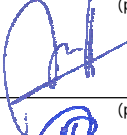





Datum
Februari 2006

Rapport

*De rol van Rijkswaterstaat als
plaatselijke autoriteit voor de Wet
vervoer gevaarlijke stoffen*

| Datum | Functie | Geaccordeerd door | |
|------------------|-------------------------------------|-------------------|---|
| 23 februari 2006 | wnd. Unitmanager Inspectie/Audit | ir. A.P. de Looff |  (paraaf voor akkoord) |
| 20 februari 2006 | Senior Auditor | ir. R.P.G. Bosma |  (paraaf voor akkoord) |



Inspectie Verkeer en Waterstaat



Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Managementsamenvatting | 1 |
| 2 | Werkwijze en uitgangspunten | 3 |
| 2.1 | Aanleiding voor de audit | 3 |
| 2.2 | Afbakening | 3 |
| 2.3 | De uitvoering van de audit | 4 |
| 3 | Bevindingen, analyses en conclusies | 7 |
| 3.1 | Ligplaats nemen met kegelschepen | 7 |
| 3.2 | Laden en lossen van gevaarlijke stoffen | 10 |
| 3.3 | Ontgassen van lege schepen en ladingtanks | 12 |
| 3.4 | Overname bedrijfsafval en afgifte aandrijfstoffen | 13 |
| | Bijlage 1 | 17 |
| | Overzicht bevoegde autoriteiten ADNR | 17 |
| | Bijlage 2 | 23 |
| | Referenties en toetskader | 23 |
| | Bijlage 3 | 25 |
| | Begeleidend schrijven enquête audit Wvgs | 25 |



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum
Februari 2006
Rapport
Wet vervoer gevaarlijke stoffen



1 Managementsamenvatting

Inleiding

De Inspectie Waterbeheer heeft in de periode juni tot en met november 2005 een onderzoek uitgevoerd naar de rol van Rijkswaterstaat op de rijkswateren als plaatselijke autoriteit voor de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Binnen Rijkswaterstaat is de Hoofdingenieur-directeur van de regionale diensten de bevoegde autoriteit met betrekking tot de uitvoering van bepaalde wettelijke voorschriften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De audit 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' staat opgenomen in het meerjarenplan 2005 – 2008 van de Inspectie Waterbeheer (Inspectie VenW, 2004). Het Audit Committee Water heeft een adviserende functie richting de Inspecteur Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het meerjarenplan. Het Audit Committee Water heeft in juni 2005 meegegeven dat het voornamelijk voldoende is de wettelijke taken van Rijkswaterstaat in het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen te inventariseren en de resultaten af te stemmen met Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (ACW, 2005). Dit was mede ingegeven door de geringe herkenbaarheid van de bij Rijkswaterstaat weggelegde taken.

Uit het vooronderzoek is duidelijk geworden dat Rijkswaterstaat een beperkt aantal specifiek (wettelijk) omschreven taken heeft bij het transport van gevaarlijke stoffen. Uit gesprekken met externe deskundigen ontstond ook de indruk dat de te reguleren activiteiten in de praktijk op rijkswateren weinig voorkomen. Om deze vooronderstelling te toetsen is daarom eerst geïnventariseerd hoe vaak Rijkswaterstaat in de praktijk uitvoering geeft aan deze taken.

De inventarisatie is uitgevoerd via een enquête die in oktober 2005 aan de regionale diensten van Rijkswaterstaat is gestuurd. In november 2005 zijn van alle regionale diensten ingevulde vragenlijsten retour ontvangen. De resultaten bevestigden onze vooronderstelling. Besloten is daarom de audit niet voort te zetten.

Belangrijkste conclusies

Op basis van het vooronderzoek en de enquête is geconcludeerd dat de activiteiten in het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen onvoldoende voorkomen om ze als een regulier werkproces van Rijkswaterstaat te kunnen aanmerken. Het weinig voorkomen van deze activiteiten heeft als oorzaak dat de taken bijvoorbeeld alleen in geval van calamiteiten worden uitgevoerd. Daarnaast



zijn in veel gevallen de lokale havenautoriteiten het bevoegde gezag. Omdat de activiteiten weinig voorkomen op rijkswateren kan Rijkswaterstaat maar zelden gebruik maken van haar bevoegdheden.

Gebleken is dat er slechts enkele malen per jaar regulerende activiteiten van Rijkswaterstaat worden verwacht. Het gaat hierbij om de volgende situaties:

- Het ligplaats nemen op geringere afstanden van woongebieden, kunstwerken of tankopslagplaatsen voor het afzetten van personen (alleen bij de regionale dienst Zuid-Holland).
- Het ontgassen van tankschepen en geloste/lege ladingstanks op een specifieke locatie op rijkswateren (alleen bij de regionale dienst Zeeland).

Op basis van bovenstaande conclusies is besloten het onderzoek niet voort te zetten.

Opmerkingen naar aanleiding van het 'wederhoor'

Het concept van dit rapport is voorgelegd aan medewerkers van regionale diensten van Rijkswaterstaat, de Toezichteenheid Binnenvaart en het Scheepvaart en Transport College. Op deze wijze is de mogelijkheid geboden om te reageren op het rapport met als doel feitelijke onjuistheden te corrigeren. Tijdens het wederhoor is het toetskader (onder andere wet- en regelgeving en beleidslijnen) op sommige punten scherpgesteld.



2 Werkwijze en uitgangspunten

2.1 Aanleiding voor de audit

De Inspectie Waterbeheer toetst periodiek de producten en werkprocessen van Rijkswaterstaat door het uitvoeren van audits. De audits hebben betrekking op de toepassing van de waterwet- en regelgeving binnen het vastgestelde beleid. Dit geldt voor alle 'natte' wetten die onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat vallen.

In het meerjarenplan van de Inspectie Waterbeheer worden jaarlijks de onderwerpen geprogrammeerd die voor een audit in aanmerking komen. Een van de onderwerpen uit het 'Meerjarenplan 2005-2008' (Inspectie VenW, 2004) betreft: 'Uitvoering onderliggende besluiten van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen bij het transport van gevaarlijke stoffen over water, in het kader van aandacht voor externe veiligheid'. De selectie van de auditonderwerpen vindt plaats op basis van een risicoanalyse (Inspectie VenW, 2003b). De Inspectie Waterbeheer voert de risicoanalyse uit in samenwerking met de Rijkswaterstaat, het Directoraat-Generaal Water en het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. De risicoanalyse geeft inzicht in de meest risicovolle processen bij de toepassing van waterwet- en regelgeving.

