

# **Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Zuid-Holland**

*Routering, een handleiding voor gemeenten*

CONCEPT

# **Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Zuid-Holland**

*Routering, een handleiding voor gemeenten*

**CONCEPT**

DCMR Milieudienst Rijnmond  
's-Gravelandseweg 565  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
Telefoon (010) 2468 000  
Fax (010) 2468 283

# Inhoud

	<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Routeplichtige stoffen</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Modaliteiten</b>	<b>9</b>
4.1	Wegverkeer	9
4.2	Railverkeer	10
4.3	Luchtvaart	11
4.4	Scheepvaart	12
4.5	Buisleidingen	13
<b>5</b>	<b>Uitkomsten project routing gemeenten</b>	<b>14</b>
5.1	Routing gemeenten	14
5.2	Parkeervoorziening	16
<b>6</b>	<b>Programmafinanciering EV2</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Bronnen</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>20</b>

# Samenvatting

Bij de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat het bevorderen van de veiligheid centraal. Algemene regel is dat dit soort vervoer buiten de bebouwde kom blijft. Daarnaast hebben gemeenten de mogelijkheid om een verplichte route vast te stellen. Dit rapport dient als houvast voor gemeenten die te maken hebben met routing.

Sinds 1 augustus 1966 is er een Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS). Deze vervangt de oude Wet Gevaarlijke Stoffen. In de WVGS is een hoofdstuk opgenomen dat gemeenten de wettelijke bevoegdheid geeft een route aan te wijzen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Routeren houdt in dat de gemeente een of meerdere wegen aanwijst waarover gevaarlijke stoffen uitsluitend mogen worden vervoerd.

De gemeenteraden zijn bevoegd om op het grondgebied van de gemeente wegen of weggedeelten aan te wijzen, waarover de routeplichtige stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd. Voor zover het daarbij gaat om rijks- of provinciale wegen moet daarbij het vastgestelde landelijk en provinciaal wegennet in acht worden genomen. De gemeenten zijn echter niet verplicht om te routeren. Zonder routing geldt de algemene regel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moet mijden. Heeft een gemeente wel een routeringsregeling, dan mag hier niet van afgeweken worden, tenzij er een ontheffing is verleend.

In 2005 is een aanvang gemaakt met het afstemmen van de routes van gemeenten onderling. Met gemeenten is overleg gevoerd over de voorkeuren met betrekking tot de routes. Alle gemeenten in het werkgebied van de DCMR Milieudienst Rijnmond, op een na, hebben het traject voor het vaststellen van de route ingezet.

De handhaving van de routes van gevaarlijke stoffen en het aanwijzen van de parkeervoorzieningen wordt in het kader van de programmafinanciering Externe Veiligheid 2006-20101 uitgevoerd.

# 1 Inleiding

## Achtergrond

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt externe veiligheidsrisico's met zich mee. Routing is één van de mogelijkheden om deze risico's te beperken en te beheersen. Routing houdt in dat het behoudens ontheffing verboden is bepaalde stoffen, de zogenaamde routeplichtige stoffen, over andere dan daarvoor aangewezen wegen (de route gevaarlijke stoffen) te vervoeren.

Een gemeente kan een route gevaarlijke stoffen aanwijzen op basis van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. De routing moet vergezegeld gaan van een ontheffingsregime. In het Rijnmondgebied is ongeveer 50% van de gemeenten, waaronder Rotterdam, niet gerouteerd. Routing is een onderwerp dat zich bij uitstek leent voor een gemeentegrensoverschrijdende aanpak.

De Stuurgroep programma Externe Veiligheid van de DCMR heeft in november 2004 op basis van het plan van aanpak opdracht gegeven helderheid te krijgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen met als resultaat een netwerk op te zetten van aangewezen routes en parkeerplaatsen van gevaarlijke stoffen. De uitkomsten van dit project zijn uitgewerkt in hoofdstukken 4 en 5 van dit rapport.

Het streefbeeld uit het plan van aanpak luidde dat de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor, via buisleidingen en luchtvaart (Rotterdam Airport) worden geminimaliseerd. Dit vereist dat:

- alle gemeenten gerouteerd zijn en de routing actueel zijn;
- er een regionaal netwerk van parkeerplaatsen bestaat;
- er heldere richtlijnen voor de handhaving van de route gevaarlijke stoffen zijn;
- de transportroutes voor gevaarlijke stoffen opgenomen zijn in de risicokaart en in bestemmingsplannen.

## Projectresultaat

Het beoogde resultaat is dat alle Rijnmondgemeenten zijn gerouteerd, dat er heldere richtlijnen zijn voor de handhaving van de route gevaarlijke stoffen en dat oplossingen voor ontstane knelpunten, zoals het parkeerprobleem voor vrachtwagens met gevaarlijke stoffen in beeld zijn. Het resultaat zal worden verwerkt op de risicokaart. In latere jaren wordt de routing periodiek geactualiseerd.

## Ruimtelijke Ordening en veiligheid

Een zestal projecten van het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Zuid-Holland, waaronder routing gevaarlijke stoffen, zijn ondergebracht in een cluster RO en Veiligheid.

- De keuze om 6 van de 21 Rijnmondprojecten van het Uitvoeringsprogramma onder te brengen in het cluster RO en Veiligheid is arbitrair, want vrijwel elk project heeft in meer of mindere mate een ruimtelijke impact. Voor de geselecteerde projecten geldt dat ze van wezenlijk belang zijn ter verbetering van ruimtelijke kwaliteit en van belang voor een betere stroomlijning van ruimtelijke processen.

## Doelstelling cluster

Doel van het bundelen van projecten in het cluster RO en Veiligheid is om te komen tot een goede afstemming tussen de meest relevante projecten met een ruimtelijke impact en tot een eenduidige doorwerking van de resultaten van de projecten, met het oog op informatiebeheer en opname in ruimtelijke plannen.

## 2 Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is wettelijk geregeld in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) die sinds 1 augustus 1996 geldt.

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen langs de weg is men verplicht de bebouwde kom van gemeenten te vermijden, tenzij het vervoer door de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van laden en lossen, of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is (art. 11 WVGS). Uit deze algemene regel blijkt dat in principe alle adressen bereikbaar moeten kunnen zijn voor transport van gevaarlijke stoffen.

Nieuw aan de WVGS is dat provincies en rijk moeten aanwijzen welke van de wegen die bij hen in beheer zijn, gebruikt mogen worden voor gemeentelijke routing. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft per 1 augustus 1997 alle bij het Rijk in beheer zijnde wegen vrijgegeven. De provincies hebben een daarop aansluitend net van provinciale wegen vastgesteld. De bedoeling van die wegennetten is dat gemeenten die routeren gebruik maken van wegen waarlangs het vervoer van gevaarlijke stoffen het minste gevaar oplevert. De gemeentelijke routes moeten aansluiten op zowel de eventueel in de buurgemeenten vastgestelde route, als op de door Rijk en provincies vrijgegeven wegennetten.

