaatregel ter scheiding van de normale en de kegelschepen.

Nagegaan wordt of het mogelijk of zinvol is schepen geladen met bepaalde soorten zeer gevaarlijke stoffen op hun tocht te «volgen». Voorlopig wordt de aandacht hierbij mede om budgettaire redenen, gericht op de route tussen Rotterdam en Lobith. Dit omdat het de drukst bevaren route van ons land is en omdat intensieve vaart op een rivier met plaatselijk smalle trajecten, bochten en splitsingspunten altijd meer risico's meebrengt dan een kanaal. Voorlopig wordt gedacht aan de volgende keten van begeleidingsposten: Hartel, Brienenoordbrug, Dordrecht (deze 3 zijn geheel of beperkt al aanwezig), Tiel (in oprichting), St. Andries (eventueel), Weurt (realisatie binnen ca. 5 jaar) en eventueel Lobith.

De begeleidingsposten zijn alle bij splitsingspunten op de vaarwegen geprojecteerd omdat daar blijkens de gegevens de meeste ongevallen gebeuren. Bij elke post hoort een patrouilleboot die een dubbele taak krijgt: controle op en begeleiding van de scheepvaart in de normale situatie en bij calamiteiten verkeersregeling op veilige afstand van het object, redding van «mens en dier» alsmede beperkte hulpverlening aan de autoriteiten die de calamiteit bestrijden.

Resumerend kunnen de volgende maatregelen geformuleerd worden, die in het algemeen de veiligheid voor binnenvaartschepen bevorderen, maar in het bijzonder die van «kegelschepen»:

1. uitbreiding met name langs de grote rivieren van het aantal alleen voor kegelschepen gereserveerde wachtplaatsen of, bij voorkeur, overnachtingshavens.

reden: scheiding van schepen naar gevarenklasse, hierdoor vermindering van het risico bij aanvaringen. In de huidige situatie moeten bij nacht of slecht zicht kegelschepen nog vaak langs de vaarwegen voor anker gaan.

2. Opheffing van knelpunten in de vaarwegen.

reden: knelpunten en gebrek aan capaciteit kunnen aanvaringen veroorzaken en geven een verhoogde kans op ongevallen.

3. toezicht op bedieningstijden van kunstwerken in wateren die frequent worden bevaren door kegelschepen.

reden: door het invoeren van te lange spertijden ten behoeve van het wegverkeer ontstaan soms concentraties van schepen. Verder zijn de meeste schepen alleen boven een zekere minimum snelheid goed manoeuvreerbaar. Het meteen openen van een brug bij melding van een (kegel-)schip is veiliger dan de schipper «even» te laten wachten omdat er toevallig veel auto's op de weg zijn.

4. uitbreiding van de patrouillediensten langs de drukke vaarwegen.

reden: toezicht werkt preventief. Ook kan bij onregelmatigheden snel worden ingegrepen waardoor soms calamiteiten zijn te voorkomen of de gevolgen ervan zijn te verkleinen.

5. uitbreiding van het aantal scheepvaartinformatieposten.

reden: verbetering van de controle op de scheepvaart in het algemeen en de kegelschepen in het bijzonder. Verder maakt een goed volg-systeem het mogelijk de hulpverlenende instanties en bestrijdingsorganisaties snel te informeren bij onregelmatigheden of calamiteiten op het water. Ook de overige scheepvaart kan voor elders op de rivier plaatsgevonden hebbende ongevallen of geconstateerde ondiepten, etc. worden gewaarschuwd.

6. bijhouden van een goed gegevensbestand voor vaarwegen.

reden: signalerende functie die snel bijsturen mogelijk maakt en onmisbaar is bij de besluitvorming.

5. Maatregelen ten behoeve van ongevallenbestrijding

5.1. Algemeen

Met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en van Justitie is reeds geruime tijd overleg gaande om te komen tot een rechtstreekse melding van onregelmatigheden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de politie aan het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen, dat belast is met het toezicht op de naleving van de WGS.

Het KCGS kan beoordelen

1. of de onregelmatigheden (mede) zijn veroorzaakt door een overtreding van de voorschriften;
2. welke maatregelen ter correctie noodzakelijk zijn;
3. of – na correctie – het vervoer kan worden voortgezet.

Voor de hulpverlening en/of advies bij de ongevallenbestrijding staan de volgende instanties ter beschikking.

a. de Inspectie voor het Brandweerwezen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Het alarmnummer van de afdeling Ongevalsbestrijding Gevaarlijke stoffen is 070-930000. Verder zijn er acht regionale nummers, waarheen aanvragen om bijstandsverleningen kunnen worden gericht;

b. De Centrale Meldkamer van de Rijkspolitie te Driebergen (03438-4321). Hier zijn de telefoonnummers bekend van instanties, die hulpverlening en/of adviezen in gespecialiseerde vorm kunnen geven, zoals voor ongevallen met radioactieve stoffen, voor giftige stoffen, bestrijdingsmiddelen, chloor, explosieven etc. Op diverse plaatsen in Nederland staan speciale ongevallenbestrijdingswagens ter beschikking;

c. het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (070-637906).

5.2. Ongevallenbestrijding bij de NS

Ten behoeve van de registratie van gegevens over de belading, etc. van wagons wordt door de NS gebruik gemaakt van een computer. In dit zogenaamde Systeem Gegevensverwerking Goederen (SGG) worden alle relevant gegevens opgenomen. Per wagon is bekend het aankomst- en vertrekstation, in welke treinen de wagon meerijdt, de plaats achter de locomotief, afzender en geadresseerde en uiteraard de soort stof, voorzien van een SGG-codenummer.

Aan de hand van de SGG-codenummers is door de NS het boekje «Vervoer van gevaarlijke stoffen, te nemen maatregelen bij ongevallen/onregelmatigheden (VGSO)» uitgegeven. In dit boekje, dat binnen en buiten de NS (onder andere brandweer) een grote verspreiding heeft, staan alle gegevens van de te vervoeren stoffen vermeld, zoals brandgevaarlijkheid en toxiciteit, maar ook welke EHBO-maatregelen genomen moeten worden als iemand in contact met de gevaarlijke stof komt.

Ook maatregelen ter persoonlijke bescherming en maatregelen ter beperking van de omvang van het ongeluk staan aangegeven. Met behulp van dit VGSO kan een ieder bepalen om welke stof het gaat, wie gewaarschuwd moet worden en welke maatregelen nodig zijn. De tekst van de met de SGG-codenummers overeenkomende bladzijde van het VGSO is ook opgenomen in het geheugen van de computer en op de zogenaamde recordak op de Centrale Meldkamer (CMK) van de Spoorwegpolitie te Utrecht. Hierdoor is het ook mogelijk bij een onregelmatigheid met gevaarlijke stoffen de juiste maatregelen te treffen zonder in het bezit te zijn van een VGSO. Met het computersysteem kunnen de transporten goed begeleid worden.

Voor sommige transporten, zoals chloor, worden nog extra maatregelen genomen.

- Dit vervoer vindt grotendeels plaats in gesloten treinen (dat wil zeggen dat alleen chloor vervoerd wordt) waarmede onderweg niet mag worden gemanoeuvrerd. Verder vindt het chloortransport zoveel mogelijk 's nachts plaats, waardoor de kans op botsingen wordt verkleind.

- Maximum snelheid bedraagt 65 km/u. Het tijdschema van de trein wordt voortdurend in de gaten gehouden. Bij een vertraging met onbekende oorzaak van meer dan vijf minuten gaat er direct een melding van één van de 19 verkeersleidingsposten naar de Centrale Meldkamer (CMK) van de Spoorwegpolitie. De CMK schakelt dan de industriële chloorhulpdienst, politie en brandweer in en stuurt een NS-reddingsauto op pad.

- De chloortreinen zijn voor het NS-personeel goed herkenbaar.

- Chloorketelwagens mogen niet worden geheuveld.

- Op de chloorketelwagens is het telefoonnummer (030-354444) van de CMK vermeld, zodat ook «particulieren» een melding kunnen doen van een onregelmatigheid met een chloortrein.

Verder zijn door de NS in het belang van de ongevallenpreventie onder meer de volgende voorzieningen getroffen:

- De NS beschikt over een eigen groep controleurs gevaarlijke stoffen, die de naleving van de vervoersvoorwaarden van het RID/VSG controleert zowel ten aanzien van de afzenders als bij de spoorwegen zelf.

- Er wordt gebruik gemaakt van een eigentijdse instructiemethode voor de rangeerder, de machinist, de wagen- en ladingmeester, kortom: de man op de werkvloer, die als eerste geconfronteerd wordt met een lekkende of ontspoorde wagen met gevaarlijke stoffen. Wat wel, wat niet te doen? Wie waarschuwen? Welke gegevens zijn voor deze waarschuwing van belang? Hoe deze gegevens op te nemen zonder zelf gevaar te lopen?

- Men heeft de beschikking over een eigen reddingsorganisatie welke direct hulp kan verlenen als dat nodig is; regelmatig worden oefeningen gehouden om de gegeven instructie en organisatie op hun doelmatigheid te testen.

- Met verscheidene overheidsinstanties in het Rijnmondgebied, zoals Gemeentelijke Brandweer Rotterdam, Regionale Brandweer Rozenburg, Gemeentelijke Politie Rotterdam, Rijkspolitie, GG en GD, DCMR en de Stichting Europoort/Botlekbelangen hebben de Nederlandse Spoorwegen samengewerkt voor het totstandkomen van een «Bestrijdingsplan spoorweg-ongevallen in Rotterdam en Botlek/Europoortgebied». Hierbij is uitgegaan van een nationaal Rampenplan dat al eerder door de NS was opgesteld.

In het nieuwe Bestrijdingsplan dat binnenkort operationeel wordt, staat precies aangegeven welke taken de diverse instanties hebben ingeval er een ernstig spoorwegongeval plaatsvindt.

5.3. Ongevallenbestrijding op binnenwateren

Om inzicht te krijgen of het noodzakelijk is de rampenplannen voor de Waal te herzien is in de periode van 11 tot 18 mei 1979 een enquête gehouden naar de omvang en de aard van het vervoer over dit binnenwater (zie ook bijlage 3, 1.10).

Behalve de in 3.1 genoemde instanties kunnen de Meldkamers van de Rijkspolitie te Water hulp verlenen. Dit zijn

- Leeuwarden 05100–23044
- Nijmegen 080–775244
- Amsterdam 020–263311
- Dordrecht 078–46444

Als toezicht houdende instantie beraden verschillende provincies met vaarwegen binnen hun grenzen, zich thans op verzoek van de Minister van Binnenlandse Zaken over de opzet en uitvoering van calamiteitsbestrijding op de wateren binnen gemeenten. Getracht zal worden om ook op de grote rivieren te komen tot samenwerkingsregelingen waarin de gemeenten de feitelijke calamiteitenbestrijding zullen verzorgen en waarin de vaarwegbeheerder, i.c. de Rijkswaterstaat, de eigen taak zal inbrengen: bevorderen van een vlotte en veilige vaart. Dergelijke regelingen bestaan al op een aantal kanalen, zoals het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Bij de hulpverlening kan de Rijkswaterstaat op de volgende punten een bijdrage leveren:

- op verschillende vaarwegen beschikt de RWS over patrouillevaartuigen die in de praktijk vrijwel altijd als eerste door de zich in moeilijkheden bevindende schipper worden gewaarschuwd en vaak ook als eerste bij de plaats van het ongeval zijn. In sommige gevallen zal het dan mogelijk zijn een eerste hulp te verlenen, bij voorbeeld met het zich aan boord bevindende brandblusmateriaal, dat echter beperkt van omvang zal zijn. Een en ander dan op voorwaarde dat bemanning en schip geen gevaar mogen lopen en dat de normale taak weer moet worden opgenomen, zodra de (gemeentelijke) hulporganisatie ter plaatse verschijnt;
- het varend personeel beschikt over goed verbindingsmaterieel, is goed thuis op het betreffende vaarwater en heeft een grondige kennis van de scheepvaart en de inrichting van binnenschepen
- de Rijkswaterstaat is in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren verplicht waterverontreiniging te (doen) bestrijden. Meestal is het niet te voorzien of een calamiteit wel of niet op waterverontreiniging zal uitlopen.

ADN	Accord européen relatif aux transports des marchandises dangereuses par voie de navigation (in ontwerp-stadium, zal voorshands niet verder komen, wellicht later aanbeveling worden).
ADNR	Accord européen relatif aux transports des marchandises dangereuses par voie de navigation sur le Rhin (sedert 1-1-'72 van kracht op de Rijn, ontstaan uit ADN. Gebaseerd op Herziene Rijnvaartakte; heeft kracht van wet).
ADR	Accord européen relatif aux transports des marchandises dangereuses par route (begin 1968 in werking getreden); ADR zelf bevat enkele administratieve bepalingen; bijlage A bevat alle regels met betrekking tot de gevaarlijke stoffen zelf, bijlage B die met betrekking tot de voertuigen en het rijden ermee; bijlage A is nagenoeg gelijk aan de overeenkomstige stukken van het RID, bijlage B toegeschreven op wegvoertuigen daardoor op een aantal punten afwijkend van de overeenkomstige stukken van het RID.
ARP	Algemeen Reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen.
ARV	Algemeen Reglement Vervoer per Spoorweg, uitvoering van een deel van Spoorwegwet, waarin onder meer zijn opgenomen analoog aan die van CIM.
B ad S	Bekendmaking aan de Scheepvaart, met name de chemicaliën- en gas-code.
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Berner Spoorwegenconventie), waarin vastgelegd de civielrechtelijke verhouding tussen afzender, bij het vervoer betrokken spoorwegmaatschappijen, geadresseerden. Het geldingsbereik omvat heel Europa minus Sovjet Unie en Albanië, plus enkele landen van Noord-Afrika en het Midden Oosten.
HGS	Handboek Gevaarlijke Stoffen; dit is een vertaling van de IMDG-Code met toevoeging van enkele nationale voorschriften.
IATA	International Air Transport Association; heeft Restricted Articles Regulations ter regeling van gevaarlijke stoffen. Te zijner tijd zal dit terugtreden, wanneer ICAO-regeling rond is. Het bevat slechts onderlinge afspraken tussen IATA-leden. Het bevat geen sanctioneringsmiddelen.
ICAO	International Civil Aviation Organisation, evenals IMCO-organisatie gespecialiseerde-organisatie van VN. Is sedert kort bezig luchtvaartregeling op te zetten, gebaseerd op VN-aanbevelingen.
IMCO	Intergovernmental Maritime Consultative Organization.
IMDG-Code	International Maritime Dangerous Goods Code, door IMCO tot stand gebracht. Dit is een aanbeveling zonder sanctioneringsmiddelen.
KCGS	Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen.
LuVaW	Luchtvaartwet, stelt regels voor de luchtvaart. Te zijner tijd zal de ICAO-regeling worden overgenomen, ter opvulling van een lacune.
LvV	Lijst van Vuurwerken (sedert 13-6-'68 van kracht): van toepassing op het afleveren van vuurwerk door de detaillist aan de consument.
RDHL	Reglement Dienst Hoofd- en lokaal Spoorwegen.
RGS	Reglement Gevaarlijke Stoffen (sedert 13-6-'68 van kracht), uitvoering van art. 3, 4, 10 en 20, WGS.
RICO	Reglement international concernant le transport des conteneurs. Dit is bijlage V bij de CIM, waarin voorschriften met be-