Het Audit Committee Water adviseert de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat over het meerjarenplan. Het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, het Directoraat-Generaal Water, het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart en de Inspectie Waterbeheer zijn vertegenwoordigd in het Audit Committee Water. De Inspecteur-Generaal heeft door middel van het goedkeuren van het meerjarenplan opdracht gegeven voor de uitvoering van de audit.

2.2 Afbakening

De audit richt zich op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijks(binnen)wateren en op de rol van Rijkswaterstaat als plaatselijke autoriteit voor de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De werkzaamheden die Rijkswaterstaat voor de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verricht, hebben een sterke relatie met de externe veiligheid. Externe veiligheid heeft echter geen betrekking op de veiligheid van degenen die bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken.

Onder gevaarlijke stoffen wordt verstaan: 'stoffen of mengsels van stoffen die, vanwege hun intrinsieke eigenschappen of de omstandigheden waaronder zij voorkomen, een gevaar vormen voor de mens of voor het milieu, waardoor schade aan gezondheid of leven kan worden toegebracht'.
Bron: Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, Beleidsplan 2004.



Buiten de scope van de audit valt tevens het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, over de weg, het spoor en de zee. Het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen valt eveneens buiten de reikwijdte van de audit.

De Nederlandse binnenvaartvloot

Nederland heeft met 6.970 binnenvaartschepen de grootste binnenvaartvloot. De ruim 5.800 motorschepen bestaan uit 3.156 motor-vrachtschepen, 733 motortankschepen en 1.030 duw- en/of sleepboten en 929 passagiersschepen. De rest van de vloot bestaat uit 990 duwbakken 132 sleepschepen. Naast de genoemde 6.970 schepen heeft Nederland ook nog ruim 1.800 andersoortige schepen. Onder andere: 14 roll on –roll off schepen (6 voor transport van wagens en acht voor transport van opleggers), 862 dek- en zolderschuiten en 280 drijvende werktuigen (bijvoorbeeld drijvende bokken, kraanschepen en pompschepen voor o.a. cementoverslag).

Bron: www.informatie.binnenvaart.nl.

2.3 De uitvoering van de audit

Het Audit Committee Water heeft geadviseerd dat het vooralsnog voldoende is om de wettelijke taken van Rijkswaterstaat te inventariseren en de resultaten van het onderzoek af te stemmen met Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (ACW, 2005). Voor de uitvoering van de audit is zoveel mogelijk de vaste systematiek gehanteerd (Inspectie VenW, 2003a)

Toetskader

Voorafgaand aan de audit zijn de contouren van het toetskader opgesteld en besproken met deskundigen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren en externe veiligheid. Gesproken is met medewerkers van regionale diensten van Rijkswaterstaat, het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart, de divisies Scheepvaart en Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans: de Toezichtseenheid Binnenvaart) en het Scheepvaart en Transport College.

Het toetskader bestaat onder andere uit wet- en regelgeving en beleidslijnen (bijlage 2). De belangrijkste kaders vormen de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (Bvgs), de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), het 'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation intérieure sur le Rhin' (ADNR) en het Beheersplan voor de Rijkswateren 2005-2008.

In augustus 1996 is de Wet gevaarlijke stoffen vervangen door de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). De Wvgs is een zogenaamde 'raamwet'. Dit houdt in dat de wet geen details regelt maar de basis vormt van de uitvoeringsbesluiten waarin de details zijn geregeld. Een belangrijk uitvoeringsbesluit is het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen. Op grond van artikel 2 van dit besluit is de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) opgesteld. Deze



ministeriële regeling regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren in Nederland. In het VBG is het ADNR op de Nederlandse binnenwateren van toepassing verklaard.

Het ADNR is ontstaan door behoefte aan uniforme wetgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Rijnvaart. Dit verdrag is opgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het 'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route' (ADR) van de Economische Commissie voor Europa is daarvoor als basis gebruikt. Het ADNR is mede gebaseerd op de Akte van Mannheim, ook wel de herziene Rijnvaartakte genoemd.

Figuur 1 geeft schematisch de Nederlandse wetgeving weer met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. In dit kader zijn onder andere ook relevant de Arbeidsomstandighedenwet, Wet op de economische delicten, Scheepvaartverkeerswet en het daarvan afgeleide Binnenvaartpolitiereglement.



Figuur 1: Overzicht Nederlandse wetgeving vervoer over binnenwateren

Vooronderzoek en enquête

Uit het vooronderzoek is duidelijk geworden dat Rijkswaterstaat een beperkt aantal specifiek (wettelijk) omschreven taken heeft bij het transport van gevaarlijke stoffen. Uit gesprekken met externe deskundigen ontstond ook de indruk dat de te reguleren activiteiten in de praktijk op rijkswateren weinig voorkomen. Om deze vooronderstelling te toetsen is daarom eerst geïnventariseerd hoe vaak Rijkswaterstaat in de praktijk uitvoering geeft aan deze taken. Dit is uitgevoerd via een enquête die begin oktober 2005 aan de regionale diensten van Rijkswaterstaat is gestuurd (bijlage 3). In november 2005 zijn van alle regionale diensten ingevulde vragenlijsten retour ontvangen.



Omvang transport gevaarlijke stoffen over binnenwateren

In het rapport van de voormalige Rijksverkeersinspectie met de titel 'Vluchtwegen bij de overslag van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart' is af te leiden dat er circa 400 kegelschepen per dag over de Nederlandse binnenwateren varen (Min. VenW, 2001). Daarnaast geeft de risicoatlas hoofdvaarwegen Nederland van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer een indruk van de omvang van de tankerbinnenvaart op basis van de verkeersregistraties (Min. VenW, 2003). De verkeersregistraties bevatten tevens gegevens over welke gevaarlijke stoffen de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen in Nederland worden vervoerd. Daaruit is af te leiden dat over het algemeen stoffen worden vervoerd met als belangrijkste kenmerk de brandbaarheid. Ook is af te leiden dat het vervoer van giftige stoffen zich beperkt in de tankerbinnenvaart tot de routes Rotterdam – Duitsland en Rotterdam – Antwerpen.