In de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is een aantal artikelen opgenomen waarin de routeringsregeling voor gevaarlijke stoffen wordt beschreven. De kern van deze artikelen is:

- Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de algemene verplichting om bij het vervoer bebouwde kommen zoveel mogelijk te vermijden, ongeacht of in een gemeente al of niet een routing is ingesteld.
- De gemeenten kunnen een routing instellen, zij zijn daartoe echter niet verplicht. Routing houdt in dat het verboden is bepaalde gevaarlijke stoffen, de zogenaamde routeplichtige gevaarlijke stoffen, behoudens ontheffing over andere dan de daarvoor aangewezen wegen te vervoeren.
- Het rijk en de provincie wijzen wegen in hun beheer aan die vrijgegeven worden voor het transport van gevaarlijke stoffen.
- Een gemeente kan wegen of weggedeelten die bij het rijk of de provincie in beheer zijn, slechts in de routing opnemen voor zover deze deel uitmaken van het vrijgegeven wegennet.
- Een gemeente dient met de routing aan te sluiten op het vrijgegeven wegennet van het rijk en provincie.

In de provincie Zuid-Holland zijn alle rijks- en provinciale wegen vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het vrijgegeven rijks- en provinciaal wegennet is pas van belang als een gemeente besluit een route gevaarlijke stoffen in te stellen:

- Een niet vrijgegeven provinciale weg kan niet in de route worden opgenomen. Dit laat onverlet dat de gemeente voor transport over de niet vrijgegeven provinciale weg ontheffing kan verlenen.
- De gemeente dient met de routing aan te sluiten op het vrijgegeven wegennet van het rijk en de provincie. Er is in de WVGS niet expliciet voorgeschreven dat de route gevaarlijke stoffen alle vrijgegeven rijks- of provinciale wegen dient te bevatten. De gemeente heeft de mogelijkheid (delen van) een vrijgegeven weg niet in de route op te nemen, tenzij daarmee een aaneensluitend routestelsel voor het doorgaand transport van gevaarlijke stoffen geweld wordt aangedaan.

Als een gemeente geen route gevaarlijke stoffen vaststelt dan is het vervoer van alle gevaarlijke stoffen over alle wegen binnen de gemeente toegestaan. Er geldt de algemene verplichting om bij het vervoer bebouwde kommen zoveel mogelijk te vermijden.

## 3 Routeplichtige stoffen

Voorschriften over het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in een overeenkomst die de meeste Europese landen hebben ondertekend: het ADR ('Accord européenne relatif au transport international et marchandises Dangereuses par Route'). Aanvullende Nederlandse bepalingen zijn opgenomen in het VLG (Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen), die op basis van de WVGS is vastgesteld. In het ADR worden gevaarlijke stoffen ingedeeld naar gevarenklassen. (Zie bijlage 1)

In het VLG is aangegeven welke ADR-klassen stoffen bevatten die routeplichtig zijn. Vanaf 1 januari 1999 zijn de routeplichtige stoffen dezelfde als 'de stoffen die niet door een categorie I tunnel' vervoerd mogen worden. Met name voor de routeplicht zijn er consequenties:

- stukgoedtransporten vallen voornamelijk buiten de routeplicht;
- diverse a-stoffen (zeer giftig) van de klasse 6.1 zijn niet meer routeplichtig;
- lege, ongereinigde tanks, voertuigen of containers met stoffen vallen wel onder de routeplicht.

Het transport van explosieven en brandbare of toxische gassen zoals LPG en ammoniak is routeplichtig. Het transport van brandbare vloeistoffen is niet routeplichtig. Van de overige ADR-klassen is een gedeelte routeplichtig.

De meest voorkomende routeplichtige stoffen zijn:

- ontploffingsgevaarlijke stoffen, zoals bepaalde soorten munitie (klasse 1).
- brandbare gassen, zoals LPG en propaan (klasse 2)
- giftige en bijtende gassen, zoals chloor en ammoniak (klasse 2)

Wanneer een gemeente een routing vaststelt, dan geldt deze alleen voor routeplichtige stoffen. Op de tabel in het VLG staat een selectie van de meest gevaarlijke stoffen. In het geval de stof op de lijst staat, moeten vervoerders zich houden aan de routing. Voor stoffen die niet op de lijst staan, geldt altijd de hoofdregel: het mijden van bebouwde kommen.

Lang niet alle gevaarlijke stoffen zijn dus routeplichtig. Zo komen bijvoorbeeld consumentenvuurwerk en benzine niet op de lijst voor. De routeplicht is vooral van toepassing op bulktransporten van in de tabel opgenomen stoffen. Stukgoed vervoer is nagenoeg vrij van routeplicht.

Gemeenten zijn niet verplicht om een route in te stellen. Momenteel hebben zo'n 140 gemeenten in Nederland een routing. Bij de keuze voor of tegen routeren speelt een aantal afwegingen. (Bron: Rapport Routing Gevaarlijke Stoffen Inspectie Verkeer en Waterstaat, augustus 2005.)

### 1. Is er veel of weinig vervoer van gevaarlijke stoffen?

Komt het bulktransport van gevaarlijke stoffen sporadisch voor, dan zal routing in de meeste gevallen achterwege kunnen blijven. Wel geldt dan dat de bebouwde omgeving gemedend moet worden. Wanneer er sprake is van frequente transporten van grote hoeveelheden, dan is het nodig te onderzoeken om wat voor stoffen het precies gaat.

### 2. Gaat het om routeplichtige stoffen of niet?

Niet alle tankwagens zijn namelijk routeplichtig. Blijkt uit onderzoek dat veel van de vervoerde stoffen voorkomen op de lijst van routeplichtige stoffen en in grotere hoeveelheden vervoerd worden, dan is het zinnig om routeren te overwegen.

### 3. Zijn er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alternatieve routes?

Het is voor deze vraag goed om na te gaan of er sprake is van doorgaand verkeer of van bestemmingsverkeer. In het laatste geval speelt bij de afweging wel of niet routeren de lokale situatie een belangrijke rol: wat betekent routeren in de zin van ontheffingen? De overweging om te routeren wordt voorts vooral bepaald door de vraag of het vervoer alternatieve routes kan volgen.

### 4. Gaat het om een beperkte en grotendeel bekende groep van verzenders of ontvangers?

Als in de gemeente een beperkt aantal bedrijven routeplichtige stoffen zendt of ontvangt, dan kunnen met deze bedrijven afspraken worden gemaakt. Hierin kunnen de aan- en afvoerroute worden

vastgelegd. Een algemeen geldende routing is dan niet nodig. Gaat het om meer bedrijven, bijvoorbeeld alle op een industrieterrein, dan kan men overwegen een route in te stellen.

#### **5. Is de omgeving zo dat een alternatieve route de veiligheid zou verhogen?**

De lokale situatie geeft uiteindelijk de doorslag. Zijn bedrijven die routeplichtige stoffen verzenden of ontvangen verspreid over de gemeente, dan is het maar de vraag of routing ingesteld moet worden. Niet routeren betekent immers spreiding van risico's. Is er maar één lokale verkeersader, dan heeft routing ook weinig zin. Zijn er meer routes mogelijk, dan moet de veiligste gekozen worden. Bij het bepalen van de route spelen drie typen factoren:

- de inrichting van de wegen;
- de soort bebouwing en afstand tot de weg;
- de aanwezigheid van natuur- en waterwingebieden.

#### **Werkwijze voor een gemeente**

Een gemeente heeft drie opties voor het treffen van maatregelen ten aanzien van het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over haar grondgebied:

- Maatregelen achterwege laten.
- Een convenant met verzenders/ontvangers sluiten. Hierbij worden tussen het gemeentebestuur en de verzenders/ontvangers afspraken gemaakt over de beste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Een routeringsregeling gevaarlijke stoffen vaststellen.

