

ACD 1528117

datum: 14 JAN 1981

CO

b. 2 C. —

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: <b>BF</b>			Bijlage(n): A en B
Afschr.:			BO: <b>100.515</b>
Datum ontmoeting	Datum rapport	Volgno. Inf. rapp.	Evaluatie
		1	

Betreft: Pamflet in Groningen

In de stad Groningen is een pamflet in enkele wijken van de stad verspreid dat voor de nodige onrust geeft gezorgd. In het pamflet (bijl. A) wordt, suggererend dat het schrijven werkelijk door de gemeente Groningen is opgesteld, gewezen op de aanwezigheid van bepaalde giftige stoffen in het leidingwater met een opgave van mogelijke gevolgen bij het tot zichnemen daarvan. Wie er achter deze wijze van valse voorlichting schuil gaat of gaan is bij de plaatselijke politie onbekend. Tevens wordt bijgevoegd (bijl B) een persverklaring m.b.t. deze zaak.



1528117 180.515

A

## GEMEENTE GRONINGEN

Aan de inwoners van de stad Groningen

GRONINGEN, eind december

Wij voelen het als onze plicht u te informeren over de uitslag van het onderzoek dat wij ingesteld hebben naar aanleiding van de vondst van de stof hexachlorofoeendioxyde in het waterleidingnet in uw wijk.

Uit dit onderzoek is niet gebleken dat uw leidingwater een bedreiging vormt voor de Volksgezondheid. Er is dus geen enkele reden tot ongerustheid.

Bij langdurig gebruik van grote hoeveelheden leidingwater (méér dan twee glazen per dag) kunnen de volgende verschijnselen optreden:

- lusteloosheid
- misselijkheid
- huidirritaties
- afnemende eetlust
- plotselinge transpiraties (vapeurtjes)
- kortademigheid
- stagnerende nagelgroei
- haaruitval
- pijn in de linkerschouder (lateraal)
- impulsief gedrag
- verlamingsverschijnselen
- uitblijvende zwangerschap
- af en toe wegvallend gezichtsvermogen

Mocht u géén enkele klacht bij uzelf herkennen (hetgeen in de meeste gevallen zo zal zijn), dan nog menen wij u erop te moeten wijzen dat het onszijns raadzaam is uw kinderen voorlopig bron- of mineraalwater te drinken te geven.

Voor eventuele vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met het crisiscentrum (24 uur per dag bereikbaar) onder de volgende telefoonnummers 179111, 253200, 710179 of 128474.

Tevens willen wij deze gelegenheid aangrijpen om u een voor- spoedig 1981 toe te wensen.

namens het college van B &amp; W

De secretaris:

Burgemeester en wethouders  
van Groningen:

## PERSVERKLARING

5 januari 1981

Bijgesloten brief werd vandaag in een aantal stadswijken in Groningen huis aan huis verspreid. Met deze brief stellen we de houding van de overheid en het argeloze vertrouwen van de bevolking daarin, aan de kaak. Steeds weer onderschat en verbloemt de overheid de ernst van de situatie waar het om gifgebruik gaat.

- Zo lagen er bij Broek in Waterland eerst geen, dan 5000 en tenslotte 10.000 vaten gif te lekken.
- Een wolk giftig styreen dreef bij Lobith het land binnen. "Niets aan de hand", alleen ramen dicht, auto's afzetten en "voor alle zekerheid" de toevoer van de drinkwaterbekkens afsluiten.
- In Eindhoven moesten de ouders zelf giftig spaanplaat uit de school van hun kinderen slopen. De overheid wilde het pas over een half jaar onderzoeken.
- Bij de drinkwatervervuiling in het Westland ging het weer eens om "onschadelijke" concentraties. Desondanks wordt er schoon water gedistribueerd.
- Het terrein aan het Hoendiep waar een verffabriek stond, wordt helemaal afgegraven vanwege de gifverontreiniging.
- Elke nacht rijdt er een chloortrein door de stad.

Gif zit inmiddels overal; "en er is nog steeds geen enkele reden tot ongerustheid".

Het is een schande dat er zo met de belangen van de bevolking wordt omgesprongen.

Groningen is net zo min veilig. Aagruncul staat tenslotte nog steeds in de stad.

Overigens is door een drukfout een verkeerd telefoonnummer in de brief terechtgekomen. Met het nummer 128474 was bedoeld het nummer van wethouder Wagenaar van milieuzaken en volksgezondheid: 128274.





1530143

180.825

GEZAMENLIJK AKTIECOMITE VAN ROTTERDAMSE HAVENARBEIDERS

Inbreng op de hoorzitting van de commissie voor de haven en  
economische ontwikkeling over de beleidsvoorstellen voor de  
stukgoedsector.

d.d. 21 januari 1981

In de stukgoednota wordt voorgesteld zo'n 240 miljoen gulden gemeenschapsgeld te gebruiken voor de financiering van herstructureringen en bedrijfsverplaatsingen in de Rotterdamse haven, zonder dat de zeggenschap van de gemeenschap over het gebeuren in de haven wordt vergroot.

De vraag die aan de orde is, is de financiële positie van de ondernemingen in de Rotterdamse haven zodanig, dat zij dit alles niet op eigen kracht kunnen en daarvoor 240 miljoen gulden gemeenschapsgeld nodig hebben?

De tweede vraag, direkt daarmee verbonden is, moet niet wanneer er dan gesubsidieerd wordt, de zeggenschap uitgebreid worden, waarbij de belangen van de Rotterdamse bevolking en in het bijzonder die van de werkers in de haven centraal staan.

Wat betreft de eerste vraag.

Nagenoeg alle stukgoedbedrijven in de Rotterdamse haven zijn onderdeel van grote internationale concerns als Internatio-Müller, Furness, SHV, Pakhoed Holding en NedLloyd (zie Fokerspel of Beleid, pag.10, 11 en 12).

Deze concerns hebben allemaal ook grote belangen in andere overslagsectoren in de haven als containers en massagoed. Daarnaast hebben zij ook belangen in de dienstverlening in de haven.

Deze concerns hebben ook in andere sectoren van de maatschappij grote invloed. Geen kleine jongens dus, die bovendien grote winsten behalen.

Deze winsten, in bijzonder behaald in de stukgoedbedrijven zijn in de afgelopen jaren niet aangewend voor noodzakelijke vernieuwingen en verbeteringen van arbeidsomstandigheden, maar zijn weggevoerd om verdere expansie van deze concerns elders mogelijk te maken.

Dit toont aan, dat er naar onze mening, gezien de financiële positie van de desbetreffende ondernemingen, geen enkele reden is om 240 miljoen gulden op tafel te leggen.

Dit geld zou beter besteed kunnen worden aan andere dringende zaken in Rotterdam, bijv. op het gebied van de woningbouw om maar één van de grote knelpunten van deze tijd te noemen.

Dus financiering van de herstructurering vanwege de financiële positie van de betrokken bedrijven, is niet aan de orde.

De andere vraag is, of met de financiering van de herstructurering, de overheid (de gemeenschap) een grotere greep kan krijgen op het hele gebeuren in de haven.

Door de nauwe betrokkenheid van de overheid bij de ontwikkeling in de havens, in de afgelopen jaren, rust op de overheid een grote verantwoordelijkheid (zie Pokerspel of Beleid, pag.27 en 28).

Waar we het niet mee eens zijn, is het feit, dat in de stukgoednota wordt voorgesteld, het overheidsbeleid, waarin omvangrijke subsidies aan de ondernemers wordt uitgedeeld, voort te zetten zonder dat de invloed van die overheid wordt uitgebreid, zonder dat de invloed van de werkers in de haven wordt uitgebreid. De greep op de ondernemers wordt niet groter, integendeel, een dergelijk beleid vergroot alleen maar de macht van de havenondernemers en de arbeiders worden buiten spel gezet, 1700 moeten er zelfs verdwijnen. Dit komt in feite neer op het subsidiëren van het ontslag van 1700 mensen.

Met hun macht manipuleren de ondernemers met ladingpakketten om de werkers in de haven en de plaatselijke overheid onder druk te zetten, zoals bij MTR.

Nu valt niet te ontkennen dat door de voortdurende technische vooruitgang er wijzigingen plaatsvinden in het hele overslaggebeuren.

Maar gemeenschapsgeld moet in zo'n situatie juist worden aangewend om de belangen van de betrokken werkers veilig te stellen en niet als blanco cheque voor de ondernemers.

De feitelijke situatie in de haven is nu, dat de ondernemers bezig zijn hun positie te versterken, waarbij de lonen, de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden voor de arbeiders onder grote druk staan.

In deze situatie moet de gemeente Rotterdam haar greep vergroten, met als uitgangspunt de belangen van de werkers.

Wanneer overgegaan wordt tot het geven van subsidie moeten daar voorwaarden aan verbonden worden, waarbij het eisenpakket van de werkers in de haven uitgangspunt kan zijn (zie Pokerspel of Beleid pag.23).

op de allereerste plaats richt op de bouw van werkelijk "sociale woningbouw".

Naast het verbinden van voorwaarden aan subsidieverlening, zou de gemeente ook initiatieven moeten nemen, meer direkte invloed te verwerven in het hele havengebeuren.

De gemeente moet een veel grote rol spelen dan tot nu toe in het sturen en leiden van de havenontwikkelingen, en daarbij bij deelneming in en op van gespecialiseerde terminals ten behoeve van bepaalde produktgroepen niet schuwen.

Niets weerhoudt de gemeente ervan zelf initiatieven te nemen om overslagbedrijven op te zetten, waarbij particuliere bedrijven op "gebruikersvoorwaarden" ladingpaketten laten overslaan, of om een grotere greep te krijgen op de dienstverlenende sector, zoals door het opzetten van een gemeentelijk sleepbootbedrijf.

Een voorstel wat door het personeel in de sleepdiensten zelf gedaan is, om van het a-sociale beleid van Smit af te komen.

Zo kan de gemeente sturing geven aan de veranderingen in de Rotterdamse haven en zorgvuldig alle belangen tegen elkaar afwegen. Dan financieert gemeente niet meer de sanering ten behoeve van de grote bedrijven, maar verdient de gemeente de investeringen terug, uit de dienstverlening aan gebruikers van de gemeentelijke terminals.

Dit is ook het beleid dat perspectief kan bieden aan de werkers in de haven. Zo wordt ook de mogelijkheid geschapen een aantal allang op tafel liggende rechtvaardige eisen in te willigen.

Dat is waaraan de werkers in de haven behoefte hebben.

Dus geen gemeenschapsgeld als blanco cheques naar de ondernemers, maar onder voorwaarden, zodat de sociale belangen van de bevolking van Rotterdam veilig gesteld wordt.

En niet andersom, zoals nu de kaarten op tafel liggen.



ACD

1537116

datum 13 MAART 1981

CO

b.

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: <b>BFB</b>			Bijlage(n): <i>div.</i>
Afschr.:			BO: <i>101.700.</i>
Datum ontmoeting	Datum rapport	Volgno. Inf. rapp.	Evaluatie
		1	

Betreft: ARAG/Informatiemarkt

Op Zaterdag 28 februari 1981 vond er in Amsterdam-Oost in het Buurthuis een informatiemarkt plaats, georganiseerd door de ARAG.