De Nota mobiliteit geeft aan dat in Nederland jaarlijks zo'n 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen worden vervoerd (exclusief cabotage en derdelandenvoer). Het grootste deel bestaat uit internationaal vervoer door pijpleidingen (57%) en dat 61 miljoen ton wordt vervoerd door de binnenvaart wordt. Hiervan is 25% binnenlandse vervoer, de rest is internationaal (Min. VenW, 2004).

Rapport

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek en de enquête is besloten het onderzoek niet voort te zetten. De resultaten van het vooronderzoek en de enquête geven namelijk aan dat de taken die Rijkswaterstaat in het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verricht, maar zeer sporadisch voorkomen. De resultaten van het vooronderzoek en de enquête staan beschreven in hoofdstuk 3 van dit rapport.

Wederhoor

Het rapport is in het kader van wederhoor in concept voorgelegd aan medewerkers van regionale diensten van Rijkswaterstaat en de Toezichteenheid Binnenvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Na verwerking van de reacties is het rapport definitief gemaakt.

Publicatie rapport

Het definitieve rapport zal door de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ter kennisname worden aangeboden aan de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat en het Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart.



3 Bevindingen, analyses en conclusies

Dit hoofdstuk beschrijft de bevindingen die op basis van het vooronderzoek en de enquêteresultaten zijn gedaan. In de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) zijn alle bevoegde Nederlandse autoriteiten opgesomd. Deze autoriteiten zijn bevoegd om beslissingen te nemen over voorschriften in het 'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation intérieure sur le Rhin' (ADNR). Zo is voor 16 voorschriften de Hoofdingenieur-directeur van de regionale diensten de bevoegde autoriteit. Zie bijlage 1 voor een volledig overzicht. De 16 voorschriften zijn gezien hun samenhang in dit hoofdstuk onderverdeeld in vier activiteiten. Het betreft de activiteiten: 'ligplaats nemen met kegelschepen' (3.1), 'laden en lossen van gevaarlijke stoffen' (3.2), 'ontgassen van lege schepen en ladingtanks' (3.3) en 'overname bedrijfsafval en afgifte aandrijfstoffen' (3.4).

3.1 Ligplaats nemen met kegelschepen

Het Binnenvaartpolitierglement (Bpr) verstaat onder ligplaats nemen het ankeren of meren (aan de wal) van een schip. Een schip dat is geladen met gevaarlijke stoffen, zoals bedoeld in het ADNR, dient bij het ligplaats nemen te voldoen aan verplichtingen van het Bpr (onder andere hoofdstuk 7) en het ADNR.

Het is van belang dat er voldoende ligplaatsen langs hoofdvaarwegen zijn om binnenvaartschippers in staat te stellen te voldoen aan (inter)nationale regelgeving op het gebied van rust-/vaartijden. Het scheepvaartverkeer zal in de toekomst toenemen en daarmee ook het aantal kegelschepen. Om te achterhalen of voldoende wordt voorzien in de behoefte is in 2002 de behoefte naar ligplaatsen langs de hoofdvaarwegen geïnventariseerd. De conclusie van het onderzoek was dat er een tekort is aan ligplaatsen (Min. VenW, 2001).

Binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen worden onderverdeeld in twee categorieën, namelijk drogeladingschepen en tankschepen. Tankschepen kennen een verdere indeling in Type G-schepen (gassen), Type C-schepen (chemicaliën) en Type N-schepen (meestal minerale oliën). Het ADNR is opgebouwd op basis van onderwerpen die voor beide scheepscategorieën hetzelfde zijn. Wel gelden er per onderwerp specifieke voorschriften. Een voorbeeld zijn de artikelen 7.1.5.4.2; 7.2.5.4.2; waar 'het ligplaats nemen' respectievelijk voor drogeladingschepen en tankschepen is geregeld.



Wettelijk kader

Rijkswaterstaat heeft, indien zij bevoegde autoriteit is in het kader van de ADNR, vier taken met betrekking tot het ligplaats nemen van kegelschepen. De volgende artikelen zijn van toepassing:

| Artikel: | Betreft: |
|--|--|
| 1.8.1.3; | Aanwijzen van ligplaats bij overtreding tegen de voorschriften. |
| 7.1.5.4.2; 7.2.5.4.2; | Ontslaan van de verplichting voor permanente aanwezigheid van een deskundige aan boord van een schip. |
| 7.1.5.4.3; 7.1.5.4.4; 7.2.5.4.3; 7.2.5.4.4; | Ligplaats nemen op geringere afstanden tot woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen met kegelschip. |
| 7.1.5.5; | Bevoegde autoriteit op hoogte brengen als een schip gevaar oplevert en stoffen van Klasse 1 vervoert of een seinvloering van 3 kegels voert. |

Resultaten

Op basis van art. 1.8.1.3 heeft Inspectie VenW als bevoegde autoriteit de mogelijkheid om bij één of meerdere overtredingen tegen voorschriften van het ADNR een schip op een daarvoor aangewezen plaats vast te houden. Indien de Inspectie VenW het schip op rijkswateren wil vasthouden, dan is Rijkswaterstaat de bevoegde autoriteit om een geschikte ligplaats op rijkswateren aan te wijzen. Uit de enquêteresultaten blijkt echter dat de diensten niet of nauwelijks van doen hebben met dit artikel. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de Toezichteenheid Binnenvaart van de Inspectie VenW de schepen voornamelijk in havens inspecteert vanwege de bereikbaarheid. In havens ligt de bevoegdheid bij lokale havenautoriteiten en niet bij Rijkswaterstaat. In geval van overtredingen zal de lokale havenautoriteit dan een ligplaats aanwijzen. Dat verklaart ook waarom Rijkswaterstaat als bevoegd gezag in de praktijk niet of nauwelijks met dit artikel te maken heeft.