Om vast te stellen of en zo ja welke routeringsregeling getroffen dient te worden is de volgende informatie noodzakelijk:

- De aard en omvang van de transportstroom routeplichtige gevaarlijke stoffen, zowel voort het doorgaande als het lokale transport.
- De verzenders/ontvangers van gevaarlijke stoffen gevestigd binnen de gemeente
- De mogelijke routes tussen een rijks- of provinciale weg vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen (de wegen voor het doorgaande transport) en de verzenders/ontvangers.
- Kenmerken van de verschillende routes, die voor de afweging van belang zijn, bijvoorbeeld de bebouwing, kwaliteit of verkeersveiligheid.

#### **Doorgaand transport**

Het doorgaand verkeer is gehouden aan de verplichting tot het zoveel mogelijk mijden van de bebouwde kom. Deze verplichting geldt voor alle (niet alleen routeplichtige) transporten van gevaarlijke stoffen en is opgenomen in de wetgeving. Het doorgaand verkeer zal voornamelijk gebruik maken van de vrijgegeven rijks- en provinciale wegen. Er zijn situaties waarvoor het wenselijk kan zijn het doorgaand transport desondanks te routeren. Het betreft bijvoorbeeld een route door een aantal bebouwde kommen, waarvan bekend is dat er ook transport van routeplichtige gevaarlijke stoffen over plaatsvindt en waarvoor een weliswaar langere route zonder bebouwing een redelijk alternatief vormt. In de provincie Zuid-Holland ligt ook een aantal categorie I en II tunnels, die genoemd worden in het VLG. Door deze tunnels mogen routeplichtige gevaarlijke stoffen niet vervoerd worden. Omdat voor een tunnel een specifieke omleidingsroute noodzakelijk kan zijn, kan dit tevens een overweging zijn om het doorgaand transport te routeren.

De keuze om op bepaalde delen van het doorgaande wegennet het transport van routeplichtige gevaarlijke stoffen, behoudens met een ontheffing, niet toe te staan vereist regionale afstemming. De uit te sluiten route en het alternatief zullen immers veelal niet in dezelfde deelgemeente gelegen zijn

#### **Niet routeren**

Routeren of niet, de verplichting voor vervoerders van gevaarlijke stoffen om de bebouwde kom te mijden geldt altijd. Met 'bebouwde kom' wordt bedoeld de bebouwde kom volgens de wegenverkeerswet. Gemeenten die niet routeren en toch zeker willen zijn van optimale veiligheid kunnen convenanten sluiten. Bijvoorbeeld in het geval er geen of een klein aantal inrichtingen in de gemeente zijn die een transportstroom routeplichtige stoffen veroorzaken. Niet routeren betekent voor bedrijven minder rompslomp met de aanvraag van ontheffingen en dus minder kosten aan leges. Als het gaat om een kleine groep van bij de gemeenten bekende bedrijven die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom verantwoordelijk zijn, dan is het mogelijk convenanten met deze bedrijven af te sluiten. Naleving van een convenant is echter niet wettelijk afdwingbaar.



### **Wel routeren**

Wanneer een gemeente van mening is dat routeren bijdraagt aan de openbare veiligheid gelden de volgende spelregels:

- de gemeente mag gebruik maken van de eigen gemeentelijke wegen en de door het Rijk en de provincie vrijgegeven wegen om te routeren.
- de gemeente overlegt met de wegbeheerder als dit niet de gemeente zelf is
- de gemeente zorgt voor aansluiting van de route op het landelijke en provinciale net.
- de gemeente overlegt met buurgemeente over de onderlinge aansluiting van routes .

Bij het aanwijzen van een route wordt afgewogen of het mogelijk is de volgende situaties te vermijden  
Infrastructuur verkeersdrempels, gelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten,  
verkeersongevallenconcentratie, veerpont, smalle en onverharde wegen, scherpe bochten  
Bebouwing gebouwen waar veel mensen samenkomen zoals scholen, ziekenhuizen, kantoorgebouwen,  
monumenten, woonbebouwing  
Natuur waterwingebieden, natuurgebieden, rivieren en meren

Voor een *stappenplan* voor het invoeren van een nieuwe route zie bijlage.

### **Ontheffingen**

Het zal vaak voorkomen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen een bestemming heeft, die niet pal aan de route ligt. Artikel 22 van de WVGs geeft het gemeentebestuur de mogelijkheid om, als dit bijvoorbeeld noodzakelijk is voor laden en lossen, ontheffing te verlenen voor vervoer over andere dan de gerouteerde wegen. Dit gebeurt schriftelijk en kan zowel aan de zender als de ontvanger gericht zijn. Het gemeentebestuur kan ook andere instanties (bijvoorbeeld de politie of de brandweer) hiertoe machtigen. Gaat het om een regelmatige vervoerstream, dan ligt een ontheffing voor langere tijd voor de hand. Anders gaat het om incidentele ontheffingen. Gemeenten zijn verplicht een ontheffing te verstrekken voor laden en lossen op militaire locaties.

Bij het verlenen van een ontheffing bestaat de mogelijkheid aanvullende voorwaarden te stellen. Deze voorwaarden mogen niet strijdig zijn met landelijke regelingen, maar kunnen ze wel aanvullen indien die regelingen dat toelaten.

In het geval een gemeente al een routeringsregeling heeft, moesten gemeenten met een routering voor 1 augustus 1999 onderzocht hebben of hun route overeenkwam met de door rijk en provincie vrijgegeven wegen. Zo ja, dan kon de route blijven zoals deze was, maar deze moest dan wel opnieuw worden vastgesteld o.g.v. de WVGs. Indien de gemeente wijzigingen aanbrengt in de bestaande route, bijvoorbeeld door deze aan te laten sluiten op een vrijgegeven provinciale routeringsweg, dan is het zaak bedrijfsleven en diensten hiervan op de hoogte te brengen.

DCMR gaat de gemeente Rotterdam in de toekomst adviseren bij het verlenen routeontheffing transporteurs van een aantal gevaarlijke stoffen. In het jaar 2005 heeft gemeente Rotterdam in samenwerking met de DCMR (in adviserende rol) de routering gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op basis van de in 2005 ontwikkelde richtlijnen en procedures verwacht DCMR in 2006 daadwerkelijk te beginnen met de advisering bij het verlenen van routeontheffingen. De verwachting is om circa 30 routeontheffingen te verlenen.

# 4 Modaliteiten

## 4.1 Wegverkeer

### 4.1.1 Wet- en regelgeving

Degene die met een voertuig langs de weg gevaarlijke stoffen vervoert is verplicht de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 als zodanig aangeduide bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Dit is niet van toepassing voor zover het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is:

- a. ten behoeve van het laden of lossen, of
- b. omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is.