Op deze informatiemarkt werd het bijgevoegde materiaal verzameld (zie bijlagen).

Niet meer dan circa 30 personen bezochten de tentoonstelling. Een teleurstellend aantal volgens de organisatoren. De geringe opkomst werd onder meer geweten aan het niet beschikbaar zijn van het "luidspreker-busje". Ook de crocus-vakantie zou in deze invloed hebben gehad.

Van de ARAG-mensen die op 23 januari 1981 vergaderden werden onder anderen de volgende personen gezien,

Buiten de organisatoren was er nog een aantal groeperingen op de markt aanwezig. Hun identiteit blijkt uit de bijlagen. Ook het Fort van Sjakoo was vertegenwoordigd. Verontruste (beroeps)militairen werden niet gesignaleerd.

Op 8 april 1981 zal er in Haarlem worden vergaderd over "IJmuiden" (NGC)

Op 15 maart 1981 komt de ARAG weer in het buurthuis bijeen om actie tegen het IKO voor te bereiden.

F1537116



**KRANKZINNIGE    ††**  
**††† ..... UITBREIDING**

**VUILVERBRANDING**  
**AMSTERDAM NOORD !....**

**NÓG MEER GIF IN DE LUCHT !**

**NEE !...BEDANKT !**

**steun wijkcentra :**  
**midden noord**  
**tuindorp oostzaan**  
**w.o.o.n. "nieuwendam"**  
**aktiegroep "tegegif"**

101700

Ziekten die mensen oplopen door afvalstoffen uit atoomcentrales.

Wordt u ook zo ziek van dat gezanik ( Brede Maatschappelijke Diskussie ) over kerncentrales?

Niet zo algemeen bekend is dat je er ècht ziek van wordt. Atoomcentrales zijn niet alleen gevaarlijk voor de mensen die erin werken. De omwonenden lopen grote gevaren en ook mensen die de produkten eten of drinken die afkomstig zijn uit de buurt van een kerncentrale. Steeds meer rapporten verschijnen van onderzoekers die de volgende ziekten meer en meer in verband brengen met atoomcentrales omdat zij in de omgeving van die centrales ook in toenemende mate voorkomen:

LEUKEMIE ( BLOEDKANKER )

Het feit dat momenteel onze biologische kennis en statistische gegevens tekort schieten om het jongetje te identificeren dat zijn leukemie aan een atoomcentrale te danken heeft, betekent niet dat dit jongetje niet bestaat.

Het staat nu wel vast dat radioactief Strontium-90, een stof die vrijkomt bij atoombomexplosies, de oorzaak is van de vele gevallen van leukemie in Hiroshima en Nagasaki. Bij atoom(proef)explosies wordt deze stof over een groot gebied verspreid en komt via het gras en de koe in de melk terecht. Een atoomcentrale produceert ook veel Strontium-90 en verliest het via de schoorsteen en het koelwater, dat dan met melk en vis weer bij de mens terechtkomt.

Strontium-90 heeft precies dezelfde eigenschappen als Calcium=kalk. Melk is voor de mens een belangrijke calciumbron. Strontium-90 wordt net als kalk in de botten opgenomen en veroorzaakt plaatselijk een zeer sterke straling waardoor bloedkanker ontstaat. Het in zee gedumpte afval van atoomcentrales bevat ook veel Strontium-90 en nadat de vaten zijn doorgeroest komt het vrij in het water terecht en wordt in zeedieren gekoncentreerd in graten en schelpen. Bij hogere dieren wordt het steeds méér gekoncentreerd tot het bij de mens komt. Het eten van vis heeft dan bloedkanker tot gevolg.

Strontium-90 heeft een halfwaardetijd van 28 jaar (na 28 jaar is de helft van deze stof zijn straling kwijt, maar het is na 1000 jaar nog gevaarlijk, al is de straling tot 1/17 000 000 000 gedeelte gereduceerd).

MUTATIES ( VERANDERINGEN IN DE ERFELIJKHEID )

Een deel van het Strontium-90 splitst zich in het lichaam spontaan tot radioactief Iodium-90 dat zich in de geslachtsklieren concentreert en wel in de koppen van de spermacellen. Hierdoor kan men kinderen krijgen met bijvoorbeeld mongoloïde idiotie. Ook miskramen en vroeggeboorten zijn hiervan het gevolg. In de omgeving van Harrisburg is dan ook ná het reaktorongeluk een enorme toename gekonstateerd van miskramen met waar misvormde kinderen (vnl. zonder hersenen, niet levensvatbaar dus). Radioactief jodium kan ook mutaties en miskramen veroorzaken.

SCHILDKLIERKANKER

Een belangrijk bestanddeel van het schildklierhormoon is Jodium. Het schildklierhormoon reguleert de stofwisseling (eten en temperatuur). Het radioactieve Jodium-131 en -129 heeft dezelfde eigenschappen als niet-radioactief jodium dat normaal in het hormoon zit. Jodium-131 wordt door een kerncentrale in tamelijk grote hoeveelheden geproduceerd en komt vrij door de schoorsteen, via het koelwater en na ongelukken (Harrisburg) Het heeft een halfwaardetijd van 8 dagen. In die tijd wordt veel straling afgegeven. In Harrisburg werden de gezondheidsautoriteiten door het geven van jodiumtabletten te voorkomen de bevolking teveel radioactief Jodium-131 binnenkreeg. Of ze dat gelukt is zullen we over een aantal jaren ontdekken - de mens als proefkonijn. Radioactief jodium wordt dus opgeslagen in de schildklier, zodat plaatselijk met zeer hoge stralingsdoses gerekend moet worden, waardoor gezonde cellen veranderen in kankercellen. Wederom is het moeilijk te bewijzen of schildklierkanker veroorzaakt wordt door Jodium-131 uit kerncentrales. Jodium-129 komt in veel kleinere hoeveelheden vrij, maar heeft een halfwaardetijd van 17 miljoen jaar! De afvalvaten die in zee gedumpt worden zijn zeker niet zo lang mee! Door concentratie in zeedieren (die hebben ook een schildklier) komt het zeker weer bij de mens terecht.

### KWAADAARDIGE GEZWELLEN IN SPIEREN.

Omdat het radioactieve caesium-137 zich in de spieren van mens en dier ophoopt, kan daar kanker ontstaan. Caesium-137 komt vrij na atoombomexplosies en via koelwater en schoorsteen van kerncentrales, vooral na ongelukken en lekkages van het koelsysteem. Het heeft een halfwaardetijd van 33 jaar. Via vlees, vis en eieren en via de lucht kan het door de mens worden opgenomen.

### VERHOOGING VAN STRALINGSDOSIS

De stralingshoeveelheid in onze leefwereld is de laatste 30 jaar behoorlijk toegenomen door de stijgende hoeveelheid Tritium. Tritium gedraagt zich als waterstof, maar is radioactief. Het kan overal in het lichaam doordringen want het menselijk lichaam bestaat voor 70% uit water. Tritium heeft een halfwaardetijd van iets meer dan 12 jaar.

### VERGIFTIGING EN KANKER

Het gevreesde Plutonium, dat de grondstof is voor atoombommen en de brandstof voor snelle kweekreactoren, is bovendien zeer giftig (bijna net zo giftig als het gif van de blikvergiftiging-bacterie) In elke kerncentrale wordt Plutonium geproduceert en wel voor 25 kernbommen per week als je de hele plutoniumproductie van de wereld bij elkaar optelt. Via het z.g. 'opwerken', een chemisch proces, kan het uit de afgewerkte reaktorstaven worden gewonnen. 1 atoom Plutonium is voldoende voor het ontstaan van longkanker. In Cape de la Hague in Frankrijk staat zo'n opwerkingsfabriek. Enige tijd geleden is daar Plutonium weggelekt en in de grond terechtgekomen. Plutonium heeft een halfwaardetijd van 24 000 jaar. De eerste atoombom op Hiroshima was een plutoniumbom met Plutonium uit een kernreactor.

### VERSTORINGEN VAN ENZYMSYSTEMEN

Voor bijna alle omzettingen in het lichaam (spijsvertering, groei van cellen etc.) zijn enzymen nodig. Een belangrijk bestanddeel van deze enzymen zijn sporen zink. Atoomcentrales produceren zeer kleine hoeveelheden radioactief Zink-65, echter het vermogen van dieren om dit isotoop te concentreren is ongekend. In de V.S. zijn in algen concentraties van 15 000 maal de concentratie van het koelwater gemeten. Bij jonge zwaluwen liep de concentratie op tot 500 000x omdat zij insecten uit de rivier eten. Zee-organismen bevatten ook hoge concentraties zink-65. De halfwaardetijd van Zink-65 is 245 dgn.

### VERHOOGING VAN DE UITWENDIGE STRALING

Door de konstante afgifte van edelgassen (radioactief Krypton is een splijtingsproduct van Uranium) wordt de radioactiviteit zowel plaatselijk als over de gehele wereld verhoogd met alle gevolgen (die niet onderzocht zijn) van dien. Nogmaals: de mens wordt gebruikt als proefkonijn.

### RADIOAKTIEF VITAMINE B-12

Vitamine B-12 is onder meer nodig voor de aanmaak van bloed, de opbouw van eiwitten, de stofwisseling van de zenuwen en als antistof tegen leververvetting. Als enige organische verbinding bevat Vit. B-12 Cobalt. Radioactief Cobalt-57, -58, -60 komt via het koelwater en de schoorsteen vrij uit kerncentrales. Radioactief Cobalt komt via vis, vlees en planten in het menselijk lichaam waar in de darm Vit. B-12 wordt samengesteld. Vit. B-12 wordt in de lever opgehoopt. Door het radioactieve Vit. B-12 kan dan leverkanker veroorzaakt worden.

Verder produceert een atoomcentrale Mangaan-54, Rhodium-106, IJzer-59, Cerium-144, Zirkonium-95, Tin-89, Koolstof-14...grotendeels met onbekende werking.

Al deze stoffen zijn isotopen of metalen die niet of nauwelijks in ons natuurlijk milieu voorkomen en waar wij dan ook niet tegen bestand zijn. Door de lange tijden dat deze stoffen straling blijven produceren en door de opname in de biologische kringloop is het onverantwoordelijk deze stoffen te blijven fabriceren. Onderzoekingen wijzen uit dat zelfs de lage straling in de vorm van een röntgenfoto van een ongeboren kind een enorme toename van de kans op kanker voor dat kind betekent. Ook de uraniummijnen laten grote hoeveelheden radium in het grondwater komen en bovendien produceren zij een enorme radioactieve steenberg waar voor indianen in de V.S. wel huizen van zijn gebouwd door er beton van te maken. Toevalligerwijze wordt vaak uranium gevonden waar oorspronkelijke bewoners van Amerika, Namibië en Australië wonen. De geschiedenis van kerncentrales staat bol van ongelukken, bommen en kanker. De gevolge van deze ontwikkeling worden vaak geheim gehouden of gewoonweg ontkend.

Voor meer inlichtingen zie de uitgaven van de Vereniging Milieudefensie Amsterdam



Gevaarlijke stoffen

# De roulette van de routes voor gevaarlijke stoffen

## De poorten even dicht

Als parlementaire controle ontbreekt, kunnen er vreemde dingen gebeuren met de reglementering van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een nieuwe departementale rangschikking van een aantal bepalingen in het reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen, heeft onlangs de meldingsplicht voor laden en lossen teruggebracht tot laden en lossen op voor publiek toegankelijke plaatsen. Een bedrijf dat de poorten even dicht doet hoeft niets meer te melden en dat ontnemt gemeenten een controle-mogelijkheid. Met name de gemeente Rotterdam wil die oude bepaling weer ingevoerd hebben.

Rijnmond stelt eisen aan LPG-stations

Tankwagen verongelukt

Propanaantank ontploft

Van onze correspondent ROERMOND - De...  
**GASVERVOER KANTELT**

Brandbare, giftige of explosieve stoffen worden dagelijks in grote hoeveelheden over de weg vervoerd. Het zijn veelal brandstoffen zoals benzine en LPG of grondstoffen die nodig zijn bij de produktie van goederen die onder andere de konsument gebruikt. Maar ook als 'woonkonsument' kunt u er mee te maken hebben. Gemeenten mogen over hun grondgebied routes vaststellen waarlangs de zogeheten routeplichtige gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd. Hoe doen gemeenten dat? Hoe groot is dan de kans op een kalamiteit? En wat staat mensen in de omgeving dan te wachten? Op deze vragen geeft dit artikel een - niet geheel geruststellend - antwoord. Zulk transport heeft iets van een roulettespel, dat niemand echt beheerst. TNO bekeek op ons verzoek hoe men zich systematisch een oordeel over verschillende routes kan vormen.

Als belangrijkste konklusies uit dit onderzoek noemen we:

- Bij veel gemeentebesturen is weinig bekend over gevaarlijke stoffen en over de risico's die het vervoer ervan met zich meebrengt. Routes worden vaak met de natte vinger vastgesteld. Onzes inziens wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van bewoners langs een route. Inspraak bij het vaststellen van een route wordt niet gegeven. Evenmin is

beroep tegen een route mogelijk.

Er is geen sluitend net van routes. Gemeenten mogen routes vaststellen, maar zijn dat niet verplicht. Dat lijkt inkonsekvent: er is wel een aantal routeplichtige stoffen, maar soms is er geen route.

- De kans op een ongeluk is weliswaar klein, maar als er wat gebeurt kunnen de gevolgen geweldig zijn.
- Er is geen sluitend systeem van dekking van schade die ontstaat uit

een ongeluk met vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor verhaal op de vervoerder moet zijn schuld-bewezen kunnen worden.

Gemeenten zullen in het algemeen niet aansprakelijk kunnen worden gesteld. Zij hebben ook niet anderszins voorzieningen getroffen.

- De controle op vrachtauto's en op naleving van voorschriften vindt slechts sporadisch plaats.



## Ge- vaar in beeld

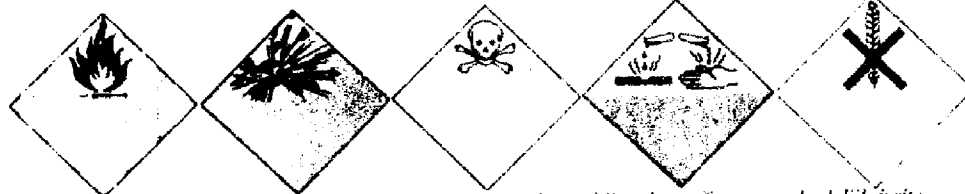


voor zelfontbr-  
ding vatbare stof-  
fen (wit met rood)

stoffen die bij  
kontakt met water  
brandbare gassen  
ontwikkelen  
(blauw)

stoffen die de ver-  
branding bevorde-  
ren en organische  
peroxyden (geel)

brandbare vloeel-  
stoffen en brand-  
bare gassen  
(rood)



brandbare vaste  
stoffen (rode en  
witte banen)

ontplofbare stof-  
fen (tokerkruis)

vergiftige stoffen  
(wit)

bijtende stoffen  
(wit en zwart)

schadelijk irrite-  
rende stoffen (wit)

## Wat zijn de voorschriften?

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen gel-  
den de volgende voorschriften:

- Het hoofdwegennet is vrij voor ver-  
voer van gevaarlijke stoffen, maar ge-  
meenten mogen op grond van de Wet  
Gevaarlijke Stoffen op hun grondgebied  
routes gevaarlijke stoffen aanwijzen. Die  
zijn aangegeven met speciale borden.  
Een gemeente mag haar grondgebied  
niet sluiten voor zulke transporten. Niet  
alle gevaarlijke stoffen zijn routeplichtig  
met name benzine en LPG niet. In prin-  
cipe is echter besloten om ook LPG rou-  
teplichtig te maken. Voor bevoorrading  
van de vele LPG tankstations zal dat dan  
vele ontheffingen opleveren.
- Vrachtauto's die gevaarlijke stoffen  
vervoeren moeten een oranje rechthoek-  
kig bord hebben. Bij tankauto's staan er  
onder elkaar twee getallen op. Het bo-  
venste getal geeft het gevaar aan. Het  
onderste getal is het identificatienummer  
van de stof, vooral van belang voor de  
keuze van bestrijdingsmiddelen. Gewone  
vrachtauto's met gevaarlijke stoffen moe-  
ten een zelfde bord voeren, echter zon-  
der getallen. De informatie op de ver-  
pakking moet dan uitkomst bieden.
- Tankauto's moeten voor bepaalde  
stoffen zijn voorzien van een etiket (zie  
hierboven de illustraties 'de gevarenaan-  
duidingen') dat de aard van het risico  
aangeeft. In de kabine moet een gevaar-  
kaart aanwezig zijn, waarop de bij  
een ongeluk noodzakelijke maatregelen  
staan.
- Tankauto's moeten jaarlijks worden  
gekeurd. Die verplichting geldt niet voor  
andere vrachtwagens voor gevaarlijke  
stoffen.
- Voor chauffeurs die gevaarlijke stoffen

vervoeren bestaan opleidingen. Verplicht  
zijn die niet. Wel worden deskundig-  
heidseisen gesteld aan chauffeurs die ex-  
plosieve stoffen vervoeren. Voor zulke  
transporten is bovendien toestemming  
nodig van het Ministerie van Verkeer en  
Waterstaat, en een verklaring van geen  
bezwaar van de burgemeester van de ge-  
meente waarin het transport eindigt. Ge-  
meenten waar het doorheen gaat hoeven  
niet te worden ingelicht.

- Voor laden en lossen van bepaalde  
stoffen binnen de bebouwde kom is soms  
gemeentelijke toestemming nodig, buiten  
de bebouwde kom soms kennisgeving. In  
beide gevallen alleen als de laad- of los-  
plaats toegankelijk is voor het publiek.  
Niet voorgeschreven is dat dat tijdig  
moet gebeuren. Vijf minuten van tevoren  
is theoretisch vroeg genoeg...
- Bepaalde gevaarlijke stoffen mogen  
volgens het Wegenverkeersreglement niet  
door tunnels worden vervoerd. Maar de  
Schiphol tunnel in de weg Amsterdam-  
Den Haag onder een van de startbanen  
en het aquaduct onder de ringvaart van  
de Haarlemmermeerpolder zijn wel  
opengesteld, want die worden niet als  
tunnel beschouwd. Bij de Drechtunnel  
in Dordrecht worden vrachtauto's met  
gevaarlijke stoffen echter door woonwijk-  
ken geleid. Rijkswaterstaat laat momen-  
teel bestuderen of meer vervoer van ge-  
vaarlijke stoffen door tunnels zou kun-  
nen worden toegestaan.
- Andere regels zijn nog: er geldt in en  
bij de auto een rookverbod, er mogen  
geen passagiers worden meegenomen, de  
bebouwde kom moet zoveel mogelijk  
worden vermeden, bij gladheid en zicht  
minder dan 200 meter moet de chauffeur  
stoppen, het transport moet zo snel mo-  
gelijk worden afgerond en mag niet zon-  
der noodzaak worden onderbroken.



Deze borden geven een route voor  
gevaarlijke stoffen aan.

## Kontrole

De controle op het vervoer van gevaar-  
lijke stoffen is beslist gering. Het Korps  
Controleurs Gevaarlijke Stoffen telt circa  
30 man, die voor een belangrijk deel in  
Rijnmond werken.

Jaarlijks zijn er zo'n twee miljoen trans-  
porten met gevaarlijke stoffen. De kon-  
trole op bijvoorbeeld het voeren van de  
voorgeschreven borden op de auto's lijkt  
dan ook onbegonnen werk. In 1978 werd  
slechts een fractie van die twee miljoen  
voertuigen gecontroleerd. Dat waren on-  
geveer 16 000 vrachtauto's, waarvan  
8,6% op de een of andere manier in  
overtreding was. Reden genoeg om aan  
te nemen dat er dagelijks vrachtauto's  
met gevaarlijke stoffen op de weg zijn  
die in overtreding zijn en niet opge-  
spoord kunnen worden.

## Wat doen gemeenten?

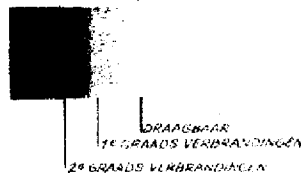
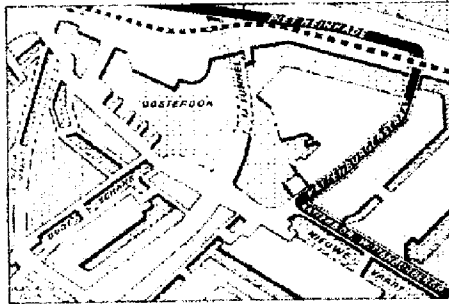
Veel gemeentebesturen weten weinig van  
wat er over hun grondgebied wordt ver-  
voerd, en zijn daar nauwelijks ongerust  
over. Geen enkele gemeente heeft vóór  
overleg gepleegd met omwonenden over  
het vaststellen van een route. Van enige  
schatting van de risico's was veelal geen  
sprake. Dat konkluderen we uit een en-  
quête onder de 44 grote gemeenten in  
ons land (met elk meer dan 50 000 inwo-  
ners). De enquête geeft de stand van za-  
ken in de eerste helft van dit jaar weer.  
Het gebrek aan informatie wordt het best  
geïllustreerd door Rotterdam, waar men  
op dit gebied toch veel ervaring heeft,  
maar toch meer informatie zou willen  
hebben over de ruim 3600 transporten  
die per week over Rotterdams grondge-  
bied gaan. Men zou er ook meer greep  
op willen hebben. Ook is men er aller-  
minst van overtuigd in alle gevallen zon-



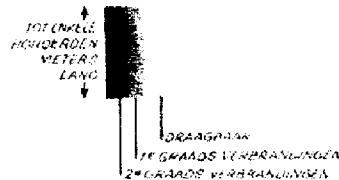
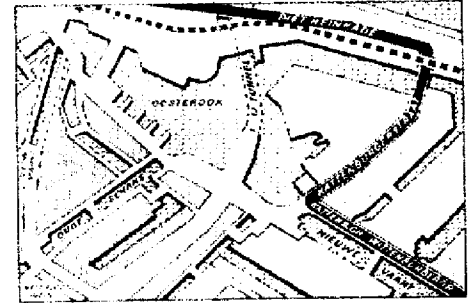
## Wat gebeurt er bij

Routes voor gevaarlijke stoffen lopen gelukkig niet overal door dichtbevolkte gebieden, maar aan het (willekeurige) voorbeeld van een stukje Amsterdam, waarin zo'n route loopt, laten we zien hoever effecten van ongelukken kunnen reiken. De linkerkant van elke balk geeft de plaats van een ongeluk aan. Door een cirkel met de lengte van de balk als straal over het kaartje heen te denken, krijgt men een indruk van het totale getroffen gebied. De balk 'mogelijk schadegebied explosie' laat zien tot welke afstand van een ongeluk nog schade mogelijk is (zie ook pagina 516 middelste kolom onderaan). Op de balk 'maximale explosie' ziet men dat de haard een eindje van de plaats van het ongeluk af ligt; want de gaswolk heeft een eindje 'gewandeld' voordat hij explodeert. Kaartjes en balken hebben dezelfde schaal. 0 500m

### BLEVE



### plasbrand



De route loopt hier van de Piet Heinkade naar de Wittenburgergracht.

der hulp van elders aan een kalamiteit het hoofd te kunnen bieden. Uit de enquête bleek dat van de 44 gemeenten er 21 een of meer routes hebben vastgesteld, en dat 24 niet weten wat er over hun gebied wordt vervoerd (waaronder 12 gemeenten met een of meer routes). Vooral komt dat omdat men geen zicht heeft op het doorgaand verkeer. De 20 die wel over gegevens beschikken, hebben alleen globale gegevens. Toch menen ze allemaal dat de routeplicht goed wordt nageleefd, en een grote meerderheid twijfelt er niet aan dat een kalamiteit met voldoende mensen en middelen kan worden bestreden. Alle gemeenten behalve Zaanstad hebben of krijgen binnenkort een rampenplan. Het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen, belast met de controle, wordt door sommige gemeenten alleen ingelicht over ongevallen 'indien het nodig is' of 'in ernstige gevallen'. Het Korps wil echter over alle ongelukken met gevaarlijke stoffenvervoer worden ingelicht. Gemeentebesturen zien als voordelen van de routes: een gemakkelijker controle, een snellere lokalisering, en kleinere gevolgen van een ramp. De bestaande regelingen vindt de overgrote meerderheid van de gemeenten voldoende. Geen enkele heeft er behoefte aan om bepaalde wijzen van transport te kunnen verbieden. In lagere maxi-

mumsnelheden ziet men ook niets. Een meldingsplicht (vooral van belang om meer inzicht te krijgen in het doorgaand vervoer) wordt door slechts enkele gemeenten gewenst.

#### Inspraak en beroep

Bij het vaststellen van routes werd in geen enkele gemeente overleg gevoerd met bewoners/gebruikers van gebouwen langs de (geplande) route. Alleen Rotterdam en Velsen meldden dat er achteraf bezwaren waren geweest. Amsterdam meldde geen bezwaren, terwijl nota bene nog niet zo lang geleden een actiegroep een van de routes versperde. Bezwaren van bewoners in Den Haag leidden tot enige wijzigingen. Beroep tegen een vastgestelde route is niet mogelijk.

Een AROB-beroep is niet mogelijk omdat het vaststellen van een route een besluit van algemene strekking is. Een beroep op de gewone rechter heeft weinig kans van slagen omdat het vaststellen geen onrechtmatige daad is. En een beroep op de Kroon om de routeborden te verwijderen kan niet, omdat het geen verkeersborden zijn, waartegen dit beroep openstaat. Wie toch invloed wil uitoefenen rest weinig anders dan met acties de straat op te gaan.

#### Risicobeoordeling

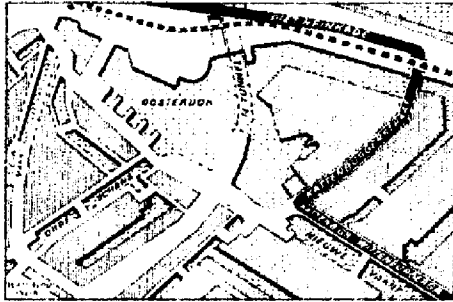
We vroegen de gemeenten ook of er enigerlei vorm van risicoanalyse (schatting van de kans op en beschrijving van de mogelijke gevolgen van een ongeluk) was geweest bij het vaststellen van de routes. Slechts zes van de 22 gemeenten met een of meer routes antwoordden positief: Routes zo min mogelijk door woonwijken (Amersfoort); overleg met verschillende gemeentelijke diensten en afdelingen om tot zo optimaal mogelijke route te komen (Dordrecht); minimale bebouwing en maximale vrije ruimte (Heerlen); route met weinig aanliggende woningen en betrekkelijk laag ongevalrisico (Rijswijk); er is een ongevalanalyse geweest (Velsen); zo min mogelijke bebouwing en zo breed mogelijke wegen (Amsterdam); minst bevolkte route (Maastricht). We zijn van deze toelichtingen niet onder de indruk en vermoeden dat de verschillen met gemeenten die 'neen' zeiden niet groot is.

#### Wat zijn de risico's?

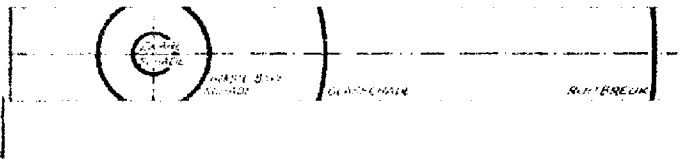
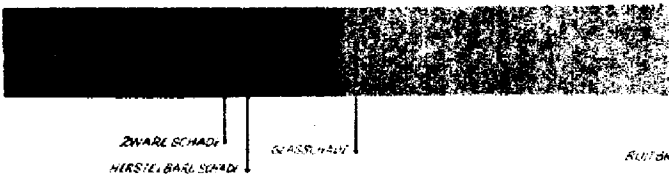
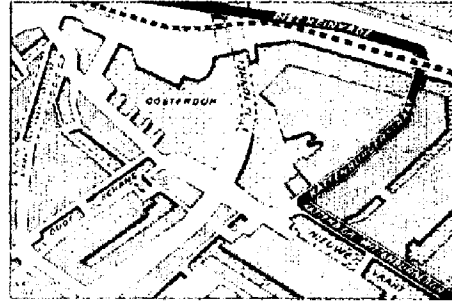
Uit het feit dat zo weinig gemeenten zegen enigerlei risicoanalyse te hebben gemaakt en uit de toelichtingen die op welgemaakte analyses werden gegeven, conkluderen we dat gemeenten vaak nauwelijks op de hoogte zijn van de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt.



## Mogelijk schadegebied explosie



## maximale explosie



Dat is bepaald niet in het belang van de mensen die langs zo'n route wonen of werken. Onder andere daarom hebben we de Werkgroep Industriële Veiligheid van TNO verzocht na te gaan hoe je die risico's zou kunnen schatten.

In de eerste plaats geven we een beeld van de mogelijke gevolgen van een verkeersongeluk met een vrachtauto met gevaarlijke stoffen. Daarna laten we zien hoe groot ongeveer de kansen zijn dat zo'n vrachtauto in een verkeersongeluk betrokken raakt, en tenslotte combineren we die twee, zodat men ongeveer kan schatten hoe waarschijnlijk het is dat er een verkeersongeluk gebeurt en dat daar dan bijvoorbeeld brand, explosie of een gifwolk uit voortkomt.

### Hoe groot is de kans?

Steeds is uitgegaan van de (pessimistische) veronderstellingen dat de hele lading van een tankwagen zou vrijkomen, hoewel vloeistoffen altijd in een aantal tankcompartimenten worden vervoerd. De effecten die bij vrijkomen van de hele lading kunnen optreden zijn:

- plasbrand - bijvoorbeeld een plas benzine die in brand raakt;
- BLEVE (spreek uit blèvie) - populair gezegd een onder druk staande vloeistof gaat door het bezwijken van de tank 'in een explosieve reactie' over in gasvorm.

Bij brandbare stoffen gaat dat meestal gepaard met een vuurbal;

- explosie;
- verspreiding van een gifwolk (dispersie).

### Toelichting

Een plasbrand kan optreden bij bijvoorbeeld benzine of LPG. De gevolgen kunnen bestaan uit stralingsschade (bij mensen zonder bescherming dus uit brandwonden) en uit directe brandschade (vlamkontakt), in het algemeen beperkt tot schade aan het wegdek. Uitgaande van bepaalde veronderstellingen geeft dat het volgende beeld:

Brandwonden kunnen ontstaan binnen ...m van de rand van de plas

	2e graads	1e graads
propan (45 m <sup>3</sup> )	20 m	45 m
benzine (48 m <sup>3</sup> )	15 m	55 m

Meestal zal de schade dus beperkt blijven tot de directe omgeving. Een dergelijke maximale benzinebrand is moeilijk te bestrijden, en een propanbrand nog moeilijker. Komt er minder vrij, dan is bestrijding gemakkelijker. Bij veel verkeersongelukken wordt bestrijding extra bemoeilijkt door filevorming, waardoor de brandweer kan worden opgehouden.

Een BLEVE, gevolgd door een vuurbal, zal vrijwel alleen kunnen voorkomen bij onder druk vervoerde brandbare gassen. BLEVE treedt op door brand of door mechanisch geweld. Hij hoeft niet te worden gevolgd door een vuurbal, maar het is vrijwel zeker dat er een zal ontstaan als de BLEVE door brand is ontstaan of wanneer er door ernstig mechanisch geweld vonken worden geproduceerd. De vuurbal is van korte duur - circa 15 seconden en geeft een intense hitte. De directe brandschade is beperkt, omdat de vuurbal opstijgt. Voor de hittestraling van een BLEVE plus vuurbal van een geheel met propaan gevulde tankauto geldt:

Brandwonden ontstaan binnen ...m van het midden van de vuurbal

diameter	1e graads brandw.	2e graads brandwonden
170 m	165 m	250 m

Is er brand ontstaan zodat de tankwand door verhitting van de inhoud dreigt te scheuren, dan moet zo mogelijk de hele tank volledig nat worden gehouden. Dat zal echter om diverse redenen vaak niet lukken. Evacuatie van de mensen uit de omgeving is dan ook onmiddellijk na een ongeluk met bijvoorbeeld LPG geboden. BLEVE kan al binnen 10 minuten na het





begin van de brand optreden. Een BLEVE door mechanisch geweld ontsteekt direct en kan niet worden bestreden. Explosie: de gevolgen hiervan zijn bekeken voor het vrijkomen van een maximale tankinhoud propaan (45 m<sup>3</sup>). Een vrij-

### MOET DE GEVAARLIJKE STOFFEN in gemeenten met meer dan 50 000 inwoners (eerste helft 1980)

gemeenten	konkrete plannen	
	voor (nieuwe) routes aantal routes	voor (nieuwe) routes
Alkmaar	1	neen
Almelo	1	ja
Alphen a d Rijn	-	ja
Amersfoort	2	neen
Amstelveen	-	neen
Amsterdam	60 <sup>1)</sup>	ja
Apeldoorn	-	neen
Arnhem	1	ja
Breda	-	neen
Delft	1	neen
Den Helder	-	?
Deventer	2	neen
Dordrecht	1	ja
Ede	-	in studie
Eindhoven	1 <sup>2)</sup>	neen
Emmen	-	neen
Enschede	-	neen
Gouda	1	neen
's-Gravenhage	1	in studie
Groningen	-	ja
Haarlem	-	in studie
Haarlemmermeer	-	?
Heerlen	2	neen
Helmond	-	in studie
Hengelo	-	ja
's-Hertogenbosch	-	in studie
Hilversum	-	ja
Leeuwarden	-	neen
Leiden	-	in studie
Maastricht	1	neen
Nijmegen	-	ja
Roosendaal en Nispen	-	in studie
Rotterdam	3	neen
Rijswijk	1	neen
Schiedam	1	neen
Tilburg	1	neen
Utrecht	1	neen
Velsen	2	neen
Venlo	1	neen
Vlaardingen	2	neen
Zaanstad	8	neen
Zeist	-	neen
Zoetermeer	-	ja
Zwolle	-	ja

? = weet niet  
<sup>1)</sup> Amsterdam telt alle aftakkingen van een route apart  
<sup>2)</sup> de route is niet verplicht; berust op afspraak met grote vervoerders

Een oranje rechthoekig bord, zoals dat op tankauto's met gevaarlijke inhoud verplicht is.

gekomen gaswolk hoeft niet meteen te exploderen, maar kan, afhankelijk van weer en wind en omgevingsgesteldheid, gaan 'wandelen', onderweg langs een ontstekingsbron komen en pas dan exploderen. Door vermenging met lucht neemt de explosieve inhoud in eerste instantie toe en daarna weer af. Voor twee weertypes werd bekeken waar een explosie welke schade kan aanrichten. Bij een windsnelheid van 5 m/sek. heeft de gaswolk zijn maximale explosieve inhoud na 40 seconden. Hij heeft dan 200 meter afgelegd. Bij 2 m/sek. is dat na 3 à 4 minuten (200 à 250 sek.); hij is dan 400 tot 500 meter weggedreven. Explodeert hij als de explosieve inhoud maximaal is, dan moet men op de volgende schadegebieden rekenen (afstanden tot het centrum van de explosie):

zware schade	herstelbare schade	glas-schade	ruit-breuk
60 m	180 m	600 m	1800 m

Door verbranding bij de explosie zelf en door eventuele instorting van gebouwen (bij zware en herstelbare schade) kunnen doden en gewonden vallen. Ook bij glas-schade is persoonlijk letsel mogelijk door rondvliegende glasscherven. Verspreidt de wolk zich verder, dan kan op nog grotere afstand van het ongeluk schade ontstaan. De wolk wordt wel minder explosief, maar bedreigt ook verdergelegen bebouwing. De afstanden van de ongevalsplaats tot die gebieden waar nog schade mogelijk is, zijn (zie kaartje; pag. 514):

wind-snelheid	zware schade	herstelb.-schade	glas-schade	ruit-breuk
5 m/sek	340 m	480 m	840 m	2000 m
2 m/sek	750 m	830 m	1140 m	2300 m

Door de snelle opeenvolging van gebeurtenissen is bestrijding van een explosie praktisch onmogelijk.

**Giftige gaswolk.** Bekeken zijn de schadegebieden bij het vrijkomen van het giftige zwavelkoolstof en van het agressieve en bijtende zoutzuur. Aangenomen werd dat alle drie de compartimenten van een tankauto van 36 m<sup>3</sup> het begaven. Om de giftigheid te benaderen werd uitgegaan van de 'Lethale Concentratie' (LC-waarde) en van de MAC-waarden. De LC-waarde is de concentratie die in dierproeven voor een bepaald percentage dieren dodelijk bleek. De MAC-waarde geeft de concentratie aan die een gezonde werknemer dagelijks jarenlang kan doorstaan zonder daar schade van te ondervinden. Een concentratie van 10 x MAC-waarde is mogelijk wel schadelijk. Bekeken werd op welke afstanden die concentraties kunnen voorkomen:

zwavelkoolstof	wind 5 m/sek.	wind 2 m/sek.
LC-waarde	300 m	1600 m
10 x MAC-waarde	3000 m	600 m

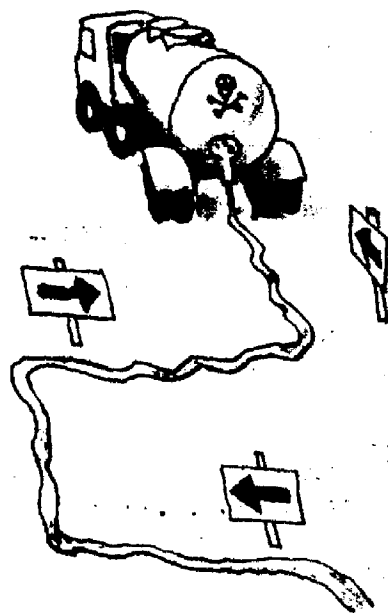
zoutzuur	wind 5 m/sek.	wind 2 m/sek.
LC-waarde	100 m	175 m
10 x MAC-waarde	1700 m	8000 m

N.B. zwavelkoolstof is na vrijkomen en verdampen op meer dan 10 km afstand te ruiken (een heetjige zurige stank). Bij de bestrijding van giftige vloeistoffen moet men in de eerste plaats voorkomen dat de tank leegstroomt en in de tweede plaats dat de vloeistof verdampt. Verdamping van zo'n hele tankinhoud kan overigens wel een paar uur duren. Men kan zich enigszins beschermen door binnenshuis te blijven, maar indien mogelijk zullen omwonenden moeten worden geëvacueerd.

#### Kans op ongelukken en kalamiteiten

Ter beoordeling van het risico van een bepaalde route komt na de mogelijke gevolgen van een ongeluk de vraag hoe groot de kans is dat er een ongeluk gebeurt met een vrachtauto met gevaarlijke stoffen.

De kans op een ongeluk kan onder andere worden vertaald in de vraag hoe veilig een route is; is er een snelheidslimiet, beveiligde kruisingen en dergelijke? We kunnen grofweg drie typen wegen onderscheiden: hoofdwegen, stadsrand- en provinciale wegen en gewone wegen in de bebouwde kom.



Gaan we uit van dodelijke ongevallencijfers per kilometer weg en houden we rekening met de verkeersintensiteit, dan blijkt dat het in het algemeen voor de kans op een ongeval niet van belang is over wat voor soort weg de route gaat. Alleen als een weg een erg ongunstig ongevallencijfer geeft, moet daar rekening mee worden gehouden bij het vaststellen van een route gevaarlijke stoffen.

In andere gevallen is het belangrijker om te weten hoe groot de kans is op een verkeersongeluk waarbij een gevaarlijke stof vrijkomt. Die blijkt te liggen op zeker gemiddeld één ongeval per jaar in Nederland. Maar ook al komt er een gevaarlijke stof vrij, dan nog is er een reële kans dat er niets gebeurt. De kans dat er wel wat gebeurt is als volgt:

- Voor brandbare vloeistoffen (bijvoorbeeld benzine) is de kans op een plasbrand even groot als de kans dat er niets gebeurt.

- Voor brandbare gassen valt er, als we LPG als voorbeeld nemen, het volgende te zeggen: Komt er LPG vrij, dan is - berekend op basis van Amerikaanse ongevallengegevens - de kans op een BLEVE 7 op 100, gemiddeld in 13 van de 100 keer zal brand ontstaan en in eveneens 13 van de 100 keer zal er een explosie plaatsvinden. In 67 van de 100 keer gebeurt er echter niets.

- Giftige stoffen zullen zich - als er een lek is - zonder meer verspreiden. Hoe erg de gevolgen zijn, hangt af van de soort stof en van de omgeving - bebouwing, begroeiing, wind en dergelijke. Voor de beoordeling van de risico's moet men verder nog weten hoe vaak verhoudingsgewijs verschillende stoffen ver-

voerd worden. Voor het traject tussen Rotterdam en Gouda is een keer geteld hoe de verhouding lag tussen de verschillende soorten gevaarlijke stoffen. Daar bleek ca. tien procent giftig, ca. zestig procent brandbare vloeistoffen en ca. dertig procent brandbare gassen.

- Als er - uitgaande van bovengenoemde vervoersaandelen - bij een verkeersongeluk met een vrachtauto een gevaarlijke stof vrijkomt (een kans van gemiddeld zeker éénmaal per jaar in Nederland), dan is te berekenen dat de kans dat er niets gebeurt ongeveer even groot is als de kans dat er wel één van de genoemde effecten optreedt. In het laatste geval is de kans op een plasbrand het grootst, namelijk 34 op 100. Als maximaal effect zullen tot op 50 meter afstand eerstegraads brandwonden kunnen voorkomen.

De kans op een gifwolk is 1 op 10. Het getroffen gebied is sterk afhankelijk van de stof en de omstandigheden, maar kan zich tot enkele kilometers uitstrekken.

De kans op een explosie is 1 op 25. Bij een maximale explosie zullen er zelfs tot op 600 m rondvliegende glasscherven zijn.

De kans op BLEVE is 1 op 50. Als maximum effect zullen zelfs tot op ruwweg 250 meter afstand eerste graads brandwonden voorkomen.

Tot slot de bestrijdingsmogelijkheden in het kort: Bij een plasbrand en een gifwolk zijn de bestrijdingsmogelijkheden beperkt. BLEVE en explosie kunnen nauwelijks worden bestreden.

### Aansprakelijkheid en verzekering

Is de kans op een ramp misschien niet

groot, als er wat gebeurt is het voor iemand die daar schade van heeft, zeer de vraag wie er voor opdraait. Een sluitend systeem van dekking is er niet. De bestaande mogelijkheden van verhaal zullen wellicht nog beperkter worden als de vrees van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uitkomt, dat verzekeraars rampen in het algemeen van dekking zullen uitsluiten.

De bestaande mogelijkheden zijn als volgt:

**Persoonlijk letsel** wordt vergoed door het ziekenfonds of de particuliere ziektekostenverzekering, eventueel aangevuld door andere delen van het sociale verzekeringsstelsel.

Als men de schuld van de vervoerder kan bewijzen, kan men zijn persoonlijke en materiële schade ook verhalen op de WA-verzekering van de vrachtauto. Die dekt echter niet de mogelijke evacuatiekosten bij het vrijkomen van een gifwolk en ook niet schade die ontstaan is tijdens laden of lossen. Juist bij gevaarlijke stoffen zijn bij laden en lossen de risico's groot omdat er dan menselijke handelingen moeten worden verricht, waarbij fouten gemaakt kunnen worden.

**Materiële schade.** Schade aan huis en inboedel door brand of explosie en de gevolgschade daarvan worden vergoed door de inboedel- en opstalverzekering. Vermogensschade (niet-materiële schade) wordt er echter niet door vergoed.

Gebroken ruiten worden, ongeacht de oorzaak, vergoed door een glasverzekering. Schade aan een auto door een van buiten komend onheil wordt vergoed door een eventuele kaskoverzekering van de auto. Ook dus bijvoorbeeld lakschade door een bijtend zuur.

## Tenslotte

Als we tenslotte overzien hoe de kleine kans op het grote gevolg te verminderen is, blijft er als grootste instrument een vermindering van gevaarlijk vervoer over. Maar maatschappelijk gezien, gegeven de behoefte aan zulke stoffen, is dat iets dat nog in het verschiët ligt. Wel zou een goed vestigingsbeleid de lengte kunnen beperken van routes die gevaarlijke stoffen afleggen.

De kansberekening die we hebben opgesteld, geeft een zekere mogelijkheid om routes gevaarlijke stoffen af te wegen. Maar vaak is een afweging onmogelijk, omdat er maar één aanwezige route is. Een betere controle op dit soort transport en een betere regeling om schade te verhalen lijken zeker gewenst.

L.S.

Eindelijk is er een overzichtelijk stuk verschenen over de gevaren bij het transport van gevaarlijke stoffen. T.N.O. heeft een opdracht gekregen en naar behoren uitgevoerd. Dat de resultaten echter niet in overeenstemming kunnen zijn met de werkelijkheid, blijkt uit het volgende.

Bij de gevolgen van een ongeluk is onderscheid gemaakt tussen schade die direct na het ongeluk te constateren is en schade die achteraf pas waar te nemen is.

Wat betreft de directe schade kloppen deze gegevens wel. Bij de gegevens over schade die achteraf pas blijkt (uitwerking op de mens) zetten wij onze vraagtekens want in het rapport wordt uitgegaan van de M.A.C. waarde (= Maximaal Aanvaarde Concentratie) welke geldt voor een gezonde werknemer. Naast gezonde werknemers wonen bij ons echter ook bejaarden, zwangere vrouwen en kinderen, en dezen zijn vele malen gevoeliger.

De MAC norm gaat bovendien uit van wat wij heden ten dage kunnen meten en weten. Maar wat wij weten en meten is nog steeds beperkt. Daarom heet het ook "aanvaarde" concentratie. Het is dus in feite een afspraak. Omdat wij steeds meer te weten komen, zijn de grenzen van het aanvaardbare niet vast maar worden op allerlei niveau's steeds teruggedrongen. Daarom vertrouwen wij de gegevens ook niet en gaan er van uit dat het schadegebied bij een ongeluk vele malen groter zal zijn dan berekend is.

Behalve over de gevolgen van een ongeluk gaat het rapport ook over de kans op een ongeluk.

Bij kansberekening gaat men uit van welke ongelukken er in het verleden zijn gebeurd en van wat men op grond van technische gegevens kan verwachten. Maar wat men in een kansberekening nooit voorspellen kan is het menselijk gedrag. Het blijkt dan ook dat vele grote ongelukken (Harrisburg, LPG-ramp op een spaanse camping) statistisch niet te voorspellen waren.

Dat menselijk gedrag in druk verkeer al helemaal niet te voorspellen is, lijkt ons duidelijk.

"Tussen 17.00 en 19.00 uur is het verkeersbeeld op de Eilandenboulevard dusdanig dat het zijn weerga niet kent in Amsterdam." (citaat uit een politie-rapport)!!!

Verder constateren we dat er op een gegeven moment drie manoeet tankauto's (LPG) achter elkaar over de gracht rijden en dat er aan het eind van de boulevard twee LPG-tankstations zijn. Als een van deze 'bommen' ontploft gaat de rest mee.

Wat zijn dan de gevolgen? Is dat te berekenen??.

NEE, dat is niet te berekenen, maar we voelen de gevolgen wel aan EN WE ZIJN ER BANG VOOR!!!!

Aan welke gevaren staan wij bloot? Het is toch te gek dat we tegen zulke gevaren nog actie moeten voeren!

Het minste wat de gemeenteraad kan en moet doen is kiezen voor een alternatieve route.

Volgens ons getuigt het blootstellen van de bevolking aan zulke grote risico's van wanbeleid.

## wijkopbouworgaan «Nieuwendam» i.o.

WERKGROEP VUILVERBRANDING

Alkmaarstraat 2  
Postbus 27035  
1002 AA Amsterdam.  
Tel. 020 - 36 25 01

Dames en Heren,

Wij verzoeken u uw volle aandacht te willen geven aan het grote afvalprobleem, dat door allerlei omstandigheden in de laatste decennia is ontstaan.

Willen wij voor onszelf en voor de toekomstige generaties nog een leefbare wereld behouden, dan zullen andere besluiten genomen moeten worden.

Lag de nadruk tot nu toe allereerst op de voor onze economie voordeligste manier van produceren op de korte termijn - en met een volledig voorbij gaan aan alle andere belangen - nu vinden wij dat niet langer gewacht kan worden met ombuiging van dit beleid, en met meer aandacht de gevolgen op lange termijn te overwegen.

Het afvalprobleem wordt door deze verkeerde kostenafweging afgewenteld op de samenleving en op toekomstige generaties.

Kringloopproducties dienen onverminderd voorrang te krijgen boven vuilverbranding, ongeacht de reeds gedane investeringen in andere verwerkingswijzen.

De grote, reeds bekende gevaren van verbranden, maar vooral de nog onbekende of niet voldoende aangetoonde gevaren laten ons geen andere keus en wij hopen dat dit schrijven met handtekeningen zal bijdragen tot een "gezondere" besluitvorming.

de werkgroep vuilverbranding van  
het wijkopbouworgaan Nieuwendam.

De Amsterdamse vrouwenraad.

Dames en heren,

Wij vragen uw aandacht voor de gevaarlijke situatie in Amsterdam, tengevolge van de verkeerde verwerking van het huisvuil. Wij vinden dat zo snel mogelijk moet worden overgegaan op hergebruik.

Daarbij denken wij aan:

- Statiegeldglas, en het bevorderen van het gebruik van eenheidsglas, waardoor flessen en potten overal ingeleverd en hergebruikt kunnen worden.
- Organisch afval moet apart opgehaald worden en als veevoeder, voor de winning van methaangas of op enig andere milieuvriendelijke wijze hergebruikt worden.
- zware metalen, die een ernstige bedreiging voor de gezondheid vormen, moeten uit ons afval geweerd worden.
- kringlooppapier moet grotere aandacht krijgen, ook in de overheidssector. Vooral Rijk en Gemeente zouden unaniem op kringlooppapier moeten overschakelen.
- plasticverpakkingen moeten zoveel mogelijk vervangen worden door andere materialen. Wij denken hierbij aan papier- en vlaszakken, vooral ter vervanging van de plastic draagtassen. Het overblijvende plastic kan op minder gevaarlijke wijze omgesmolten worden en opnieuw gebruikt worden.
- medicijnen, foto-ontwikkelvloeistof, afgewerkte olie, verfresten, etc. kunnen ook apart ingezameld en verwerkt worden.
- de mogelijkheid te scheppen om niet meer voor eigen gebruik geschikte artikelen in een openbare ruimte te verkopen (zoals in Beverwijk op de z.g. zwart-markt) of voor verwerking af te staan aan creativiteitsgroepen in de buurt- en/of wijkcentra

Bij huisvuilverbranding houden we altijd slakken over, die door uitloggen in een later stadium niet ongevaarlijk zijn voor lucht en bodem. De na verbranding vrijkomende gassen zijn echter gevaarlijk, evenals de zeer kleine stofdeeltjes, die door geen enkel filter op te vangen zijn.

Gevolgen als huidandoeningen, brandende ogen, aantasting van ademhalingsorganen, zelfs leverandoeningen en chromosoomafwijkingen vinden wij een te hoge prijs voor de gemakken van weggooien en verbranden van onmisbare grondstoffen.

Wij verzoeken u al het mogelijke te doen om aan deze waanzin een einde te maken.

De werkgroep vuilverbranding.  
De Amsterdamse vrouwenraad.

Wij vragen u dringend het volgende in overweging te nemen:

Door de hoge kosten, die tegenwoordig verbonden zijn aan het bezit van een auto, is het voor veel mensen alleen maar mogelijk de auto te handhaven ten koste van andere, noodzakelijke levensbehoeften.

Door het wegvallen van veel buurtwinkels en de straatverkoop van levensmiddelen is de auto vaak onmisbaar voor het doen van inkopen.

Het openbaar vervoer in zijn huidige opzet is niet in staat hierin enige verlichting te brengen, omdat bussen en treinen niet overal kunnen komen.

Proeven in enkele plaatsen in het buitenland hebben geleid tot een succesvolle verbetering van het openbaar vervoer door de inzet van de 8-10 persoonsbusjes, die een bepaalde route door de wijken rijden en overal langs de route stoppen op verzoek.

Deze busjes rijden langs de winkels, maar brengen mensen ook bij bushaltes.

Tegenover de hieraan verbonden kosten van chauffeurs en exploitatie van de busjes staan echter hoge baten als gevolg van een vermindering van het aantal personenauto's, als we kijken naar de kosten van wegeaanleg en onderhoud, verkeerspolitie, het beslag dat de wegen leggen op de kleine ruimte die we in Nederland hebben, vervuiling van de lucht, geluidshinder, kosten verbonden aan het verplegen en revalideren van verkeersslachtoffers, het gigantische bedrag aan smartegeld voor de doden en blijvend invaliden, tijdverlies doordat kinderen van en naar school gehaald moeten worden, het niet te schatten verdriet en de angst die voortdurend aanwezig zijn bij ouders en familieleden van jonge kinderen en ook voor de opgroeiende jeugd over de gevaren waaraan zij tengevolge van vooral de auto blootgesteld zijn, zijn niet uit te drukken.

Wij vinden dat de Overheid alles moet doen om snelle en gemakkelijke verplaatsing voor iedereen te bevorderen.

Personeelskosten kunnen geen bezwaar zijn; die worden in andere sectoren uitgespaard, het is slechts een overheveling van gemeenschapsgelden van de ene Rijksdienst naar de andere, temeer daar één der ergste noden van ons land, het woningtekort en het tekort aan grond om deze woningen op te bouwen, meer recht op grond en belastinggeld hebben dan de betrekkelijk kleine groep die met een auto kan rijden.

Goede alternatieven kunnen een overstap van de auto naar het Openbaar Vervoer vergemakkelijken, tot voordeel van ons allen!

De Amsterdamse Vrouwenraad.

VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN IN AMSTERDAM

Ook door de Molukkenstraat denderen dagelijks tientallen tankwagens, die gevaarlijke stoffen vervoeren. Dat die tankwagens veel lawaai-overlast veroorzaken is wel bekend, maar weet U ook wat er allemaal in die tankwagens vervoerd wordt? U heeft er misschien nooit bij stil gestaan, dat als er een ongeluk gebeurt met zo'n tankwagen de inhoud hiervan kan ontsnappen. Dit zijn dan bv. gevaarlijke vloeibare gassen, brandbare vloeistoffen of giftigegassen. De gevolgen van een explosie of het verspreiden van zeer gevaarlijke dampen zijn niet te overzien.

De gemeente heeft de route van gevaarlijke stoffen door Amsterdam vastgesteld en deze gaat nog steeds door woonbuurten heen.

Deze situatie met de mogelijkheid van het ontstaan van een ramp, waarbij zich vele persoonlijke ongelukken voordoen kunnen wij niet accepteren.

Geen vervoer van gevaarlijke stoffen door onze buurt.

In Amsterdam zijn alleen in de eilandenbuurt bewoners in actie gekomen tegen de route langs hun huizen. Deze groep "Weg onveilige weg" is al een paar jaar actief, maar de gemeente denkt waarschijnlijk: het is toch maar één buurt. Daarom is het ook belangrijk dat andere buurten zich hiertoe bezig gaan houden.

Een goede mogelijkheid is hiervoor de landelijke aktiedag gevaarlijke stoffen, die op 16 mei zal plaats vinden. In vele andere steden in Nederland zullen op die dag actie gevoerd worden. Daarbij worden de volgende eisen gesteld:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen langs en door dichtbevolkte gebieden moet worden stopgezet.
2. Stortplaatsen van gevaarlijke stoffen moeten verwijderd worden. Opslagplaatsen van gevaarlijke stoffen (o.a. opslagtanks) in en bij woongebieden moeten worden verboden.
3. Er moeten veilige alternatieve stoffen komen. (297
4. Voor stoffen, waarvoor geen veilige alternatieven) moet de produktie worden verboden.

Vooral de laatste 2 punten heel belangrijk. Als er niet zoveel gevaarlijke stoffen zouden zijn, zouden ze niet allemaal vervoerd hoeven te worden of in Uw achtertuin gedumpt hoeven te worden. Bij de Volgermeerpolder in Broek-in-Waterland hebben we gezien wat er dan allemaal gebeuren kan.

De Overheid zal maatregelen moeten nemen om de produktie van gevaarlijke chemische stoffen zo veel mogelijk te verbieden!

Op 16 mei gaan we overal in Nederland laten zien, dat wij niet willen worden blootgesteld aan het vervoer door onze buurten en het dumpen van chemische stoffen.

Met een aantal buurten in Amsterdam zullen we op die dag zeker van ons laten horen.

Voor meer informatie: Dik Smit tel. 279441, Strchalm A'dam

Mar Schuringa tel. 185888, kerngroep A'dam MD

ACD 1544030

datum 13 APR. 1981

CO

b.

L d. —

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: BC - BT - BOP (bijl).

Bijlage(n): 2

Afschr.:

BO: 102.421.

Datum ontmoeting	Datum rapport	Volgno. Inf. rapp.	Evaluatie
		1	

Betreft: Stroomgroep Haarlem/IJmond

Hierbij zend ik U, in fotocopie, een brief van 2-4-1981 van de Stroomgroep Haarlem/IJmond betreffende acties te voeren tegen de jaarlijkse dumping van radio-actief afval in zee alsmede de n tulen van de op 18-2-1981 gehouden eerste vergadering van organisa-ties/personen die zich tegen deze dumping willen verzetten.



Stroomgroep Haarlem/ IJmond  
 Kampersingel 72  
 Haarlem  
 Tel: 023-312846

102421.

Aan: alle groepen dieh zich tegen  
 het dumpen van radio-actief afval  
 in zee verzetten.

IJmuiden, 2 april 1981.

Beste mensen,

Hierbij nodigen we jullie uit voor een tweede anti-dumpingsbijeenkomst woensdag 8 april a.s. om 20.00 uur in het Deining Aktiviteiten Centrum (DAC) Ripperdastraat 13a in Haarlem.

Het DAC ligt op slechts enkele minuten lopen van het Station Haarlem. 18 Februari j.l. hebben vele van jullie deelgenomen aan een eerste oriënterende bijeenkomst over de aanstaande dumping van radio-actief afval. Het verslag van die bijeenkomst is bijgevoegd.

Grote onzekerheid bestond toen over het tijdstip en plaats van handeling.

Er waren twee mogelijkheden: a. Twee dumpoperaties in 1981, juni voor de 'normale' jaarlijkse afvalberg en een dumping in september speciaal voor het KEMA-afval uit Arnhem;

b. of uitstel van de jaarlijkse dumpbeurt tot september.

Gisteren is bekend geworden dat het KEMA-afval definitief niet in 1981 afgevoerd zal worden. Door allerlei omstandigheden is men nog steeds niet begonnen met het opgraven van het afval in Arnhem. Dat betekent dat we in 1981 weer met het 'oude, vertrouwde' dumpschema te maken hebben. Met bijna 100% zekerheid betekent dit een dumping in juni in IJmuiden.

Twee maanden scheiden ons van de dumping 1981. We zullen daarom op de komende bijeenkomst van 8 april spijkers met koppen moeten slaan. De voorbereiding van diverse activiteiten moet deze maand echt wel op gang komen.

Wij stellen de volgende vergadervolgorde voor:

1. laatste gegevens over de voorbereiding van de dumping vanuit de overheidsburelen;
2. Op de vorige vergadering zijn een aantal 'aktievelden' onderscheiden. Afsproken is dat een groep de voorbereiding van elk aktieveld op zich neemt. Tot op heden beschikken slechts twee 'velden' over zo'n coördinatiepunt. 8 april zullen we alle 'aktievelden' op deze wijze handen en voeten moeten geven. Wellicht kunnen twee voorbereidingsgroepen al wat tussenstanden geven. De 'aktievelden' zijn:
  - demonstratie IJmond: kontakt/Koos Kamp, 02550-17932
  - Petten: kontakt: ?
  - trajekt Petten-Beverwijk/Siebren, 020-189074.
  - Beverwijk/ IJmuiden: kontakt ?
  - Water IJmuiden en Oceaan: kontakt ?
3. Speciale aandacht verdient nog de koördinatie en kommunikatie tussen de verschillende activiteiten. Hoe richten we dat in en welke middelen zijn beschikbaar?
4. Geld speelt door alle activiteiten heen. Hoe bestrijden we de huidige en toekomstige kosten?
5. (werk)afspraken

Mocht je 8 april a.s. niet kunnen, bel of schrijf dan naar het koördinatie- en informatiepunt: Kampersingel 72, Haarlem, tel: 023-312846.



Aanwezig: zie verder

Begonnen werd met een rondje langs alle aanwezigen. Zij vertelden wat zij zoal aan plannen hadden en wat zij graag zouden zien gebeuren om het transport van radio-actief afval te verhinderen.

Knijpkat: gespreide akties, geweldloos, tevens ook een geheime aktie extra akties tegen transportbedrijven etc. van te voren.

CMN: voor alle akties die effect hebben; een gedecentraliceerde koördinatie.

NJN: geweldloze, wettige akties die niet openbaar zijn. Tevens een demonstratie om zoveel mogelijk steun te verkrijgen.

Siebre: gespreide akties, zoveel mogelijk openbaar. Noodzakelijk is een centrale koördinatie tussen alle verschillende akties. Van te voren moeten er akties worden ondernomen tegen het ECN, transportbedrijven etc. Op de dag van het transport een grote demonstratie.

Gilles: Gespreide akties die autonoom functioneren, geweldloos, gedecentraliseerde koördinatie, niet openbaar, geen demonstratie tijdens akties, transportauto's van te voren onklaar maken.

Koos Kemp: demonstratie, geweldloze akties, zeker openbaar.

Peter: gespreide akties, één aktie aankondigen daarbuiten autonome groepen. Ook de transportbedrijven van te voren aanpakken.

Energiekomitee Schagen: geweldloze akties met zoveel mogelijk mensen.

Wanda: grote aktie, geen centrale aktie-leiding, wel koördinatiepunt Van te voren akties tegen chauffeurs, KEMA; publicitaire akties.

't Kan Anders: meerdere (gespreide)akties + demonstratie; decentrale koördinatie, geweldloos tav. mensen, Van te voren akties tegen beslissers(woonplaatsen)

Niek v Loo: grote aktie/demonstratie + veel kleine(niet openbare) akties

IKV Haarlem: Openbaar, grote aktie + kleine niet openbare akties. Pressie van te voren via pers en dergelijken.

ANJV Haarlem: kleinere akties, sabotage akties, van te voren aandacht richten op gezondheidszorg

BAN landelijk: via BAN-model, eigen aktie, goede koördinatie tussen de verschillende groepen, goede voorlichting, opvangpunt voor mensen die niet betrokken zijn bij een bepaalde aktie.

Mitthe: meerdere akties(niet-openbaar) + grote demonstratie(openbaar)

kraakgroep Haarlem: eigen akties (ook vooraf), zeker niet zulke situaties als vorig jaar.

Annemiek: grote aktie(openbaar) + kleine akties(niet openbaar), zo gedecentraliseerd mogelijk, ook vervoersbedrijven aanpakken,

kerk&samenleving: voor geweldloze akties

CPN Kennemerland: voor een grote demonstratie op de dag van het transport, centrale aktieleiding. solidariteit vanuit de bevolking en de bedrijven 'vragen'.

AKB Zaandam: grote + kleine akties, geen aktieleiding (centraal) stroomgroep/ voor meerdere kleinere akties die zo autonoom mogelijk zijn, van te voren akties tegen transportbedrijven etc. Op de dag van transport opvangpunt voor mensen die mee willen doen apart van koördinatiepunt, dit punt moet geen aktieleiding zijn maar echt koördinatie.



R

ACD 1576750

datum 26 NOV. 1981

CO

b. — d. —

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: <b>BF</b>		Bijlage(n):	
Afschr.:		BO: <b>186.543.</b>	
Datum ontmoeting	Datum rapport	Volgno. Inf. rapp.	Evaluatie
		<b>3</b>	

Betreft: Milieugroepen die in de regio West-Friesland actief zijn.

- Samenwerkende Milieuwerkgroepen West-Friesland Henne Dekkers de Hulk 8, 1622 DZ Hoorn.
- Stichting van de Baan, Westfriesedijk 7, 1719 NK Aartswoud.
- VMD Kerngroep Hoogkarspel, Anemonenlaan 106, 1616 XT Hoogkarspel.
- KNNV afd. Hoorn (Kon. Natuurhistorische Vereniging), Willemsweg 63, 1622 JB Hoorn.
- Milieu (actie)groep Schellinkhout, Dorpsweg 41, 1697 KB Schellinkhout.
- IVN afd. Wognum (Instituut voor Natuurbeschermingseducatie) A. Magneellaan 10, 1687 BS Wognum.
- Stichting Milieuraad Heerhugowaard, Bikkerstraat 1, 1701 ED Heerhugowaard.

Aan: BF  
Van: BSO/Z

ACD	1.579.495.
datum	2 2 DEC. 1981
CO	1.579.095.
b.	d. —

Notitie.

Betreft: actie "Basta 81"

De vergadering van diverse groeperingen in Rotterdam over te ondernemen acties in het kader van de jeugdwerkloosheid en aangekondigde ontslagen bij de Bijenkorf, welke in het weekend van 12/13 dec. hebben plaatsgevonden, is chaotisch verlopen. De kontakten tussen de diverse groeperingen zijn sindsdien verbroken.

14-12-1981

BVB/K  
11-12-81

# VU SLAAN TERUG

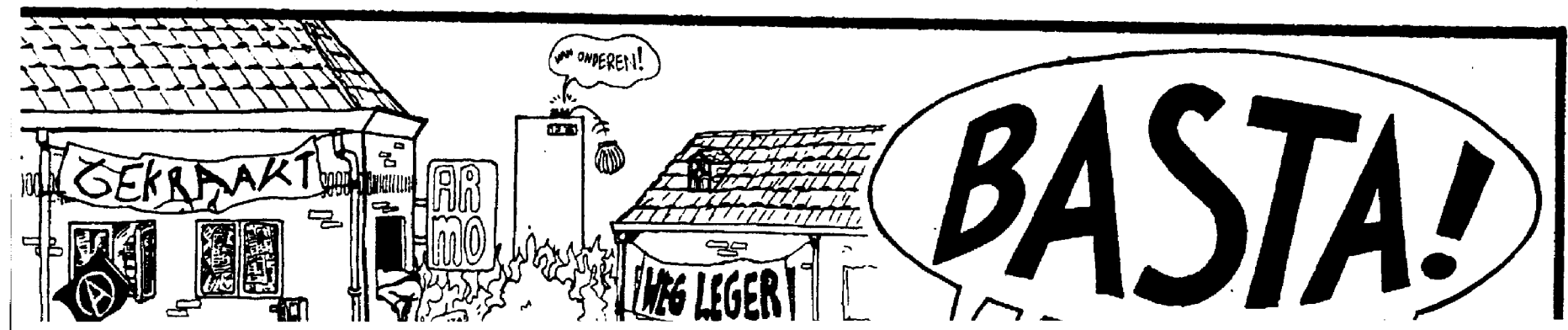
OMDAT WE KOTSZIEK ZIJN VAN:

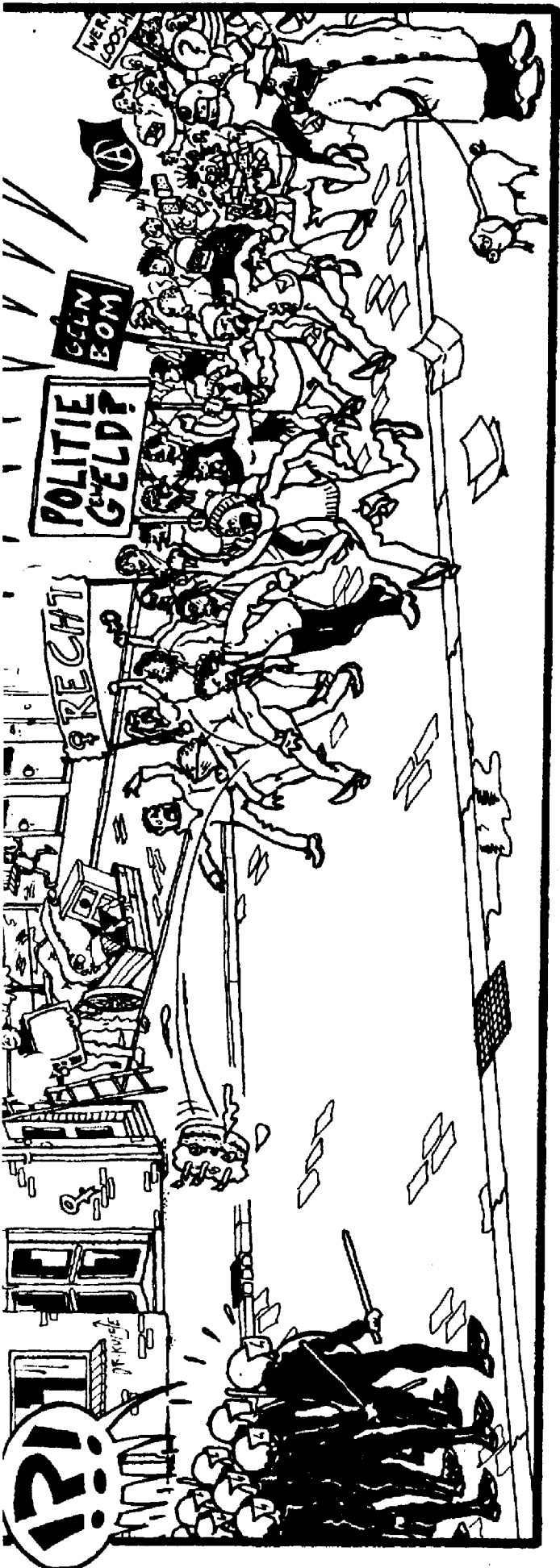
- VERLAGING JONGERENUITKERINGEN EN -LONEN
- VEEL TE WEINIG BETAALBARE JONGERENHUISVESTING, MAAR WEL EEN ANTIKRAAKWET
- KERNWAPENS • KERNCENTRALES • POLITIEGEWELD
- VROUWENONDERDRUKING • MILITAIRISME

DAAROM:

# BASTA '81

1579.795





ROTTERDAM

BASTA '81 BUNDELT ONS VERZET  
 BASTA '81 ROEPT OP TOT AKTIEAKTIEAKTIE **AKTIE**

**ZATERDAG 19 DECEMBER DE GEHELE DAG AKTIE,  
 DUS VERZIN EN DOE IETS**

LAAT DE BANKEN EN MULTI'S BETALEN VOOR DE  
 LONEN UITKERINGEN EKONOMIE EN ERGIE WERKGELEGENHEID WONINGNOOD

**BASTA '81 WORDT  
 EEN STREEP DOOR HUN REKENING!**

NVVK  
14-12-81

DECEMBER

**BASTA '81**

19 DECEMBER

**DEMONSTRATIE**

**MET VERRASSING!!! SCHOUWBURGPLEIN R'DAM 15.00"  
MET 'S AVONDS EEN**

**CRISIS**

**FESTIVAL**

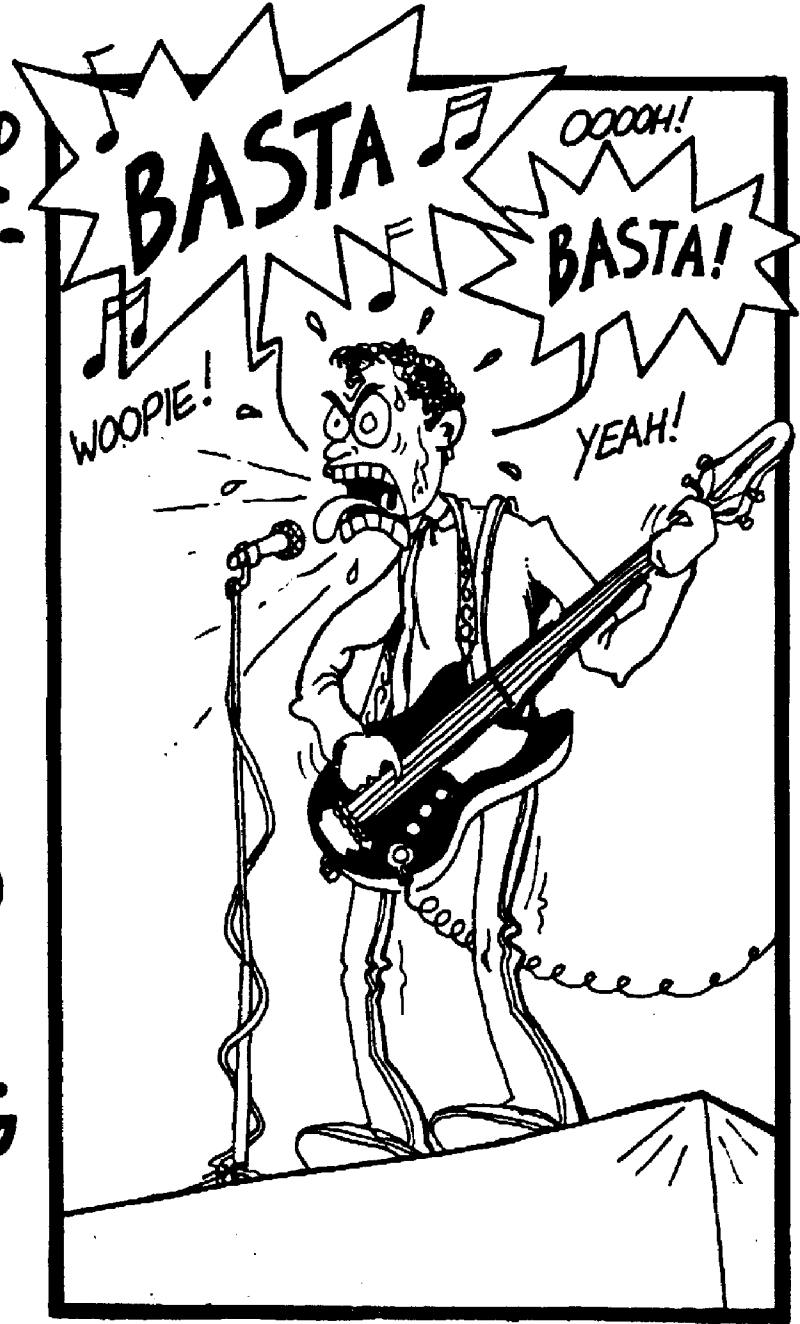
B

1.549.495



19 DECEMBER POORTGEBOUW, STIELTJESPLEIN R'DAM 17.00"

EEN FESTIVAL ROND  
LONEN EN UIT-  
KERINGEN  
KRAKEN  
KERNWAPENS  
KERNENERGIE  
MILITAIRISME  
POLITIEGEWELD  
VROUWEN-  
ONDERDRUKKING



EEN FESTIVAL MET  
PUNK ~ ROCK  
RASTA  
AKTIEVERSLAGEN  
INFORMATIE  
FILMS + VIDEO  
ETC.

ZATERDAG  
19  
DECEMBER

STEUN: F. Japens  
giro 2384230  
O.V.N. BASTA '81

7

**F**

ACD 1579095

datum 15 DEC. 1981

CO

b. ← d. —

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: BF-BC-BOP.

Bijlage(n):

BO: 107.018.

Afschr.:

Datum ontmoeting

Datum rapport

Volgno. Inf. rapp.

Evaluatie

1

Betreft: Acties in Rotterdam tegen Bijenkorf

Vernomen werd, dat woensdagavond 9 december jl. in het JAC-gebouw aan de 's Gravendijkwal te Rotterdam een bespreking heeft plaatsgevonden over te ondernemen acties tegen de Bijenkorf in R'dam, zulks naar aanleiding van de bij dit concern aangekondigde ont-slagen.

De volgende groeperingen waren vertegenwoordigd: JAC, KWJ/NVV, Jongerencontact, Landelijk Orgaan Bijstandstrekkingen, Junkiebond, Onkruid, Krakkers, punkers, skinheads etc.

De actie zal worden gevoerd onder de actienaam "Basta '81". Tijdens de bespreking werd het plan geopperd op dinsdag 15 decembe 's avonds massaal inkopen te gaan doen in De Bijenkorf te Rotterdam en vervolgens aan de kassa af te rekenen met een of andere door de Bijstandsorganen verstrekte bon ter waarde van f 50,-. Uiteraard verwacht men dat deze vorm van betaling wordt geweigerd. Wat er daarna staat te gebeuren is niet uitgesproken.

Sommigen uit het gezelschap zijn bang voor rotzooi of roofpartijen door krakers en ander ongeregeld volk. Zij hebben als coördinator/actieleider de bekende CPN-er Daan KELLER aangezocht. Deze wil er een vreedzame demonstratie van maken en in het warenhuis spandoeken ontvouwen en pamfletten uitdelen.

Donderdagavond 10 december zou opnieuw beraad plaatsvinden in het JAC-gebouw. Nader bericht volgt.

N.B.: ID-Rotterdam op 10/12 mondeling ingelicht.