Een binnenvaartschipper kan na het ligplaats nemen een ontheffing aanvragen de verplichte aanwezigheid van een 'ADNR-deskundige' aan boord van het drogeladingschip of tankschip (art. 7.1.5.4.2; 7.2.5.4.2). Uit de enquête blijkt dat jaarlijks bij de helft van de diensten niet meer dan tien aanvragen binnenkomen voor een ontheffing. Belangrijkste oorzaak voor het lage aantal aanvragen is te verklaren door de continu-vaart van tankschepen. Daarnaast kunnen meerdere personen op een schip 'ADNR-deskundige' zijn. Toestemming voor het ontslaan van één van de deskundigen aan boord van het schip is niet vereist, mits er tenminste één deskundige overblijft.

Voor het ligplaats nemen met een kegelschip op geringere afstand van woongebieden, kunstwerken of tankopslagplaatsen dan is voorgeschreven (7.1.5.4.3; 7.1.5.4.4; 7.2.5.4.3; 7.2.5.4.4), dient toestemming gevraagd te worden. Rijkswaterstaat Oost-Nederland en Limburg geven in de enquête aan dat zij een aantal malen per jaar het verzoek van binnenvaartschippers ontvangen om op geringere afstand ligplaats te mogen nemen. Rijkswaterstaat Oost-Nederland voegt toe dat bunkerschepen regelmatig toestemming vragen



voor het afmeren van één en soms ook twee kegelschepen langs het bunkerschip. Rijkswaterstaat Zuid-Holland geeft aan regelmatig vragen om toestemming te krijgen voor het op- en afzetten van personen. In deze gevallen gaat het vooral om het aan of van boord brengen van personen, bagage of boodschappen. De andere diensten ontvangen blijkens de enquête geen aanvragen.

Schepen die gevaar kunnen opleveren dienen dit volgens artikel 7.1.5.5. onverwijld mee te delen aan de plaatselijk bevoegde autoriteit. Het gaat in dit artikel om schepen die ontplofbare stoffen of goederen (Klasse 1), brandbare vaste stoffen (Klasse 4.1) of organische peroxiden (Klasse 5.2) vervoeren, en waarvoor een seinvoering van drie kegels is vereist. Met gevaar, in de context van dit artikel, worden schepen bedoeld die in ongunstige omstandigheden van buitenaf verkeren of dat sprake is van bijvoorbeeld een ongeval of incident. Uit de enquêteresultaten komt naar voren dat de diensten niet bekend zijn met situaties waarbij de hierboven bedoelde schepen gevaar hebben opgeleverd. Oorzaak van de onbekendheid is dat schepen die verplicht zijn tot het voeren van drie kegels weinig voorkomen en een gevaarlijke situatie zich tot op heden niet heeft voorgedaan.



Ligplaatsen voor kegelschepen worden aangegeven door een tweetal borden waarvan er één op de foto staat. Het betreft hier een kegelligplaats in de nabijheid van een kunstwerk c.q. een sluis.



Geconcludeerd kan worden dat alleen het ligplaats nemen op geringere afstanden van woongebieden, kunstwerken of tankopslagplaatsen voor het afzetten van personen (met name Rotterdam) regelmatig voorkomt. Opvallend is dat de dienst Zuid-Holland relatief veel aanvragen krijgt, terwijl andere diensten bij de inventarisatie aangeven hier (nagenoeg) niet mee te maken te hebben. De andere taken met betrekking tot ligplaats nemen komen in de praktijk niet of nauwelijks voor. De verklaring kan voornamelijk gezocht worden door de continu-vaart. Daarnaast kunnen meerdere personen op een schip 'ADNR-deskundige' zijn. Toestemming voor het ontslaan van één van de deskundigen aan boord van het schip is daarom niet vereist.

3.2 Laden en lossen van gevaarlijke stoffen

Paragraaf 3.2 beschrijft welke regels er gelden voor schepen die beladen zijn met goederen die worden gereguleerd via het ADNR. In onderstaande paragraaf wordt expliciet ingegaan op locaties waar naast het afmeren ook laad- en losacties mogen worden ondernomen.

Wettelijk kader

Rijkswaterstaat is het bevoegd gezag voor laad- en loshandelingen op rijkswateren volgens de VBG. Via de VBG zijn de volgende artikelen over laad- en loshandelingen uit het ADNR voor Rijkswaterstaat van toepassing verklaard:

| Artikel: | Betreft: |
|--|--|
| 3.2.3, kolom 20, aantekening 28, onder b | Melding van binnenvaartschipper in ontvangst nemen indien tijdens het vervoer de concentratie van zwavelwaterstof in lading hoger wordt dan 1,85%. Bepalen loslocatie wanneer een beduidende verhoging van de concentratie van zwavelwaterstof in een ladingruimte het ontsnappen van zwavel doet vermoeden. |
| 7.1.4.7.1; 7.2.4.7.1 | Bepalen laad of loslocatie van gevaarlijke goederen |
| 7.1.4.7.2 | Bepalen laad of loslocatie van bepaalde stoffen, voorwerpen en goederen (schepen met drie blauwe kegels of drie blauwe lichten) |
| 7.1.4.8.1 | Verlenen van een schriftelijke toestemming voor het aanvangen van laad- en loshandelingen van bepaalde stoffen, voorwerpen en goederen (schepen met drie blauwe kegels of drie blauwe lichten). Dit moet ook indien er andere goederen worden gelost maar in het schip bepaalde stoffen, voorwerpen en goederen (schepen met drie blauwe kegels of drie blauwe lichten) aanwezig zijn. |
| 7.1.6.14 voor HA06 | Het toestaan om af te wijken van de eis dat tijdens het laden of lossen van deze stoffen of voorwerpen andere laadruimen en brandstoftanks niet geladen of gelost mogen worden. |
| 7.2.4.24 | Uitzonderingen toestaan op de regel dat tijdens het laden of lossen van ladingtanks niets anders mag worden geladen of gelost. |



Resultaten

Uit de enquêteresultaten blijkt dat het merendeel van de laad- en loslocaties voor gevaarlijke stoffen gesitueerd is in havens. Doordat het beheer over deze havens is weggelegd bij andere partijen dan Rijkswaterstaat, is Rijkswaterstaat niet verantwoordelijk voor het aanwijzen van laad- en losplaatsen voor de overslag van gevaarlijke stoffen. Er bestaan overigens wel Rijkshavens, maar de enquête heeft niet uitgewezen dat daar reguliere overslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

In die gevallen dat er bepaalde aangewezen gevaarlijke stoffen (3 kegels) moeten worden overgeslagen op de vaarweg, *dus buiten de haven*, zal Rijkswaterstaat wel op moeten treden als bevoegd gezag. Dit geldt ook als tankschepen andere goederen willen laden of lossen tijdens het laden of lossen van de ladingstanks. Rijkswaterstaat zal dan, voordat er met overslag wordt aangevangen, schriftelijk toestemming moeten verlenen en de locatie moeten aanwijzen waar de overslag mag plaatsvinden. In de praktijk blijkt dergelijke overslag buiten havens niet of nauwelijks voor te komen. Denkbaar is wel dat overslag plaatsvindt in geval van calamiteiten. In het geval dat de omvang van de calamiteit echter zodanig is, dat er opschaling plaatsvindt richting de burgemeester van de gemeente waarin de calamiteit zich voordoet, zal Rijkswaterstaat haar taak als bevoegd gezag uit moeten voeren conform de instructies van de burgemeester. De beleidsruimte van Rijkswaterstaat is in dat geval beperkt.



Lossen van een tankschip met één blauwe kegel bij een benzinehandelaar in Arnhem.



Geconcludeerd kan worden dat laad- en loshandelingen van gevaarlijke stoffen over het algemeen worden uitgevoerd in havens waarbij het beheer is weggelegd bij andere partijen dan Rijkswaterstaat. Regulerende handelingen ten aanzien van laden en lossen door Rijkswaterstaat, waarvoor de bevoegdheid via het ADNR bij haar is weggelegd, komen daardoor in de praktijk niet of nauwelijks voor.

3.3 Ontgassen van lege schepen en ladingtanks

Ontgassen is het verwijderen van ladingrestanten die in ladingstanks zijn achtergebleven door actieve beluchting, zodat de volgende lading niet wordt vervuild. Het ontgassen van tankschepen en geloste/lege ladingstanks naar de atmosfeer is alleen toegestaan indien het op grond van andere internationale of nationale wettelijke voorschriften niet verboden is. Het ontgassen kan op een (wal)locatie gebeuren of tijdens de vaart.

Wettelijk kader

Rijkswaterstaat is volgens de VBG het bevoegd gezag voor het aanwijzen van locaties om tankschepen en geloste/lege ladingstanks te ontgassen. Via het VBG zijn de volgende artikelen uit het ADNR voor Rijkswaterstaat van toepassing verklaard:

| Artikel: | Betreft: |
|-----------------|---|
| 7.2.3.7.1 | Het aanwijzen van een plaats voor het ontgassen van geloste of lege ladingtanks die bepaalde gevaarlijke stoffen hebben bevat. |
| 7.2.3.7.3 | Bevestigen door Rijkswaterstaat dat er geen plaatsen aanwezig zijn om te ontgassen, waardoor tijdens de vaart kan worden ontgast. |

Resultaten

Het vooronderzoek en de enquête hebben niet uitgewezen dat er voor rijkswateren andere wettelijke voorschriften voor het ontgassen gelden dan het ADNR.

Uit de enquêteresultaten blijkt dat geen enkele regionale dienst van Rijkswaterstaat plaatsen/locaties heeft aangewezen voor het ontgassen van tankschepen en geloste/lege ladingstanks. Eén regionale dienst gedooft daarentegen wel een locatie waar kan worden ontgast. Afhankelijk van de windrichting is daar ontgassen mogelijk. Hiervoor ontvangt de dienst één tot tien verzoeken per jaar.

Een mogelijke verklaring voor het niet aanwijzen van specifieke plaatsen kan zijn dat er voldoende mogelijkheden zijn voor de binnenvaart om tijdens de vaart te ontgassen. Tijdens het onderzoek en de enquête is niet gebleken dat andere internationale of nationale wettelijke voorschriften het ontgassen van tankschepen en geloste/lege ladingstanks naar de atmosfeer verbieden. De



regionale diensten ontvangen dan ook geen verzoeken van de binnenscheepvaart om op bepaalde locaties te mogen ontgassen.

Een andere mogelijkheid is dat in de binnenvaart steeds meer sprake is van compatibiliteitstransport. Dat betekent bijvoorbeeld dat na benzine een product wordt geladen dat geen last heeft van de vervuiling door de benzineresten die in de tanks achter zijn gebleven. Ontgassen is dan niet nodig. Verladere zijn vervolgens verantwoordelijk voor het afvangen en verwerken van de benzinedampen die vrijkomen tijdens het beladen van de binnenvaartschepen. Ook geldt sinds 1 januari 2006 een totaal verbod op het ontgassen van benzinedampen door binnenvaartschepen. Hiermee verminderen de ontgassingsemissies met 1/3 (TK, 2004-2005).

Geconcludeerd kan worden dat het ontgassen van tankschepen en geloste/lege ladingstanks sporadisch alleen op één specifieke locatie bij de regionale dienst Zeeland plaatsvindt. Bij de overige regionale diensten zijn voldoende mogelijkheden voor de binnenvaart om tijdens de vaart te ontgassen.

3.4 Overname bedrijfsafval en afgifte aandrijfstoffen

De binnenvaartschipper kan zich op diverse locaties in Nederland ontdoen van scheepsbedrijfsafval. Scheepsbedrijfsafval is afgewerkte olie, bilgewater en ander olie- en vethoudend afval zoals afgewerkt vet, gebruikte filters, gebruikte poetslappen, vaten en verpakkingsmateriaal van dit afval.

Lozing op het oppervlaktewater van afvalstoffen of afvalwater is niet toegestaan. Afgifte mag alleen bij een erkende ontvangstvoorziening. Dit kan een wallocatie zijn of een milieubootlocatie, bijvoorbeeld een bilgeboot. Figuur 2 geeft een totaal overzicht van het inzamelnetwerk in Nederland van de Stichting Afvalstoffen & Vaarwegdocumenten Binnenvaart.

Wettelijk kader

Rijkswaterstaat is volgens de VBG op rijkswateren, dus buiten de haven, het bevoegd gezag dat toestemming kan verlenen om tijdens de overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en afgifte van scheepsaandrijfstoffen af te wijken van wettelijke (ADNR-) voorschriften. Via de VBG zijn de volgende artikelen uit het ADNR voor Rijkswaterstaat van toepassing verklaard:

| Artikel: | Betreft: |
|-----------|--|
| 7.2.4.2.4 | Toestemmen met afwijken van artikel 7.2.4.2.2 en tijdens laden en lossen ook van 7.2.4.2.3. |
| 7.2.4.2.2 | Het toelaten dat tijdens het laden en lossen van stoffen waarvoor explosiebescherming wordt vereist evenals tijdens het ontgassen van tankschepen er mag worden afgemeerd en overname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval mag plaatsvinden. |

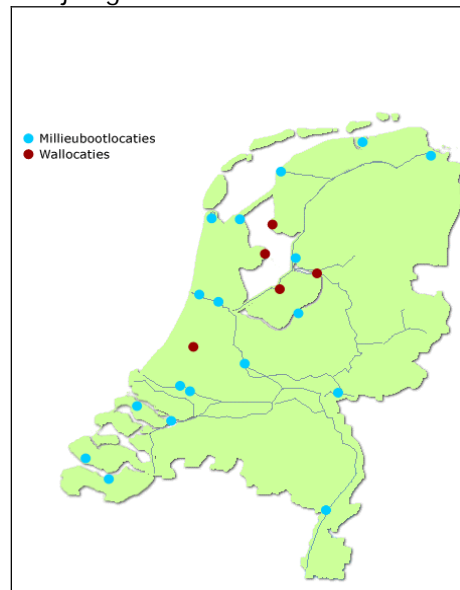


7.2.4.2.3

Het toelaten dat tijdens het lossen van stoffen waarvoor explosiebescherming wordt vereist mag worden afgemeerd en afgifte van scheepsaandrijfstoffen mag plaatsvinden.

Resultaten

Tijdens het laden en lossen van stoffen waarvoor explosiebescherming wordt vereist, mag een bilgeboot niet langszij afmeren en is het niet toegestaan olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval over te slaan. Tijdens het ontgassen van tankschepen mag dit ook niet. Uitzonderingen daarop zijn bilgeboten die voldoen aan de eisen ten aanzien van explosiebescherming voor de gevaarlijke stof die op dat moment wordt geladen of gelost. Rijkswaterstaat kan afwijkingen van deze verbodsbepalingen toelaten. In de praktijk blijkt dat geen van de regionale diensten hiervoor verzoeken van binnenvaartschippers ontvangt. Rijkswaterstaat kan daarom geen gebruik maken van haar bevoegdheid om afwijkingen toe te staan.



Figuur 2: Inzamelnetwerk scheepsafvalstoffen (bron: www.sabni.nl)

Een bunkerboot is gebouwd en ingericht voor het vervoer en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen aan andere schepen. Tijdens het laden en lossen van stoffen waarvoor explosiebescherming wordt vereist, mag een bunkerboot niet langszij afmeren en is het niet toegestaan scheepsaandrijfstoffen af te geven. Dit verbod geldt niet voorzover de bunkerboot voldoet aan de eisen ten aanzien van de explosiebescherming voor de gevaarlijke stof die op dat moment wordt geladen of gelost. Rijkswaterstaat kan *tijdens het lossen* van de gevaarlijke stof afwijkingen van deze verbodsbepalingen toelaten. In praktijk blijkt dat de regionale diensten hiervoor geen verzoeken van binnenvaartschippers ontvangen. Rijkswaterstaat kan daarom geen gebruik maken van haar bevoegdheid om afwijkingen toe te staan.



Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in beide gevallen dergelijke activiteiten in havens gebeuren, ofwel niet gelijktijdig voorkomen, ofwel dat bilgeboten en bunkerboten voldoen aan de eisen van explosiebescherming voor de gevaarlijke stof die op dat moment wordt geladen of gelost.

Geconcludeerd kan worden dat Rijkswaterstaat van haar bevoegdheid op grond van artikel 7.2.4.2.4 geen gebruik maakt omdat in de praktijk blijkt dat de regionale diensten geen verzoeken van binnenvaartschippers ontvangt die willen afwijken van de artikelen 7.2.4.2.2 en 7.2.4.2.3.





Bijlage 1

Overzicht bevoegde autoriteiten ADNR

(Tekst geldend op: 17-11-2005)

Bijlage 4, bedoeld in [artikel 2, eerste lid, onderdeel d](#), van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen

ERKENDE INSTANTIES

Artikel 1

Bevoegde autoriteiten in bijlage 1 bij het Protocol bij het ADNR zijn op basis van:

- a. artikel 3; de Directeur-Generaal Goederenvervoer (Afdeling Lading en Risicobeleid);
- b. artikel 4; de Directeur-Generaal Goederenvervoer (Afdeling Lading en Risicobeleid);
- c. artikel 4; de Inspecteur-Generaal Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Artikel 2

In de onderstaande tabel zijn de bevoegde autoriteiten opgenomen met betrekking tot de uitvoering van de voorschriften in de vermelde nummers van [bijlage 1](#) voor zover bedoelde handelingen worden uitgevoerd door Nederlandse bevoegde autoriteiten.

Tabel 1

| Nummer | Bevoegde autoriteit |
|--|---|
| 1.2.1 Toelating monstername-inrichting | IVW |
| 1.2.1 Erkende veilige elektrische inrichting | IVW |
| 1.2.1 Openingsdruk | IVW/Classificatiebureau |
| 1.5.1.1.1; 1.5.1.2.1; 1.5.1.2.2 | DGG/VL |
| 1.5.1.3.1; 1.5.1.3.2; 1.6.7.2.1 Tabel 2; | IVW |
| 1.6.7.2.1 Tabel 2 | |
| 1.8.1.1; 1.8.1.2 | IVW |
| 1.8.1.3 | in havens: havenmeester / <u>buiten havens: IHD-RWS</u> |
| 1.8.3.7; 1.8.3.8; 1.8.3.10; 1.8.3.14; 1.8.3.16; | SEV |
| 1.10.1.6 | KOFS |
| 1.10.3.2.2 opmerking | Politie |
| 2.2.1.1, voor zover het betreft de autoriteit in het Handboek beproevingen en criteria | TNO PML |
| 2.2.1.1.3; 2.2.1.3; Opmerking bij UN-nummer 0190 | TNO PML, of Defensie, laatstgenoemde voor zover het betreft classificatie van uitsluitend voor de krijgsmacht bestemde munitie en toelating van de verpakking ervan |