De gemeente kan op het grondgebied van zijn gemeente, zowel binnen als buiten de bebouwde kom wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover routeplichtige stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd (art 18 lid 1 WVGs). Een gemeente is daartoe niet verplicht. De keuze berust op een aantal afwegingen, waarbij de onderliggende gedachte is dat routing iets aan de openbare veiligheid in een gemeente moet toevoegen. Als een gemeente routeert, dan is dat om een route aan te wijzen en niet om geen route aan te wijzen. Het kan niet zo zijn dat de regeling gebruikt wordt om het vervoer van routeplichtige stoffen in een gemeente te verbieden door geen enkele route aan te wijzen. Een voorbeeld van een routeplichtige stof is LPG. Benzine is daarentegen geen routeplichtige stof. Het is verboden in gemeenten, waar krachtens art 18 lid 1 WVGs wegen of weggedeelten zijn aangewezen, routeplichtige stoffen te vervoeren over andere dan de aangewezen wegen of weggedeelten (art 21 WVGs). B&W kunnen indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen ontheffing verlenen van het bepaalde in art 21 WVGs en kunnen daaraan beperkingen verlenen of voorschriften verbinden (art 22 lid 1 en 2 WVGs). De gemeente kan hieraan bepaalde voorwaarden verbinden. B&W kunnen een ontheffing weigeren 'op gronden aan de openbare veiligheid ontleend' (art 22 lid 2 en art 9 lid 2 WVGs). In een toelichting op de regeling wordt in relatie tot het bevorderen van de openbare veiligheid gesteld, dat door de eisen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen dit vervoer verantwoord kan plaatsvinden temidden van het overige vervoer. Dus als het vervoer voldoet aan de gestelde eisen (voertuig, kwalificaties chauffeur, verpakkingsvoorschriften, etc.) is de openbare veiligheid niet in het geding en kan het vervoer van routeplichtige stoffen dus ook niet door het niet verlenen van de ontheffing worden geweigerd.

Wegen of weggedeelten die bij het Rijk, de provincie of het waterschap in beheer zijn, kunnen slechts worden aangewezen voor zover deze deel uitmaken van de wegennetten bedoeld in art 14 lid 1 WVGs (landelijk wegennet) en art 16 lid 1 WVGs (provinciale wegennet).

Art 18 lid 3 geeft de indruk dat een gemeente de door het Rijk en provincie aangewezen wegen moet opnemen in een routebesluit. De toelichtingen op de aanwijzingsbesluiten nuanceren dit beeld, gemeenten kunnen rijks- en provinciale wegen aanwijzen als route, voor zover deze ook door Rijk en provincie zijn aangewezen. Het uitsluiten van door het Rijk en provincie vrijgegeven weg(gedeelt)en kan alleen als daarmee een aansluitend routestelsel geen geweld wordt aangedaan. Bij de gemeentegrenzen dient in geval van routing aangesloten te worden op de door het Rijk en de provincie vastgestelde wegennet en/of eventuele routing van buurgemeenten.

De routeringsregels bieden geen mogelijkheden om het vervoer van routeplichtige stoffen binnen de eigen grenzen te verbieden. Wel kunnen er door middel van ontheffingverlening voorwaarden aan worden verbonden.

Als een gemeente routeert mag het daarbij gebruik maken van de door het Rijk en de provincie aangewezen wegennet. De route moet zodanig zijn aangewezen dat deze aansluit op de routing van buurgemeenten en past in het grotere geheel van het door het Rijk en de provincies vrijgegeven wegennet. Om de herkomst en bestemming van routeplichtige stoffen zo veilig mogelijk te ontsluiten.

In de provincie Zuid-Holland zijn alle rijks- en provinciale wegen vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het vrijgegeven rijks- en provinciaal wegennet is pas van belang als een gemeente besluit een route gevaarlijke stoffen vast te stellen:

Een niet vrijgegeven provinciale weg kan niet in de route worden opgenomen. Dit laat onverlet dat de gemeente voor transport over de niet vrijgegeven provinciale weg ontheffing kan verlenen. De gemeente dient met de routing aan te sluiten op het vrijgegeven wegennet van het rijk en de provincie. Er is in de WVGS niet expliciet voorgeschreven dat de route gevaarlijke stoffen alle vrijgegeven rijks- en provinciale wegen dient te bevatten. De gemeente heeft de mogelijkheid (delen van) een vrijgegeven weg niet in de route op te nemen, tenzij daarmee een aaneensluitend routestelsel voor het doorgaand transport van gevaarlijke stoffen geweld wordt aangedaan.

Als een gemeente geen route gevaarlijke stoffen vaststelt dan is het vervoer van alle gevaarlijke stoffen over alle wegen binnen de gemeenten toegestaan. Er geldt de algemene verplichting om bij vervoer bebouwde kommen zoveel mogelijk te vermijden.

#### **4.1.2 Handhaving**

Volgens de WVGS is de Inspectie VenW belast met het toezicht op de naleving van de WVGS. De minister kan ook andere ambtenaren dan die van VenW aanwijzen. De Inspectie VenW is ook belast met de opsporing van overtredingen, maar ook ten aanzien van dit punt kan de minister bij Besluit Andere ambtenaren aanwijzen. Omdat de IVW landelijk handhaaft, is handhaving op lokaal niveau in de praktijk niet haalbaar. Ten eerste omdat de capaciteit daarvoor veelal ontbreekt en ten tweede omdat de IVW niet op de hoogte is van de lokale situatie van bijna 500 gemeenten. Zo is er op rijksniveau niet bekend in welke gemeenten al dan niet routing is aangebracht en, als er wel sprake is van routing, welke ontheffingen zijn verleend. Het ligt daarom meer voor de hand de handhaving lokaal te regelen door ambtenaren die krachtens artikel 141 Sv bevoegd zijn.

De controle en naleving wordt uitgevoerd door twee soorten ambtenaren, ongeacht de soort weg, namelijk de Inspecteur van IVW die verantwoordelijk is voor het toezicht en de Algemene opsporingsambtenaren die verantwoordelijk zijn voor de opsporing. Welke ambtenaren verantwoordelijk zijn staat beschreven in hoofdstuk 4 van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), artikelen 34 en 44.

## **4.2 Railverkeer**

### **4.2.1 Wet- en regelgeving**

Onze Minister kan spoorwegen of gedeelten daarvan aanwijzen, waarover aangewezen gevaarlijke stoffen niet mogen worden vervoerd. Er kan, indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen, ontheffing worden verleend. Verder is het verboden te handelen in strijd met een beperking, waaronder een ontheffing, is verleend of met een voorschrift dat aan een zodanige ontheffing is verbonden.

### **4.2.2 Handhaving**

De verantwoordelijkheid op het spoor voor handhaving van het vervoer gevaarlijke stoffen in het Rotterdamse Havengebied staat in het RID (Reglement Internationaal Spoorwegvervoer). Voor de handhaving gelden in principe dezelfde regels als voor de wegen en dat het IVW verantwoordelijk is. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) inspecteert het vervoer van gevaarlijke stoffen op spooreplacements, bij containerterminals en op bedrijfsterreinen met een spooraansluiting. Hierbij controleert de IVW de gevaarlijke lading die afzenders aanbieden (broncontroles) of waarvan het vervoer al is aangevangen. De IVW controleert hierbij zowel op administratieve als op technische aspecten, via specifieke checklists.

Het vervoeren en behandelen van wagens met zendingen gevaarlijke stoffen levert risico's voor de omgeving op. Om die risico's te beheersen, kan ProRail voorwaarden verbinden en beperkingen opleggen aan zowel het vervoer van wagens met zendingen gevaarlijke stoffen over bepaalde baanvakken als aan de behandeling van wagens met zendingen gevaarlijke stoffen op emplacements. ProRail zal zulke beperkingen of voorwaarden uitsluitend voorschrijven, indien ze voortvloeien uit een publiekrechtelijke regeling. Deze beperkingen en uitsluitingen vloeien uitsluitend voort uit vergunningen of reguleringsmaatregelen die op grond van wettelijke regelingen zijn afgegeven of voorgeschreven.

