

Doorgaande routing wegtransport gevaarlijke stoffen in Overijssel

*Een advies aan gemeenten voor het aanwijzen van wegen voor doorgaand
routeplichtig wegtransport in de provincie Overijssel*

Versie 3, april 2005

DEFINITIEF



*Een gezamenlijk project van de Hulpverleningsdienst Regio Twente, de Brandweer IJssel- Vecht
en de Provincie Overijssel in het kader van het Provinciale Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid*

autorisatie

opstellers:

Janice Meerenburgh

Johan Kloppenburg

gezien:

Ron de Wit (HVD)

Henk Grevelman (RIJV)

versiegegevens

versie:	datum:	omschrijving:
1	Oktober 2004	Eerste interne versie
2	December 2005	Tweede interne versie
3	April 2005	Definitieve versie

Enschede, april 2005

© Hulpverleningsdienst Regio Twente, 2005/ brandweer IJssel-Vecht, 2005

Samenvatting

De inschatting is dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen de komende jaren toenemen. Dat komt doordat het aantal transporten stijgt en de bevolkingsdichtheid bij de transportroutes groeit. Een toenemende kans op incidenten en een uitbreiding van lokale externe veiligheidsproblemen is het gevolg. Zonder nieuwe bestuurlijke keuzes en gewijzigd beleid gaan de risico's in de toekomst naar verwachting nog verder toenemen.

De Rijksoverheid wil op basis van de verwachte groei van het vervoer en het na te streven veiligheidsniveau, de voor het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijke ruimte vastleggen en bestuurlijk garanderen. Dit vastleggen gebeurt door het toepassen van maatregelen. Routing is daar één van. Omdat de uitvoering van maatregelen op het gebied van externe veiligheid veel werk met zich meebrengt heeft het Ministerie van VROM in overleg met IPO en VNG besloten een (financiële) stimuleringsbijdrage toe te kennen, in de vorm van de zogenaamde Programmafinanciering Uitvoering Externe Veiligheid-projecten (PUEV-projecten).

Eén van die uitvoeringsprogramma's heeft als thema 'het transport over de weg van gevaarlijke, routeplichtige stoffen'. Het doel van het uitvoeringsprogramma is 'het komen tot een aantal doorgaande routes voor het vervoer van gevaarlijke, routeplichtige stoffen in Overijssel, gekoppeld aan het efficiënt verlenen van ontheffingen voor afwijkingen in het gebruik van die routes. Het project is tegelijkertijd in de regio Twente en in de regio IJssel-Vecht uitgevoerd. Het uitgangspunt is om vooral de doorvoer van transport van routeplichtige stoffen in de regio's Twente en IJssel-Vecht zo snel en veilig mogelijk te laten verlopen.

De uitkomsten van dit project staan in deze nota '*routing van gevaarlijke stoffen in Overijssel*' beschreven. Het kenmerk van de nota is dat breder wordt gekeken dan enkel het voorstellen van een route voor doorgaande routing van routeplichtig wegvervoer. Ook controle & handhaving, parkeren, omleidingen, ontheffingen en invloed op repressieve planvorming van de operationele diensten staat kort geduid. De in de nota gegeven adviezen zijn zoveel als mogelijk afgestemd met de diverse lopende initiatieven op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. De gemeenteraad is bevoegd om op het grondgebied van de gemeente wegen of weggedeelten aan te wijzen waarover het vervoer van routeplichtige stoffen mag plaatsvinden. Rijk en provinciale overheid geven (delen van) hun wegen daartoe slechts vrij. Deze nota geldt als een afgewogen advies van wegen gericht aan gemeenten in Overijssel. Hulpverleningsdienst Regio Twente, de regionale brandweer IJssel Vecht en natuurlijk Provincie Overijssel zijn initiatiefnemers. Partijen als Rijkswaterstaat, de Rijksverkeersinspectie, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de politie, maar ook verkeerskundigen, ambtenaren milieu, Ambtenaren Openbare Veiligheid en brandweervertegenwoordigers van de gemeenten zijn aan de hand van een concept-nota via hun eigen (regionale) overlegstructuren geraadpleegd.

Inhoudsopgave		Pagina
1	Inleiding routing wegtransport gevaarlijke stoffen	6
1.1	Probleemstelling	7
1.2	Aanpak en leeswijzer	8
2	De inhoud van de maatregel ‘routing’	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Theoretisch kader	9
2.3	Routeplichtige stoffen	10
3	Noodzaak routing en stand van zaken	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Noodzaak: decentrale doorwerking landelijke Nota Mobiliteit (2004)	11
3.3	Noodzaak: gebruik vrijgegeven rijkswegen	12
3.4	Noodzaak: gebruik vrijgegeven provinciale wegen	12
3.5	Stand van zaken: routing in Twente en IJssel-Vecht (2004)	14
4	Afwegingscriteria routing	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Criteria	20
5	Advisering provinciale doorgaande routing	25
5.1	Doorgaande route	25
6	Implementatieaspecten	27
6.1	Stappenplan voor het invoeren van een nieuwe route	27
6.2	Omleidingen	28
6.3	Ontheffingen	29
6.4	Handhaving	31
6.5	Parkeren	32
6.6	Routing en ruimtegebruik	33
6.7	Routing in de veiligheidsketen	34
Afkortingen		36
Referenties		37
Bijlage 1: relevante artikelen uit de WVGs		1
Bijlage 2: Routeplichtige stoffen		1
Bijlage 3: Samenvatting en achtergrond tellingen		1
Bijlage 4: Overzicht aan te wijzen wegen per gemeente		1
Bijlage 5: Aanwijzingsbesluit voor de route		1

Bijlage 6: voorbeeldbesluit tot verlenen van ontheffing	1
Bijlage 7: Voorbeeldbesluit eenmalige ontheffing	1
Bijlage 8: Werkgroepleden en externe afstemming	1
Externe afstemming	2

1 Inleiding routing wegtransport gevaarlijke stoffen

De normale weggebruiker merkt in de praktijk weinig van het wegvervoer van gevaarlijke stoffen. Het zijn voornamelijk de incidenten met dit soort vervoer die voor lange files en direct merkbaar oponthoud kunnen zorgen. De inschatting is dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen de komende jaren toenemen. Dat komt doordat het aantal transporten stijgt en de bevolkingsdichtheid bij de transportroutes groeit. Een toenemende kans op incidenten en een uitbreiding van lokale externe veiligheidsproblemen is het gevolg. Zonder nieuwe bestuurlijke keuzes en gewijzigd beleid gaan de risico's in de toekomst naar verwachting toenemen.

Daarom werkt de Nederlandse overheid continu aan de verbetering van de (verkeers- en externe) veiligheid. Echter, risico's en onzekere situaties blijven, al was het alleen maar omdat mensen fouten maken. Veiligheid heeft daarom een nauwe relatie met het voorkomen van incidenten, en met het voorbereid zijn om incidenten en de gevolgen ervan te kunnen beperken. De Nota Mobiliteit (2004) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt 'dat het verkeers- en vervoerssysteem zodanig moet zijn ingericht dat de kans op een calamiteit zo klein mogelijk is en dat, als er zich een calamiteit voordoet, de gevolgen beperkt blijven'. Een voldoende toegeruste hulpverleningsorganisatie is daarmee inherent aan het bestuurlijk accepteren van risicovolle situaties.

Landelijk beleid vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een belangrijke schakel bij de productie van kunststoffen, meststoffen, geneesmiddelen en de distributie van brandstoffen. Vervoerders transporteren in Nederland jaarlijks 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen. 12,3 miljoen ton daarvan is het wegvervoer van gevaarlijke stoffen. De Rijksoverheid wil op basis van de verwachte groei van het vervoer, de ruimtelijke wensen en het na te streven veiligheidsniveau, de voor het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijke ruimte vastleggen en bestuurlijk garanderen¹. Dit vastleggen gebeurt door het toepassen van maatregelen. Routing is daar één van. Door een groep gevaarlijke stoffen te routeren kan een keuze voor de meest veilige en voor de samenleving minst belastende route worden afgedwongen. Daarnaast betekent routing dat er tussen de te bebouwen afstand en de weg bij voorkeur een veiligheidszone geldt. Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi: 2003) en de, -juridisch meer informele-, 'vervoersvariant' de circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2004) gaan dieper in op die veiligheidszone².

De introductie van het Besluit en van de circulaire zijn erop gericht om veiligheidsrisico's van riskante activiteiten beter in kaart te brengen en door te laten werken in zowel milieu- als ruimtelijk orderingsbeleid. De inrichting en afstemming van de hulpverlening op mogelijk voorzienbare scenario's en locaties maakt daarvan eveneens onderdeel uit. De burger kan deze doorwerking zelf inzien op de risicokaart die de Provincie Overijssel medio 2005 uitbrengt. Omdat de uitvoering van maatregelen op het gebied van externe veiligheid veel werk met zich meebrengt heeft het Ministerie van VROM in overleg met IPO en VNG besloten een (financiële) stimuleringsbijdrage toe te kennen, in de vorm van de zogenaamde Programmafinanciering Uitvoering Externe Veiligheid-projecten (PUEV-projecten).

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM, Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare overheid, 30 september 2004.

² Het Ministerie van VROM en V&W werken momenteel aan een AmvB voor het vervoer gevaarlijke stoffen waarin meer juridisch bindend dan de circulaire gemeenten worden verplicht om bij afwegingen in omgevings- en vervoersbesluiten, analoog aan het Bevi, stil te staan bij de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen.

Provinciaal beleid: uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid

Dit leidde tot een uitvoeringsprogramma externe veiligheid per provincie. Het uitvoeringsprogramma van Provincie Overijssel kent 9 uitvoeringsthema's, die zijn voortgekomen uit ambtelijke en bestuurlijke informatiebijeenkomsten. Eén van die uitvoeringsprogramma's heeft als thema 'het transport over de weg van gevaarlijke, routeplichtige stoffen'. Deze adviesnota over routeplichtig wegtransport vormt daarmee de uitwerking van één van de 9 Overijsselse PUEV-projecten. Het doel van het uitvoeringsprogramma is 'het komen tot een aantal doorgaande routes voor het vervoer van gevaarlijke, routeplichtige stoffen in Overijssel, gekoppeld aan het efficiënt verlenen van ontheffingen voor afwijkingen in het gebruik van die routes'³.

Regionale uitgangspunten

Het project wordt tegelijkertijd in de regio Twente en in de regio IJssel-Vecht⁴ uitgevoerd. Het resultaat is een doorgaande regionaal afgestemde route in de provincie Overijssel. Daarmee wordt voldaan aan de verplichting van het uitvoeringsprogramma om het project gezamenlijk te voltooien, alsook aan de inhoudelijke wettelijke verplichting dat de routes op elkaar moeten aansluiten. Wat is de stand van zaken in beide regio's betreffende routing bij aanvang van het project? Ruim twee jaar geleden constateerden de bestuurders van Twente en IJssel-Vecht dat Overijssel geen samenhangend geheel van routingsplannen heeft⁵. 'De meest wenselijke situatie is dat de coördinatie voor het verkrijgen van een samenvallend geheel van routingsplannen via de Regio's verloopt, waarbij de brandweer in de regio's afstemming verzoekt om tot een actueel totaalbeeld te komen', zo verwoorden de notulen de reactie in het gezamenlijke overleg. Daarop is in Twente op 19 juni (2003) door het regionale Veiligheidsberaad de wens uitgesproken om te komen tot een Twentse doorgaande route voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Ook in IJssel-Vecht is sindsdien geprobeerd om een doorgaande route tot stand te brengen. Helaas is daarvan anno 2004 nog steeds geen sprake.

1.1 Probleemstelling

Uit onderzoek, dat verderop in de notitie is onderbouwd, blijkt dat beide regio's niet beschikken over een doorgaande route voor routeplichtig wegvervoer. Er zijn gemeenten in Overijssel die wel routingsmaatregelen hebben genomen, anderen weer niet. Het nadeel hiervan is dat sluipverkeer in de hand wordt gewerkt en dat gemeenten zonder routing veelal geen zicht hebben op het transport van die routeplichtige stoffen over haar grondgebied. Vanuit het oogpunt van de vervoerder is deze incongruentie van beleid verwarrend en zij leidt in sommige gevallen zelfs tot een vorm van rechtsongelijkheid. Waarom moet in de ene gemeente wel een ontheffing worden aangevraagd en waarom in de andere niet? En, hoe komt het dat termijnen van ontheffingverlening en de kosten van de ontheffing onderling verschillend zijn? Dit leidt tot de volgende probleemstelling:

'Welke wegen in Twente en IJssel-Vecht zijn vanuit veiligheidsoogpunt geschikt om samen een doorgaande route voor routeplichtig wegtransport te vormen en welke ontheffingensystematiek is daarbij vanuit efficiencyoogpunt aan te bevelen?'

Het doel is om de gemeenten in Twente en in IJssel-Vecht een doorgaande route voor routeplichtig wegtransport en een bijpassende ontheffingenwerkwijze te adviseren.

³ Projectplan 'routing' behorende tot de PUEV-projecten in Overijssel, Provincie Overijssel, juni 2004.

⁴ Inclusief de gemeente Hattem en de gemeente Deventer en exclusief de gemeente Heerde

⁵ Notulen Provinciaal Veiligheidsberaad van 3 april 2003

1.2 Aanpak en leeswijzer

Een belangrijk kenmerk van de in deze nota geadviseerde aanpak is dat zij in overleg met diverse partijen tot stand is gekomen. Naast de inspraak van de functionarissen die zich bezighouden met milieu/ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, hulpverlening en rampenbestrijding en de brandweer hebben ook de relevante marktpartijen inbreng geleverd. Transport en Logistiek Nederland, Rijkswaterstaat, Inspectie Verkeer en Waterstaat, de Provincie Overijssel en het adviesbureau Royal Haskoning zijn bereid geweest om de nota diverse malen te beoordelen. Voorliggende nota is daardoor een gezamenlijk product. Op diverse punten zijn echter bestuurlijke keuzes op lokaal niveau noodzakelijk. Het aanwijzen van de fysieke route en de ontheffingverleningssysteem zijn de belangrijkste daarin.

Deze notitie geeft allereerst de achtergrondtheorie weer waarop de maatregel 'routing' rust. Zij gaat verder in op de noodzaak van de maatregel en op de wijze van uitvoering. Tot slot zijn de effecten van de maatregel genoemd en staan de randvoorwaarden bij de invoering van de maatregel uitgeschreven. Bij het laatste moet u denken aan parkeren, omleidingen en handhaving en toezicht. Op verzoek van de ambtelijke functionarissen is een voorbeeldschatting toegevoegd (pagina 28) van de lasten die de ontheffingverlening met zich mee brengt. De Twentse situatie is hiervoor als voorbeeld gebruikt.

2 De inhoud van de maatregel 'routing'

2.1 Inleiding

Wat betekenen regels over het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het plaatsvinden van routeplichtig wegtransport? Wat is de juridische legitieme basis van die regels? In hoeverre is routing inderdaad te zien als reguleringsmaatregel? Een korte theoretische uiteenzetting over transport van gevaarlijke stoffen over de weg geeft u het antwoord op deze vragen.

2.2 Theoretisch kader

Het vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee. Zowel op het gebied van milieu, als op het gebied van verkeer en externe veiligheid⁶. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is in Nederland aan diverse regels verbonden. Die regels hebben bijvoorbeeld betrekking op de vrachtdocumenten, de kwalificaties van de chauffeur en de wijze waarop bepaalde stoffen verpakt moeten zijn om deze zo veilig mogelijk te vervoeren.

Basisprincipe en routing

Het transport van alle gevaarlijke stoffen rust op een belangrijk basisprincipe: degene die met een voertuig langs de weg gevaarlijke stoffen vervoert is, op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen⁷, verplicht de als zodanig aangeduide bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Als het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van laden of lossen, of, omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, mag de chauffeur van dit basisprincipe afwijken. In aanvulling op het basisbeginsel kan de gemeente, in het belang van de openbare veiligheid, wegen en weggedeelten aanwijzen voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke, -routeplichtige-, stoffen. De chauffeur mag dan alleen van deze weg afwijken als hij daarvoor bij diezelfde gemeente⁸ een ontheffing heeft aangevraagd. Routing is dan een regulerende beleidsmaatregel. De gemeentelijke routes moeten aansluiten op zowel de eventueel in de buurgemeente vastgestelde route, als op de door het Rijk en de Provincies vrijgegeven wegennetten. Voor de vervoerder treedt de verplichting om van de aangewezen routes gebruik te maken in nadat een gemeente tot een aanwijzing van routes is overgegaan. Wegen die in de routing zijn opgenomen kunt u herkennen aan een oranje rechthoekig bord met een zwarte pijl.

Het is belangrijk dat u zich realiseert dat vervoerders van alle andere, -dus niet-routeplichtige stoffen!-, geen gebruik hoeven te maken van de routeplicht en de daaraan gekoppelde ontheffing. Zij dienen zich wel altijd te houden aan het eerder genoemde basisprincipe: het vermijden van de bebouwde kom.

Juridische basis: relevante artikelen uit de WVGS

De belangrijkste artikelen uit de WVGS voor routing zijn samengevat in bijlage 1.

⁶ Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

⁷ Voorheen waren regels over routing opgenomen in het VLG, het bij ministeriële regeling vastgestelde reglement Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen. De WVGS heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, de binnenwateren en per spoor. De wet is niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht en over zee.

⁸ Of bij een gemachtigde door die gemeente, in casu het college van burgemeester en wethouders.

2.3 Routeplichtige stoffen

Niet alle gevaarlijke stoffen zijn routeplichtige stoffen. Een tankauto met diesel of benzine of het kleinschalig vervoer van consumentenvuurwerk (met een explosieve massa van minder dan 20 kg) is bijvoorbeeld niet routeplichtig. Deze tankauto en vuurwerktransporteur mogen dus zonder ontheffing af wijken van een weg die de gemeente heeft aangewezen voor routeplichtig wegtransport. Niettemin is het wel zo veilig om met elke vervoerder van een gevaarlijke stof de afspraak te maken dat, als zij in de gemeente komen laden of lossen, zij zoveel mogelijk gebruik maken van de wegen waarop de routeplicht geldt. Een lijst met routeplichtige stoffen is opgenomen in de regeling Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen (VLG) die op basis van de WVGS is vastgesteld. De routeplicht is vooral van toepassing op bulktransporten van de in de tabel opgenomen stoffen. Zo is bijvoorbeeld het transport van de gassen ammoniak en LPG routeplichtig (ADR-klasse 2). Ook een groot deel van het transport van bestrijdingsmiddelen kent een routeplicht. Van de overige ADR-klassen (vloeistoffen en vaste stoffen) is een deel routeplichtig. Het overzicht in bijlage 2 toont de stoffen, de wijze van vervoer en de hoeveelheden die routeplichtig zijn.

Overzicht van de ADR-klassen en hun omschrijving

ADR-Klasse	Omschrijving
1	Ontplobbare stoffen en voorwerpen
2	Gassen
3	Brandbare vloeistoffen
4.1	Brandbare vaste stoffen
4.2	Voor zelfontbranding vatbare stoffen
4.3	Stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen
5.1	Oxiderende stoffen
5.2	Organische peroxiden
6.1	Giftige stoffen
6.2	Infectieuze stoffen
7	Radioactieve stoffen
8	Bijtende stoffen
9	Diverse gevaarlijke stoffen en voorwerpen

3 Noodzaak routing en stand van zaken

3.1 Inleiding

De memorie van toelichting bij de WVGS gaat dieper in op de procedure over het aanwijzen van wegen. Welke consequenties deze procedure heeft voor de regio Twente en de regio IJssel-Vecht wordt in navolgende paragraaf opgesomd. En, welke overige gegevens zijn er voorhanden over het transport van gevaarlijke stoffen over de wegen in de provincie Overijssel. Tot slot geeft het hoofdstuk weer wat de stand van zaken ten aanzien van routingsmaatregelen in de beide regio's is.

3.2 Noodzaak: decentrale doorwerking landelijke Nota Mobiliteit (2004)

Maatregelen voor het transport van gevaarlijke (routeplichtige) stoffen maken onderdeel uit van de nieuwe Nota Mobiliteit⁹. De Nota heeft de juridische status van een Planologische Kern Beslissing (PKB) en voorziet in een verplichte regionale uitwerking. In de Nota wordt het ruimtelijke beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Voor de essentiële onderdelen geldt, volgens de Planwet Verkeer en Vervoer, dat de rijksoverheid en de decentrale overheden deze moeten uitwerken in beleid en plannen. Dat betekent dat Provincies en WGR-plusregio's binnen anderhalf jaar nadat de PKB in werking is getreden verkeers- en vervoersplannen vast moeten stellen.

Hoofdstuk 6 in deze PKB gaat expliciet over het thema veiligheid. In dit hoofdstuk is er aandacht voor het transport van gevaarlijke stoffen. De basisgedachte in het hoofdstuk is dat het spanningsveld tussen ruimtelijke belangen, economische belangen en veiligheidsaspecten bij transporten van gevaarlijke stoffen de komende jaren toe neemt. Om deze spanning in belangen in goede banen te leiden is volgens de Minister nieuw beleid nodig. Dit beleid rust op de volgende kernpunten:

- het gebruik van risiconormen¹⁰ (plaatsgebonden en groepsrisico) als instrument bij de afweging van belangen op verschillende schaalniveau's;
- het vastleggen en daarmee bestuurlijk garanderen van de voor het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijke ruimte. De rijksoverheid stelt, samen met decentrale overheden en het bedrijfsleven, een basisnet¹¹ op waarover selectief (lees: routeplichtig) vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is;
- het basisnet is getoetst op risiconormen. Dit net wordt vastgelegd in ruimtelijke plannen. Afhankelijk van de keuze voor vervoer van gevaarlijke stoffen of ruimtelijke ontwikkeling houdt de gemeente een ruimtelijke veiligheidszone aan waarbinnen voorwaarden gelden voor ruimtelijke ontwikkeling, zoals bebouwing;

⁹ Ministerie van Verkeer en waterstaat, Ministerie van VROM, Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare overheid, 30 september 2004.

¹⁰ de normen zijn vastgelegd in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, RNVGS, Tweede kamer, 1996)

¹¹ Met 'basisnet' wordt een heroriëntatie op de door het Rijk vrijgegeven wegen voor routeplichtig wegvervoer bedoeld. Deze heroriëntatie zal in elk geval na 2007 plaatsvinden. Niettemin wordt de in deze nota beschreven voorkeursroute voor routeplichtig wegvervoer al afgestemd met het verantwoordelijke Ministerie.

- daarnaast moeten de lokale overheden actief zoeken naar oplossingen die vanuit de rampenbestrijding noodzakelijk zijn: vluchtroutes, vlotte verkeersdoorstroming bij een calamiteit op de weg, bluswatervoorziening en mogelijkheden om bestuurders te informeren.¹²;
- het bedrijfsleven zorgt ervoor dat het transport zo veilig mogelijk gebeurt, dat het zoveel mogelijk plaatsvindt waar de consequenties bij een calamiteit zo klein mogelijk zijn en dat zij een bewuste keuze maakt voor de meest veilige wijze van transport.

De Nota gaat nog meer concreet in op de verwachtingen die zij heeft van de decentrale en lokale overheden bij het transport van routeplichtige stoffen: 'Op gebiedsniveau benoemen Provincies en Wgr-plusregio's in overleg met de rijksoverheid en in aansluiting op het nationale basisnet, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen. Zij passen hierop hun verkeersmanagement aan.' Het Kabinetsstandpunt ten aanzien van de Ketenstudies Ammoniak, Chloor en LPG¹³ gaat uit van dezelfde ambities. Daarin wordt echter nog veel meer aangestuurd op een eigen verantwoordelijkheid van de vervoerder en de houder van inrichting met die gevaarlijke stoffen. Het ALARA-beginsel¹⁴ voor het veiligheidsniveau en het principe 'de vervuiler betaald' staan centraal in de overwegingen van maatregelen die zijn genoemd in de studie.

3.3 Noodzaak: gebruik vrijgegeven rijkswegen

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een landelijk net van wegen vast dat bestaat uit bij het rijk in beheer zijnde wegen of wegedeelten. Concreet is hiermee bedoelt dat de Minister afweegt welke hoofdwegen de gemeenten mogen aanwijzen voor het transport van routeplichtige stoffen.¹⁵ Het Rijk heeft in 1997 alle wegen die in haar beheer zijn vrijgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen¹⁶. Zoals de Nota aangeeft vindt na 2007 een heroriëntatie op deze wegen plaats. Vermoedelijk zal deze heroriëntatie geen invloed hebben op de vrij te geven wegen in de provincie Overijssel. De Nota maakt wel duidelijk dat het benoemen van voorkeursroutes voor routeplichtig wegtransport in de toekomst een minder vrijblijvende keuze van het lokale bestuur wordt.

3.4 Noodzaak: gebruik vrijgegeven provinciale wegen

De Provincies dienden in 1997, naar voorbeeld van het Rijk, eveneens een selectie te maken van de in haar beheer zijnde wegen die zij geschikt vinden voor het transport van gevaarlijke, routeplichtige stoffen. De routes moeten aansluiten op het door de Minister aangewezen landelijk wegennet en op de aangewezen wegennetten van aangrenzende provincies. In Overijssel zijn deze wegen na overleg met de VNG, