

Uit: De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen nader beschouwd (AGS, december 2006)

De AGS stelt in algemene zin vast dat de situatie sinds de instelling van de CPR ingrijpend is veranderd. Enerzijds vindt er een herbezinning plaats op de omvang van de regelgeving op nationaal niveau en anderzijds ontstaat er meer gemeenschappelijke regelgeving in EU- en internationaal verband. De internationale verdragen en EU-regelgeving zorgen voor een steeds verder gaande harmonisatie. Als voorbeelden van EU-regelgeving worden hier genoemd: de Seveso-richtlijnen, de Europese richtlijn voor drukapparatuur, de in Europese richtlijnen overgenomen vervoersregelgeving van ADR en RID, en de richtlijn ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk.

Uit: LPG en propaan: opslag en gebruik (AGS, (AGS, december 2006)

Wettelijke eisen voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg zijn in Nederland vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Hierin wordt verwezen naar de Europese eisen voor het wegtransport (vastgelegd in het ADR). Deze regelgeving biedt voldoende houvast om op een verantwoorde wijze om te gaan met de risico's van LPG/propaantransporten. De specifieke eisen in PGS 17 voor LPG-tankwagens (daterend uit 1985) zijn niet in overeenstemming met de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Uit: "Reacties uit het veld op adviezen over publicatiereeks"

Adviesraad Gevaarlijke stoffen, april 2007

Heddy de Wijs, ministerie Verkeer en Waterstaat

Anders dan bij inrichtingen zijn de regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vrijwel helemaal internationaal vastgelegd, met name in Europese verdragen zoals RID (spoor) en ADR (wegvervoer). Zelfs wat een land aan extra voorzieningen mag eisen is in deze verdragen geregeld. Het overdrukventiel voor LPG-tankwagens bijvoorbeeld, dat nog wordt voorgeschreven in PGS-17, is aldus De Wijs in strijd met de Europese richtlijnen. Die verplichting is dus opgeheven. Internationale afspraken en verdragen zijn zonder meer nuttig, zeker voor een doorvoerland als Nederland, maar hebben wel tot gevolg dat de nationale overheid extra eisen niet meer bindend kan voorschrijven. In gevallen waarin dat wel wenselijk is, kan het convenant uitkomst bieden. De Wijs: "De invoering van een speciale coating voor LPG-tankwagens die het ontstaan van een BLEVE vertraagt, hebben we per convenant geregeld. Geen wettelijke regeling dus, maar een civielrechtelijke overeenkomst. Helemaal waterdicht is dat niet. Internationale verdragen verplichten ons om ook buitenlandse tankwagens toe te laten, ook al beschikken ze niet over die coating. Dat is lastig, want de risicocontouren voor een LPG-tankstation worden wel op die coating gebaseerd."