Spoorwegondernemingen moeten in hun capaciteitsaanvraag, voor zover deze betrekking heeft op een baanvak waar voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen een volumebeperking van toepassing is, informatie opgenomen over het voorgenomen vervoer van gevaarlijke stoffen.

Als spoorwegondernemingen samen méér capaciteit aanvragen dan de reguleringsmaatregelen of de voorwaarden van de vergunningen of reguleringsmaatregelen toelaten, kan ProRail zonodig per aanvrager specifieke beperkende voorwaarden en voorschriften aan de capaciteitstoewijzing verbinden, zodanig dat het totaal der toegewezen capaciteiten wél binnen de voorwaarden past.

### **Behandeling van gevaarlijke stoffen op emplacements**

In het geval de vergunningen van de spoorwegemplacements dat voorschrijven, moeten spoorwegondernemingen in hun capaciteitsaanvraag voor de emplacements waar zij wagens met zendingen gevaarlijke stoffen willen behandelen, informatie opnemen over aard en aantal van die behandelingen. Op basis van deze informatie kan ProRail per aanvrager specifieke beperkende voorwaarden en voorschriften aan de capaciteitstoewijzing verbinden, zodanig dat de totale behandeling van wagens met zendingen gevaarlijke stoffen op een emplacement past binnen de voorwaarden van de (aangevraagde) milieuvergunning. Verder kunnen rapportagevoorschriften een onderdeel van de voorschriften vormen.

Ter naleving van de vergunningsverplichtingen en voor beleidsvoorbereiding en -evaluatie verlangt ProRail van de spoorwegondernemingen per emplacement een opgave van het aantal behandelde wagens met zendingen gevaarlijke stoffen per risicocategorie.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn geen specifieke baanvakken aangegeven. De minister heeft nog geen spoorlijnen uitgesloten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit uitsluiten of een plafond opleggen per spoorlijn gaat nog wel gebeuren middels het project van V&W: Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Verwacht wordt dat in de loop van 2006 hier meer duidelijkheid over komt. Wanneer dit is gebeurd kan informatie gevonden worden bij V&W en ProRail afdeling capaciteitsontwikkeling.

## **4.3 Luchtvaart**

### **4.3.1 Wet- en regelgeving**

Artikel 2 van de WVGS stelt waarop de wet van toepassing is, namelijk, vervoer over de land, spoor en binnenwateren. Vervoer door de lucht staat niet aangegeven, behoudens dat de WVGS niet geldt voor het vervoer door middel van militaire voertuigen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht is verder geregeld in de Wet algemene regeling met betrekking tot luchtverkeer. Hiervan zijn uitgezonderd: splijtstoffen, ertsen of radioactieve stoffen.

Hierbij is artikel 6.51 uit de Luchtvaartwet van belang, waarbij het volgende is gesteld.

1. Het is verboden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen met een luchtvaartuig te vervoeren, ten vervoer aan te bieden of aan te nemen, alsmede te laden in of te lossen uit een luchtvaartuig, of tijdens het vervoer neer te leggen.
2. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen, indien aan de bij of krachtens die algemene maatregel van bestuur terzake gestelde regels is voldaan.
3. Onder het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt mede begrepen het laten staan op een luchtvaartterrein van een luchtvaartuig waarin zich dergelijke stoffen bevinden.

### **4.3.2 Handhaving**

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zal gehandhaafd blijven voor zowel de mainport Schiphol als de betreffende regionale luchthavens.

Op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de luchtvaart of op luchthavens zijn in 2005 een tweetal thematische onderzoeken afgerond. Het betreft onderzoeken naar het vervoer van sterk gekoelde gassen en naar tankwagens op de luchthaven Schiphol. Ten aanzien van het vervoer van sterk gekoelde gassen is op basis van de uitkomsten van het onderzoek aanvullende en vernieuwde regelgeving op internationaal niveau in voorbereiding. Naar aanleiding van de uitkomsten van het

onderzoek naar tankwagens is, in afstemming met betrokken partijen, eveneens herziene regelgeving in voorbereiding. De verdere implementatie en uitvoering van de aanbevelingen en uitkomsten van deze onderzoeken maken in 2006 onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma van de inspectie.

Internationale samenwerking

In 2006 draagt de Inspectie Verkeer en Waterstaat opnieuw bij aan de uitvoering van gezamenlijke inspectie-inspanningen op grond van de European Joint Inspections on Dangerous Goods Transport Requirements. Doel is het versterken van een meer eenduidige en Europese ontwikkeling van inspecties. Meer afstemming omtrent de wijzen en methoden van inspecteren en handhaven is hiervoor een vereiste.

Het toezicht wordt uitgeoefend door het IVW, dat op luchthavens en luchtruim betrekking heeft op:

- Integrale inspecties gevaarlijke stoffen
- Gevaarlijke stoffen Boordcontroles gevaarlijke stoffen
- Broncontroles gevaarlijke stoffen
- Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen
- Segmentselectie controles gevaarlijke stoffen
- Controle op consistentie lading/documenten

## 4.4 Scheepvaart

### 3.4.1 Wet- en regelgeving

Voor de toepassing van deze paragraaf worden onder vaarwegen verstaan de voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande binnenwateren.

Onze Minister kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen, waarover daartoe aangewezen gevaarlijke stoffen niet mogen worden vervoerd. Het is verboden de aangewezen gevaarlijke stoffen te vervoeren over de aangewezen vaarwegen of gedeelten daarvan. Indien dat noodzakelijk is kan voor het laden en lossen, ontheffing worden verleend door:

- a. Onze Minister indien de ontheffing betrekking heeft op het vervoeren over bij het Rijk of bij anderen dan publiekrechtelijke rechtspersonen in beheer zijnde vaarwegen of gedeelten daarvan;
- b. gedeputeerde staten indien de ontheffing betrekking heeft op het vervoeren over bij de provincie of de waterschappen in beheer zijnde vaarwegen of gedeelten daarvan;
- c. burgemeester en wethouders indien de ontheffing betrekking heeft op het vervoeren over bij de gemeente in beheer zijnde vaarwegen of gedeelten daarvan.

Hierbij is het verboden te handelen in strijd met een beperking, waaronder een ontheffing is verleend of met een voorschrift dat aan een zodanige ontheffing is verbonden.

### 3.4.2 Handhaving

Binnen het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is de divisie Rotterdam Port Authority (RPA) verantwoordelijk voor de vlotte, veilige, efficiënte en milieuverantwoorde afwikkeling van de scheepvaart in de regio Rotterdam-Rijnmond. Voor de havenverordening is het havenbedrijf toezichthouder; voor gevaarlijke stoffen zijn ze opsporingsambtenaar. De inspecteurs van het IVW zijn verantwoordelijk voor het toezicht. Voor de regelgeving geldt dat in de haven van Rotterdam zijn net als op de Nederlandse binnenwateren het ADNR en het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) van toepassing. Naast deze landelijke regelgeving zijn de Havenverordening Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen - de "huisregels" van de haven - van toepassing en kunnen er Bekendmakingen aan de Scheepvaart (BAS) worden uitgegeven.