	trekking tot het vervoer van containers, welke een inhoud hebben groter dan 1 m ³ , zijn vastgelegd.
RID	Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (bijlage I bij CIM), waarin klasse-indeling van de gevaarlijke stoffen, voorschriften omtrent verpakking, etikettering, samenlading der goederen, constructie van reservoir-wagens en dergelijke.
ROSK	Reglement Ontploffingsgevaarlijke Stoffen Krijgsmacht; dit is een Koninklijk besluit ter uitvoering van art. 3, lid 2 WGS. Het geldt voor het vervoer van de onderwerpelijke stoffen over de weg en de binnenwateren ten behoeve van 's lands Krijgsmacht en van een bondgenootschappelijke Krijgsmacht.
ROV	Reglement betreffende het onderzoek van vaartuigen; bijlage I van het VBG.
RPR	Reglement van Politie voor de Rijnvaart. Het bevat bepalingen over velerlei onderwerpen, zoals beseining van schepen.
RVGS Sch.w.	Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen in voorbereiding. Schepenwet; deze regelt de veiligheid van de opvarenden op schepen onder Nederlandse vlag, overal ter wereld. (Zie voor buitenlandse schepen op Nederlandse binnenwateren Bijlage I van het VBG).
SOLAS	Safety of Life at sea: internationaal verdrag ter bescherming van mensenlevens op zee; «beheerd» door IMCO. Ingevolge SOLAS moeten er speciale voorschriften komen voor vervoer gevaarlijke stoffen.
SpwW	Spoorwegwet; wet op basis waarvan al het vervoer per spoor is geregeld.
VBG	Reglement betreffende het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (sedert 1-1-'72 van kracht); uitvoeringsbeschikking op basis van het RGS. Het bevat enkele administratiefrechtelijke bepalingen. Het verklaart de IMDG-Code van toepassing op zeeschepen op Nederlandse binnenwateren. Een vertaling van het ADNR is als bijlage bij VBG is als bijlage bij VBG gevoegd. Deze is bij beschikking aangevuld met enige bepalingen (beseining uit RPR).
VLG	Reglement voor het vervoer over land van gevaarlijke stoffen (in werking sedert 13-6-'68); uitvoeringsbeschikking op basis van het RGS. Op enkele onderwerpen na is het een vertaling van bijlagen A en B van het ADR; afwijkingen zijn vervoervergunningen, routing, melding.
VN	Hier is van belang het Comité van deskundigen, ingesteld door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties; heeft aanbevelingen opgesteld inzake vervoer gevaarlijke stoffen, omvattende klasse-indeling, verpakkingsvoorschriften, etikettering en dergelijke.
VSG	Reglement voor het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke goederen (Bijlage I bij ARV); de vertaling van het RID, van kracht voor nationaal vervoer.
WGS	Wet Gevaarlijke Stoffen (sedert 13-6-'68 van kracht). Vormt in het belang van openbare veiligheid de basis voor voorschriften omtrent het vervoer en wat daarmee verband houdt van ontploffingsgevaarlijke stoffen (art. 3), en van de overige gevaarlijke stoffen (art. 4). De WGS geeft ook een basis (zo nodig) voor voorschriften in het belang van de bescherming van personen werkzaam in ondernemingen en van de volksgezondheid (art. 7), voor zover deze soorten voorschriften niet kunnen worden gebaseerd op andere wetten; art. 7 bevat tevens eerste aanzet voor een begin van milieuwetgeving (regels kunnen worden gegeven omtrent de wijze van het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen). Dit artikel is voor de praktijk van geen betekenis gebleken.
WVGS	Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (in voorbereiding).

10 186a-NE *Vervoersvergunning*

1. Het is verboden ontploffingsgevaarlijke stoffen (klassen 1a, 1b, 1c), uitgezonderd lucifers genoemd onder 1 van klasse 1c, te vervoeren zonder een daartoe of vanwege Onze Minister verleende vervoersvergunning. Een zodanige vergunning dient door de zorg van de vervoerder – voor zover hem door Onze Minister niet een algemeen geldende vervoersvergunning is verleend – tijdig voordat het vervoer zal plaatsvinden aan Onze Minister te worden gevraagd; de aanvraag voor een zodanige vergunning dient te worden gericht aan de Kommandant van het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen met gebruikmaking van een aldaar verkrijgbaar aanvraagformulier. Onze Minister kan het model van het aanvraagformulier alsmede van de vervoersvergunning vaststellen.

10 407-NE *Laad- en losplaats (zie ook nr. 11 407)*

1. Het is verboden de in het tweede lid bedoelde gevaarlijke stoffen in een hoeveelheid van meer dan 250 kg brutogewicht per stof,

a. zonder toestemming van de bevoegde plaatselijke autoriteit in een bebouwde kom te laden of te lossen; aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden;

b. zonder de bevoegde plaatselijke autoriteit te hebben ingelicht buiten de bebouwde kom te laden of te lossen.

2. Het in het eerste lid bepaalde is van toepassing bij het laden en lossen van:

a. de volgende stoffen van klasse I d;
i. boriumfluoride en fluor (3);
ii. stoffen genoemd onder 5;
iii. methylbromide, chloorkooloxyde (fosgeen), chloorcyaan en epoxyethaan (ethyleenoxyde) (8a);

iv. chloorwaterstof (10);

v. vloeibare zuurstof (11);

b. fosfor (1) en aluminiumalkylen (3) van klasse II;

c. acroleïne, chloropreen en zwavelkoolstof (1a) van klasse IIIa;

d. de volgende stoffen van klasse I Va;

i. stoffen vallende onder 1–5, 11a), 12a), 13a), 13b), en 14;

ii. vloeistoffen, oplossingen, emulsies of suspensies vallende onder 81;

e. broom (14) van klasse V.

3. Onze Minister kan naast de onder (2) bedoelde stoffen andere gevaarlijke stoffen aanwijzen waarop het bepaalde in het eerste lid van overeenkomstige toepassing is.

10 501a-NE *Routing*

1. Transporteenheden met gevaarlijke stoffen moeten een zodanige route volgen, dat bebouwde kommen zoveel mogelijk worden vermeden.

2. Transporteenheden met onder nr. 10 186a-NE (1) begrepen stoffen, dan wel met meer dan 250 kg brutogewicht van de in nr. 10 407-NE vermelde stoffen, mogen in gedeelten van gemeenten, binnen welke gedeelten bij plaatselijke voorschrift voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wegen of weggedeelten zijn aangewezen en als zodanig zijn aangeduid met borden overeenkomstig model nr. 98 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, geen gebruik maken van andere dan die wegen of weggedeelten behoudens schriftelijke ontheffing van de bij plaatselijk voorschrift aangewezen autoriteit.

3. Onze Minister kan naast de onder (2) bedoelde transporteenheden andere transporteenheden aanwijzen waarop het onder (2) gestelde toepassing dient te vinden.

Het bepaalde in randnummer 10 501a-NE (2) van bijlage I (VGL) van het Reglement Gevaarlijke Stoffen is van toepassing op transporteenheden met:

1. meer dan 250 kg brutogewicht, per stof, van:
 - a. de volgende stoffen van klasse 2:
 - i. koolmonoxyde en koolmonoxyde houdende gassen (1);
 - ii. niet reeds onder randnummer 10 407-NE (2) begrepen gassen van 8a);
 - iii. ethyleenoxyde houdende gassen (9);
 - b. stoffen van 1a), 2b) en van klasse 4.3;
 - c. zirconiumpoeder (6a) van klasse 4.2;
 - d. aceetaldehyde (5) van klasse 3;
 - e. oplossingen van anorganische cyaniden (31b) en vloeibare preparaten van anorganische cyaniden (31c) van klasse 6.1;
 - f. stoffen van 1a), 2a), 6a), 7, 9, 11 en 34 van klasse 8;
 - g. groep A t/m D van klasse 5.2;
2. groep E van klasse 5.2, ongeacht de hoeveelheid.

N.B. De klasse-nummering van de thans geldende tekst is weergegeven.