| Nummer | Bevoegde autoriteit |
|--|--|
| 2.2.41.1, voor zover het betreft de autoriteit in het Handboek beproevingen en criteria | TNO PML |
| 2.2.41.13 | |
| 2.2.51.1, voor zover het betreft de autoriteit in het Handboek beproevingen en criteria | |
| 2.2.52.1.8 | |
| 2.2.62.1.8; 2.2.62.1.9, Opmerking | LNV of VWS |
| 2.2.9.1.12 | VROM |
| 3.1.2.6 | LR |
| 3.3.1, bijzondere bepaling 16 en 178 | TNO PML of Defensie, laatstgenoemde voor zover het betreft classificatie van uitsluitend voor de krijgsmacht bestemde munitie en toelating van de verpakking ervan |
| 3.3.1, bijzondere bepaling 181, 237, 239, 266, 271, 272 en 278 | TNO PML |
| 3.3.1, bijzondere bepaling 283 | LR |
| 3.3.1, bijzondere bepaling 288, 309 en 311 | TNO PML |
| 3.3.1, bijzondere bepaling 645 | IVW |
| 3.2.3, Kolom 20, aantekening 12, onder p) en q) | IVW |
| 3.2.3, Kolom 20, aantekening 28, onder b) | in havens: havenmeester; buiten havens: <u>IID-RWS</u> |
| 5.2.2.1.9 | TNO PML |
| 5.5.1.2; 5.5.1.3 | LNV of VWS |
| 7.1.4.3.5 | VROM SZW |
| 7.1.4.3.6 | VROM SZW |
| 7.1.4.7 | in havens: havenmeester; buiten havens: <u>IID-RWS</u> |
| 7.1.4.8 | in havens: havenmeester; buiten havens: <u>IID-RWS</u> |
| 7.1.4.9 | IVW |
| 7.1.4.14.7.1.1, Opmerking; 7.1.4.14.7.3.2; 7.1.4.14.7.3.8; 7.1.4.14.7.5.1; 7.1.4.14.7.6.2; 7.1.4.14.7.7 | VROM SZW |



| Nummer | Bevoegde autoriteit |
|---|--|
| 7.1.4.16 | IVW |
| 7.1.5.4.2 | in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 7.1.5.4.3; 7.1.5.4.4; 7.1.5.5; 7.1.6.14 voor HA06 | in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 7.2.2.6 | IVW |
| 7.2.3.7.1; 7.2.3.7.3 | in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 7.2.4.2 | Voor 7.2.4.2.1: IVW Voor 7.2.4.2.2 en 7.2.4.2.3: in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 7.2.4.7.1 | in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 7.2.4.9; 7.2.4.10.1 | IVW |
| 7.2.4.15.3 | SZW |
| 7.2.4.24; 7.2.5.4.2; 7.2.5.4.3; 7.2.5.4.4 | in havens: havenmeester; buiten havens: HID-RWS |
| 8.1.6.1; 8.1.6.2; 8.1.6.3; 8.1.7; 8.1.8.3; 8.1.8.7; 8.1.8.8; 8.1.8.9; 8.1.9.1; 8.1.10 | IVW |
| 8.2.1.2 | DGG/VL |
| 8.2.1.2; 8.2.1.3; 8.2.1.4 | KOFS |
| 8.2.1.5; 8.2.1.6; 8.2.1.7; 8.2.1.8 | KOFS |
| 8.2.1.9; 8.2.1.10 | IVW |
| 8.2.2.6.1; 8.2.2.6.4; 8.2.2.6.5; 8.2.2.6.7; 8.2.2.7; 8.2.2.8 | KOFS |
| 8.3.5 | IVW |
| 8.6.3 | IVW |
| 8.6.4.2.6 | IVW/Classificatiebureau |
| 9.2.0.94.4; | IVW |
| 9.3.1.23.1; | I.R/Classificatiebureau |
| 9.3.1.50.2; 9.3.2.12.7 | IVW |
| 9.3.2.23.5; 9.3.2.50.2; 9.3.3.12.7; | IVW |
| 9.3.3.23.5; 9.3.3.50.2 | IVW |

Artikel 3

1.

In tabel 1 wordt verstaan onder:

- a. Classificatiebureau: een classificatiebureau dat door alle Rijnsoeverstaten en België is erkend;



- h.** Defensie: Militaire Commissie Gevaarlijke Stoffen van het Ministerie van Defensie;
- c.** DGG/VL: Minister, namens deze het hoofd van de afdeling Lading en Risicobeleid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer;
- d.** HID-RWS: Minister, namens deze de betrokken hoofdingenieur-directeur van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat;
- e.** IVW: Minister, namens deze de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- f.** KOFs: het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart;
- g.** LR: Lloyds Register Nederland B.V.
- h.** LNV: de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;
- i.** SEV: Stichting Exameninstituut Veiligheidsadviseur;
- j.** SZW: de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;
- k.** TNO PML: het Prins Maurits Laboratorium van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek;
- l.** VROM: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- m.** VWS: de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Artikel 4

1.

In dit artikel wordt verstaan onder:

- a.** overeenstemming vooraf: het KOFs doet schriftelijk een voorstel aan de Minister, die, indien akkoord, instemt;
- b.** informatie achteraf: het KOFs informeert schriftelijk achteraf de Minister door toezending van een jaarlijks verslag, houdende aantallen examens, aantallen geslaagden aan wie een ADNR verklaring is verstrekt, alsmede een evaluatie.

2.

Bij het uitoefenen van zijn bevoegdheden als bedoeld in artikel 1 van deze bijlage geeft het KOFs toepassing aan tabel 2.

Tabel 2. Specifieke bevoegdheden KOFs

| Nummer | Bevoegdheid van KOFs | Overeenstemming vooraf | Informatie achteraf |
|--------------------|--|------------------------|---------------------|
| 8.2.1.2 | Afgifte verklaring ADNR-deskundige | | X |
| 8.2.1.4 | Aantekening herhalingscursus ADNR-deskundige | | X |
| 8.2.1.5 of 8.2.1.7 | Aantekening vervolgcursus Gas of Chemie | | X |
| 8.2.1.6 of 8.2.1.8 | Aantekening verlenging Gas of Chemie | | X |
| 8.2.2.6 | Erkenning opleidingen: | | |
| | - vaststellen erkenningsrichtlijn | X | |



| Nummer | Bevoegdheid van KOFS | Overeenstemming vooraf | Informatie achteraf |
|---------|--|------------------------|---------------------|
| | - feitelijke erkenning opleidingen | | X |
| 8.2.2.7 | Vaststellen verloop van de examens ADNR: | | |
| | - opstellen examenreglement | X | |
| | - benoeming examen commissie | | X |
| | Vaststellen inhoud van de examens ADNR: | | |
| | - vaststellen nationale examenprogramma | X | |





Bijlage 2

Referenties en toetskader

Referenties

- ACW, 2005: Audit Committee Water, 'Verslag van het overleg op 2 juni 2005'. Lelystad, juni 2005.
- AGS, 2004: Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, 'Beleidsplan 2004'. Den Haag, september 2004.
- Inspectie VenW, 2003a: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Waterbeheer, 'Auditing door de divisie Water'. Lelystad: mei 2003.
- Inspectie VenW, 2003b: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Waterbeheer, 'Risicomanagement Waterbeheer, Risicoanalyse ten behoeve van de auditplanning'. Lelystad: december 2003.
- Inspectie VenW, 2004: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Waterbeheer, 'Meerjarenplan unit Audit 2005-2008'. Lelystad: oktober 2004.
- Internet:
- www.informatie.binnenvaart.nl
 - www.overheid.nl
 - www.sabni.nl
- STC, 2004: Scheepvaart en Transport College, 'Vervoer gevaarlijke stoffen, Basisopleiding ADN- verklaring'. Rotterdam: oktober 2004.

Toetskader

- ADNR, 1970: Regeling vervoer gevaarlijke stoffen over de Rijn, 'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation intérieure sur le Rhin'. Straatsburg: 1970.
- Bpr, 1984: Binnenvaartpolitiereglement, 'Besluit tot vaststelling van een reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan'.
- BVGS, 1996: Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, 'Besluit van 5 juni 1996, houdende vaststelling van nadere regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen'.
- COT, et. al., 2003: COT Instituut voor veiligheids - en crisismangement, Juridische Faculteit Universiteit Leiden, Vakgroep Rechtssociologie Erasmus Universiteit, 'Evaluatie van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen 1996-2002'. Den Haag: september 2003.
- Min. VenW, 2001: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksverkeersinspectie, 'Eindrapport thema actie Vluchtwegen Binnenvaart'. Den Haag: maart 2001.
- Min. VenW, 2003. Adviesgroep AVIV BV, 'Risicoatlas hoofdvaarwegen Nederland', in opdracht van Rijkswaterstaat. Enschede: februari 2003.



- Min. VenW, et al., 2004: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.
Staatscourant: 4 augustus 2004, nr. 147.
- Min. VenW, 2004. Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van VROM, 'Nota Mobiliteit'. Den Haag: september 2004.
- RWS, 2005: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, 'Beheerplan voor de Rijkswateren 2005-2008'. Den Haag: februari 2005.
- TK, 2004-2005: Tweede Kamer der Staten-Generaal, 'Vragen gesteld door de leden der kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden'. Den Haag: oktober 2004.
- VBG, 1999: 'Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen'. Januari 1999.
- Wvgs, 1996: Wet vervoer gevaarlijke stoffen, 'Wet van 12 oktober 1995, houdende regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen'.



Bijlage 3

Begeleidend schrijven enquête audit Wvgs


Inspectie Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Datum
6 oktober 2005
Contactpersoon
Ir. R.P.G. Bosma
Doorkiesnummer
0320 29 9574
Bijlage(n)
1
Onderwerp
Enquête audit Wvgs

Lijw kenmerk
Ons kenmerk
IVW/TeW/2005-535

Geachte

De unit Inspectie/Audit van de Toezichtseenheid Waterbeheer start binnenkort met de audit "Wet vervoer gevaarlijke stoffen". De audit richt zich daarbij op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Tijdens de audit wordt onderzocht op welke wijze Rijkswaterstaat haar rol als plaatselijke autoriteit in het kader van deze wet invult. De werkzaamheden die Rijkswaterstaat verricht hebben een sterke relatie met de externe veiligheid. Buiten de scope van deze audit valt het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, over de weg, het spoor en de zee. Het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vallen eveneens buiten de reikwijdte van deze audit.

Aanleiding voor deze audit is de opname van dit onderwerp in het meerjarenplan 2005 - 2008 van de unit Inspectie/Audit. Het meerjarenplan is geaccordeerd door het Audit Committee Water, waarin Rijkswaterstaat, het Directoraat-Generaal Water, het Directoraat-Generaal Transport en Logistiek en de Toezichtseenheid Waterbeheer vertegenwoordigd zijn.

De aanpak van deze audit wijkt enigszins af van onze standaardwerkwijze. Voordat met de uitvoeringsfase wordt gestart, willen wij eerst een compleet en actueel overzicht krijgen van de werkzaamheden die Rijkswaterstaat op dit moment uitvoert bij het transport van gevaarlijke stoffen over het water. Daarom is een enquête opgesteld die u hierbij ontvangt. Wij willen u vriendelijk vragen de enquête in te vullen. In verband met onze doorlooptijd stellen wij het zeer op prijs als wij de ingevulde vragenlijst uiterlijk **28 oktober 2005** hebben ontvangen.

Bij vragen kunt u te allen tijde contact opnemen met de heer Bosma.

Toezichtseenheid Waterbeheer
Unit Inspectie/Audit
Postbus 61, 8200 AB Lelystad
Bezoekadres Noorderwegplein 6, Lelystad

Telefoon 0320 299 500
Fax 0320 29 9501
E-mail remco.bosma@ivw.nl
Internet www.ivw.nl

Transport and Water Management Inspectorate Netherlands





Colofon

Uitgever
Inspectie Verkeer en Waterstaat,
Toezichteenheid Waterbeheer

Auditteam
ir. R.P.G. Bosma
C. Meerman
ing. T. Hombergen

Adres
Noorderwagenplein 6
Postbus 61
8200 AP Lelystad

Druk
MultiCopy, Lelystad

Fotografie
Inspectie Verkeer en Waterstaat,
Toezichteenheid Waterbeheer