In artikel 1.1 van paragraaf 1 van de Havenverordening staat bij begripsbepaling dat onder de haven wordt verstaan: de wateren binnen de gemeente die voor de scheepvaart openstaan met uitzondering van:

- de Nieuwe Maas
- het Zuiddiepje
- de Koningshaven

- de Nieuwe Waterweg
- de Maasmond en de wateren in de aanloop daarvan
- het Calandskanaal, ten westen van het punt gelegen 1000 meter oostwaarts van het snijpunt van de as van het Beerkanaal
- het Beerkanaal, ten noorden van het punt gelegen 1320 meter zuidwaarts van het snijpunt met de as van het Calandkanaal
- het Breeddiep
- de Berghaven
- de Oude Maas
- de Delftse Schie van de uitmonding van de Delfshavense Schie tot de gemeentegrens
- de Rotte, vanaf de Prinses Irenebrug in de Terbregseweg tot de gemeentegrens.

Deze uitzondering zijn onderdeel van de Rijkshaven, waarvoor officieel de Rijkshavenmeester de verantwoordelijkheid draagt. Echter, voor de Rotterdamse haven is de uitzondering gemaakt dat de havenmeester van Rotterdam ook de Rijkshavenmeester is. De havenmeester van de Rotterdamse haven is dus verantwoordelijk voor het hele gebied. De grens tot waar het havenbedrijf verantwoordelijk is, betreft dus de gemeentegrens.

In de regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (RVGB) staan de eisen ten aanzien van routing in artikel 3:

1. Het is verboden ammoniak van de klasse 2, stofnummer 9000, Ammoniak, watervrij sterk gekoeld Klasse 2, 3TC, of brandbare gassen van de klasse 2 te vervoeren met tankschepen langs Dordrecht, Zwijndrecht of Papendrecht, anders dan over de Dordtse Kil.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op:
  - a. tankschepen die minder dan 25 ton vervoeren;
  - b. tankschepen die volledig voldoen aan randnummer 9.3.1.11.2 van het ADNR conform het Certificaat van Goedkeuring, of
  - c. vervoer uitsluitend tussen de Volkeraksluizen en Amsterdam, mits het betrokken schip zich ten minste één uur voor het opvaren van de Oude Maas meldt bij de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht.

**Conclusie:** voor het Rijnmondgebied zijn geen vaarwegen waarover geen gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden.

## 4.5 Buisleidingen

Naar aanleiding van het rapport uit december 2004 van de commissie-Enthoven over de verantwoordelijkheden in het buisleidingenbeleid heeft het kabinet besloten om het ministerie van VROM als eerstverantwoordelijke aan te wijzen voor het buisleidingendossier. Ook krijgt een interdepartementale taskforce twee jaar de tijd de aanbevelingen van de commissie uit te voeren. Hieronder valt o.a. het opstellen van nieuwe regels op basis van geactualiseerde risico-afstanden en een goede organisatie van incidentbehandeling en rampenbestrijding. Verder zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de ministeries van Economische Zaken en VROM een strategische beleidsvisie ontwikkelen voor buisleidingen als transportmodaliteit. Tot slot zal het ministerie van EZ een regeling voorbereiden voor een meldingsplicht (een plicht tot het sneller en beter aanleveren van ligginggegevens en een plicht om zorgvuldiger te graven) waardoor de kans op schade aan kabels en leidingen door graafwerkzaamheden wordt beperkt.

# 5 Uitkomsten project routing gemeenten

## 5.1 Routing gemeenten

In november 2004 is in het kader van het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Zuid-Holland een start gemaakt met het project routing voor het Rijnmondgebied. Het doel zoals aangegeven in het projectplan was om helderheid te verkrijgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen en alle gemeenten actueel te routeren. De nulsituatie was dat in het Rijnmondgebied 50% van de gemeenten was gerouteerd. Uitgangspunt was dat het project zich bij uitstek leende voor een gemeentegrensoverschrijdende aanpak.

Dit project bestond uit de volgende onderdelen:

- a. Bij gemeenten routing gevaarlijke stoffen vaststellen/actualiseren (regionaal). Vooral intergemeentelijk verkeer verdient hierbij aandacht;
- b. Richtlijnen formuleren voor de handhaving van de route gevaarlijke stoffen;
- c. Onderzoeken oplossingsmogelijkheden voor het (regionale) knelpunt van het ontbreken van een parkeerterrein waar 's nachts vrachtwagens met gevaarlijke stoffen mogen parkeren, tevens het ontwikkelen van procedures ten behoeve van het actueel houden van de routing en het regionale parkeerplaatsennetwerk.

Voor het project routing gevaarlijke stoffen geldt dat deze van wezenlijk belang is ter verbetering van ruimtelijke kwaliteit en van belang voor een betere stroomlijning van ruimtelijke processen. Een aantal projecten is gebundeld in het cluster RO en Veiligheid. Het doel van dit is om te komen tot een goede afstemming tussen de meest relevante projecten met een ruimtelijke impact en tot een eenduidige doorwerking van de resultaten van de projecten, met het oog op informatiebeheer en opname in ruimtelijke plannen.

Uitgangspunt stand van zaken Rijnmondgebied:

- In het Rijnmondgebied bestaat een aantal omvangrijke EV-knelpunten
- De volgende gemeenten hadden aan het begin van het project in ieder geval geen routing: Rotterdam, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Capelle a/d IJssel, Barendrecht en Bernisse.
- Een knelpunt vormt de handhaafbaarheid van de route gevaarlijke stoffen, bijv. bij wegafsluitingen.
- Een ander knelpunt is het ontbreken van voldoende (regionale) parkeerterreinen waar 's nachts vrachtwagens met gevaarlijke stoffen mogen parkeren. Dit onderwerp is in het regionale handhavingprogramma opgenomen, maar een oplossing is nog niet in zicht.

Het project routing was als volgt gefaseerd:

Fase 1: inventarisering van de vastgestelde routes en aangewezen parkeerplaatsen (alle gemeenten).

Fase 2/3: komen tot een route gevaarlijke stoffen binnen alle gemeenten (exclusief Rotterdam).

Fase 2/3: komen tot een route gevaarlijke stoffen binnen Rotterdam.

Fase 4: komen tot netwerk van parkeervoorzieningen.

Fase 5: formuleren en regelen van de handhaving van de route gevaarlijke stoffen.

Fase 6: doorlopen van de fases 1 t/m 5 voor vervoer over water en door de lucht.

Na ieder fase is bekeken of verder gegaan kon worden met de volgende fase van het project. De keuze was afhankelijk van o.a. de gebruikte inzet, de (geschatte) benodigde inzet, de mate van voortgang en de wensen van de diverse gemeenten en de afstemming met de andere projecten voor het programma EV.

In 2005 is een aanvang gemaakt met het afstemmen van de routes van gemeenten onderling en is overleg gevoerd. Alle gemeenten - op een na - uit het werkgebied van de DCMR Milieudienst Rijnmond hebben in 2005 het traject voor het vaststellen van de route ingezet. Zie de matrix voor het overzicht van gemeenten die in 2006 hun route vaststellen.

Een overzicht van de nog vast te stellen routes is hieronder in de matrix weergegeven. Het verdient aanbeveling deze kaarten in de toekomst aan te laten sluiten op het interne MiRO-systeem (Milieu en Ruimtelijke Ordening) van Milieudienst Rijnmond DCMR. Het MiRO is in eerste instantie bedoeld om inzicht te verschaffen in alle relevante thema's aangaande milieu en ruimtelijke ordening op en rond een aandachtslocatie.

<b>Gemeente</b>	<b>Contactpersoon</b>	<b>Route</b>	<b>Vaststelling</b>
<b>Westvoorne</b>	S. vd Vlist	N318 tot gemeentegrens met Brielle	begin 2006
		N496 tot de nieuwe achterweg	
		Nieuwe Achterweg tot de Middeldijk	
		Middeldijk tot nummer 8	
<b>Brielle</b>	G. Roskam	N318 vanaf gemeentegrens Westvoorne	begin 2006
		tot nummer 10	
		N57 vanaf Harmsenbrug tot gemeentegrens	
		van Hellevoetsluis	
		N318 vanaf N57 tot aan de Seggeweg	
		Seggeweg tot aan Seggelant-West	
		Seggelant-West tot Seggelant Zuid	
		Seggelant Zuid tot nummer 1	
<b>Bernisse</b>	E. Strijbosch	N218 vanaf gemeentegrens Spijkenisse	begin 2006
		tot aan Stationsweg	
		Stationsweg tot Rondweg	
		Rondweg tot nummer 2	
<b>Spijkenisse</b>	N. Dolk	Hartelbrug, Hartelweg, N218 tot aan	begin 2006
		gemeentegrens Bernisse	
<b>Rozenburg</b>	A. Cairo	Vanaf het Veer, Nieuwe Weg, Boulevard	begin 2006
		tot de Noordzeeweg. Noordzeeweg	
<b>Capelle</b>	H. de Vries	gaan de oude route weer vaststellen	begin 2006
<b>Hellevoetsluis</b>	B. Bruinsma	Stukje N496 tussen de N57 en de	begin 2006
		gemeentegrens met Westvoorne	
		wordt in 2006 aangewezen.	
<b>Rotterdam</b>	L. Rademaker (DCMR)	Concept routing 1e kwartaal 2006	
<b>Berkel en Rodenrijs</b>	H. Korneef	N471 en N209	begin 2006
<b>Bergschenhoek</b>	E. de Haan	N209	begin 2006
<b>Bleiswijk</b>	S. Vaessen	wil samenvoeging van de gemeenten afwachten	geen
		N209 zal dan open blijven voor vervoer GS	



## 5.2 Parkeervoorziening

In verband met handhaving routing en de parkeerplaatsvoorzieningen zijn in 2005 contacten gelegd tussen verschillende diensten. Het aspect handhaving en het onderzoeken van de parkeerplaatsvoorzieningen worden in de programmafinanciering 2006-2010 uitgewerkt.

Uit het handboek milieuvergunningen, opslag gevaarlijke stoffen bij stuwadoors van uitgeverij Samson, blijkt dat er diverse voorzieningen en eisen aan parkeerterreinen zouden moeten gelden. Ook het informatieblad geeft een overzicht van de voorschriften die in het VLG/ADR gesteld zijn met betrekking tot het parkeren van voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen.

De voorzieningen bij de inrichting van een parkeervoorziening zijn o.a.:

- duidelijke markering soort stoffen;
- omheining (facultatief): twee naar buiten draaiende toegangsdeuren, die van buitenaf afsluitbaar moeten zijn en van binnenuit zonder sleutel kunnen worden geopend, de deuren moeten zich bij voorkeur in twee tegenoverliggende zijden van de omheining bevinden;
- brandblusmiddelen, twee bovengrondse kranen;
- observatie d.m.v. camera's.;
- vloeistofdichte vloer van onbrandbaar materiaal en bestand zijn tegen de inwerking van de op- en overgeslagen stoffen;
- opvangvoorziening voor het bluswater en voorziening voor algemene informatie zoals telefoonnummer voor calamiteiten, opstelplaatsen.

### **Eisen aan een parkeerterrein in het geval van vervoer van gevaarlijke stoffen.**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is onderworpen aan een groot aantal voorschriften. Echter, er is geen wettelijke basis specifiek voor parkeerterreinen die beschikbaar zijn voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen. De onderstaande eisen hebben dan ook drie verschillende achtergronden.

- Parkeerterreinen vallen onder het 'Uitvoeringskader verzorgingsplaatsen rijkswegen' van Rijkswaterstaat. Hieruit kunnen enkele relevante eisen worden afgeleid, waaraan de desbetreffende parkeerterreinen dienen te voldoen.
- Verder zijn een deel van de onderstaande voorschriften gehaald uit het ADR en betreffen de bewaking van het parkeerterrein.
- Praktische zaken, die voortkomen uit de noodzaak van deze parkeerterreinen: de parkeerplaatsen moeten met name bereikt kunnen worden in de avonduren als de afleveradressen dicht zijn.

#### **1. Algemene eisen voor parkeerterreinen als zijnde verzorgingsplaatsen, indien gebruikt voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen**

Er is een aantal soorten verzorgingsplaatsen:

- Algemene parkeervoorzieningen,
- Benzinstation (tanken en eventueel beperkte restauratieve diensten),
- Wegrestaurant (uitgebreide restauratieve diensten),
- Servicestation (combinatie van een benzinstation en een wegrestaurant).

Een keuze moet gemaakt worden welke soorten verzorgingsstations in aanmerking komen om te dienen als parkeerterreinen voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen.

Eisen.

1. Het uitgangspunt is dat de verzorgingsplaats sociaal veilig, heel en schoon dient te zijn.
2. Het parkeerterrein dient aangeduid te zijn met een combinatiebord, waarop het P-symbool en de naam van de parkeerplaats staat en een symbool voor gevaarlijke stoffen.
3. Het parkeerterrein dient 1200 m en 600 meter voor het begin van de uitrijstrook te worden verwezen en door een aftakkingbord bij het begin van de uitrijstrook.
4. Eventueel is een informatiebord op het terrein aanwezig met relevante informatie voor de chauffeurs van de voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen.

5. Indien tijdens de openingsuren personeel aanwezig is, dient een voor het publiek toegankelijke, sociaal veilige en schone toiletvoorziening beschikbaar te zijn. (Binnen het project 'Wegen naar de toekomst' wordt de mogelijkheid bezien om een laagdrempelig, permanent geopende toiletvoorziening te plaatsen [*wat mij wel handig lijkt voor die vrachtwagenchauffeurs.... Snif*])
6. De basisvoorzieningen en de aanvullende voorzieningen, met inbegrip van het parkeren, moeten voor verschillende categorieën voertuigen veilig en gemakkelijk bereikbaar zijn.
7. Voor de vestiging van het parkeerterrein, de basisvoorziening en het plaatsen van informatieborden, is een Wbr-vergunning van de minister van Verkeer en Waterstaat vereist.

De criteria waarnaar gekeken wordt in deze vergunningsprocedure staan hieronder.

- De gevolgen voor de verkeersveiligheid.
- De beschikbare ruimte op de verzorgingsplaats.
- De doelmatige inrichting van de verzorgingsplaats.
- Het functionele belang voor de weggebruiker.
- De gevolgen voor de sociale veiligheid.

## **2. Bewaking van de voertuigen geladen met gevaarlijke goederen**

Een parkeerterrein voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen dient:

1. toezicht te geven aan de voertuigen die meer dan 500 kilo van dit goed vervoeren,
2. indien geen toezicht aanwezig is, beveiligd te zijn of deel uit te maken van een beveiligd fabrieksterrein,
3. indien ook geen beveiligd terrein mogelijk is, dient het de mogelijkheid te hebben een persoon daartoe aan te stellen die op de hoogte moet worden gesteld van de aard van de landing en van de plaats waar de bestuurder zicht bevindt,
4. geen dienst te doen als plaats van openbare doorgang,
5. geen dienst te doen voor openbare bijeenkomsten voor het publiek,
6. een mogelijkheid te hebben contact op te nemen met bevoegde autoriteiten in geval van kwaadwillige handelingen, verlies van inhoud of brand.

## **3. Praktische eisen voor parkeerterreinen voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen**

Een parkeerterrein voor voertuigen beladen met gevaarlijke stoffen dient:

1. ontheffing van de gemeente te hebben gekregen als parkeerterrein voor gevaarlijke goederen,
2. zover mogelijk van de bebouwde kom te liggen,
3. het parkeerterrein dient in de nabijheid van bedrijven die bevoorraad moeten worden te liggen,

## 6 Programmafinanciering EV2

In 2005 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het 'Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid' vastgesteld. In het programma wordt een aantal streefbeelden gepresenteerd voor 2010. Zuid-Holland streeft ernaar dat in 2010 op gemeentelijk en regionaal niveau routing en handhaving daarvan vorm hebben gekregen. De doelstelling is dat er in 2010 voor alle modaliteiten voldoende inzicht bestaat in omvang en aard van de stromen. Concreet betekent dit de totstandkoming van een provinciedekkend en samenhangend geheel van gemeentelijke routebesluiten, vastgelegd in een digitaal en 'en route' toegankelijke routeringskaart.

In het 'Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid' wordt aangesloten bij het project 'Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen', dat in het laatste kwartaal van 2005 door het Rijk is opgestart. Het project vloeit voort uit de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die door de Ministerraad is vastgesteld. In de nota staat dat voor elke modaliteit een basisnet wordt ontwikkeld waarin enerzijds de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerplafonds) wordt vastgesteld en anderzijds veiligheidszones met ruimtelijke beperkingen (een vaste afstand tot de route). Het vaststellen van een landelijk basisnet weg kan gevolgen hebben voor de huidige routeringsregeling in de Wet Gevaarlijke Stoffen. Het instrument routing zal blijven bestaan, maar de wijze waarop een 'route gevaarlijke stoffen' tot stand komt kan mogelijk wijzigen. Hierbij moet gedacht worden aan wijzigingen in de routeringsbevoegdheden van Rijk, provincie en gemeente.

De provincie Zuid-Holland richt haar prioriteiten voor de periode 2006-2010 op de volgende vijf thema's:

- A. het steeds goed in beeld houden van de risicovolle situaties en hierover zorgvuldig communiceren;
  - B. het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten;
  - C. het saneren van bestaande knelpunten;
  - D. het stimuleren van bedrijven om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen om veiligheidsrisico's te reduceren; en
  - E. het vergroten van de capaciteit en professionalisering bij de betrokken uitvoeringsorganisaties.
- B. Het zoveel mogelijk tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten:
- formulering van structuurvisie externe veiligheid;
  - ruimtelijke ordening: toepassen van en rekening houden met grens-, richt-, en oriëntatiewaarden op EV-gebied en bestemmingsplannen;
  - uitvoering van het groepsrisicobeleid en verantwoording van het groepsrisico ingevolge Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)
  - transport van gevaarlijke stoffen.

Het realiseren van de streefbeelden voor 2010 is in hoge mate afhankelijk van besluitvorming (inhoudelijk en financieel) op rijksniveau. De activiteiten zijn vooral gericht op het verkrijgen van inzicht, het bepalen van een visie en het uitvoeren van maatregelen, zonerings- en *routing*. De provincie zal zich daarnaast richten op het verkrijgen van draagvlak bij gemeenten en regio's zodat zij besluitvorming op rijksniveau gezamenlijk kunnen beïnvloeden.

### *Streefbeeld 2010 voor transport gevaarlijke stoffen*

- routing en handhaving hiervan heeft op gemeentelijk en regionaal niveau vorm gekregen in Zuid-Holland;
- transportstromen van gevaarlijke stoffen zijn zoveel mogelijk beperkt door productie en gebruik van stoffen af te stemmen;
- een verschuiving op gang brengen van transport via de meest veilige modaliteiten;
- er is op landelijk niveau een basisnet voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld met bijbehorende zones en verantwoordelijkheden; de infrastructurele ingrepen zijn ingepland;
- borging van zones is gerealiseerd door rijksafspraken met vervoerders;
- provinciale bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening worden benut om zeker te stellen dat de transportrisico's worden meegenomen bij het opstellen van bestemmingsplannen;

- met rijksregelgeving en provinciaal beleid kan gestuurd worden op de vestiging van inrichtingen die ongewenst transport veroorzaken.

Korte omschrijving van de activiteiten:

- Routing formele vaststelling: begeleiden formele vaststelling routes gevaarlijke stoffen voor gemeenten, betrokken instanties: DCMR, gemeenten.
- Routing parkeerplaatsen: aanwijzen van parkeerplaats(en) voor vrachtwagens met gevaarlijke stoffen. Betrokken instanties: DCMR, Havenbedrijf, gemeenten.
- Routing handhaving: handhaving routing van zowel toezicht op en gebruik van de routes, als toezicht op de parkeerplaatsen wordt verkend of de DCMR dit, in overleg met politie, IVW en OM, voor de gemeenten kan doen. Project 2006 en aansluitend structureel.
- Routing ontheffingen: regelen van ontheffingen. Betrokken instantie: DCMR, gemeenten. Gebeurt nu voor een enkele gemeente; het kan meerwaarde hebben als dit voor alle gemeenten centraal gebeurt (schaalvoordelen, uniformiteit).
- Informatie vervoersstromen: inhaalslag informatie over vervoersstromen. Betrokken instanties: DCMR, Stadsregio, gemeenten.
- Veiligheidswinst verkeersmaatregelen: onderzoek haalbaarheid en veiligheidswinst diverse verkeersmaatregelen (blokkrijden, venstertijden, konvooiëring, maatregelen aan voertuigen, wegaanpassingen, doelgroepstroken). Betrokken instanties: DCMR, Stadsregio, Rotterdam.
- Veiligheid omleidingen: omleidingen noodzakelijk door werkzaamheden: meewegen veiligheidsaspect.
- Incidenten: doelmatige besluitvorming routes en afmeren.

## 7 Bronnen

- Routeren van vervoer van gevaarlijke stoffen, 'Kiezen voor de veiligste weg'; Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Routing vervoer gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland, Adviesgroep AVIV BV, Provincie Zuid-Holland, februari 1999
- Onderzoek naar Routing Gevaarlijke Stoffen bij Nederlandse Gemeenten, Inspectie Verkeer en Waterstaat, augustus 2005
- 'Provinciale visie op Externe Veiligheid' met regionale uitwerking voor het Rijnmondgebied, eindconcept, augustus 2005

## 8 Bijlagen

- Stappenplan routing gemeenten
- Lijst routeplichtige stoffen
- Routeringskaart gemeenten, december 2005



t:\groepen\cluster ro en veiligheid\projecten cluster ro en veiligheid\project routing (10)\rapportage routing gem mrt

