

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

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

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

Rol V&W:

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

We weten een aantal zaken zeker;

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

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

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

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

Acties:

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

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

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

Interimbeleid:

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

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

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

1.1 } *ingezet*
1.2 } *ingezet*
1.3 } *ingezet*

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

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

geldt niet voor doorvoer!

voor alle overige belastingen!

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

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

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

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

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

Probleemstelling:

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

Tenslotte:

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

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

- Het internibeleid bepaalt volgens het privatiseringsbeleid industrial ownership of voor alle belangen i d'fta proeven gelden?
- voorstel is vaststellen ophieven. Van 1.45 is dat van listing Van het overige minder 1.35 of 1.55 vaststellen qua verkeer voorwaarden met het zij. Het name van container / voortlogg type III verkeer
In alle gevallen max 15.000 kg netto explocore stof!

Sop beperken in ons
 vuurwerk
 c.s. (Culemborg)

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

10.2.e

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

Rol V&W:

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

We weten een aantal zaken zeker;

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

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

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

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

Acties:

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

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

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

Interimbeleid:

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

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

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

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

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

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

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

Probleemstelling:

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

Tenslotte:

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

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

Discussiestuk Interimbeleid vuurwerk

Aanleiding:

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

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

Rol V&W:

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

We weten een aantal zaken zeker;

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

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

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

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

Acties:

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

Grofweg zijn de acties als volgt onder te verdelen:

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

Interimbeleid:

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

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

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

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

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

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

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

Probleemstelling:

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

Tenslotte:

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

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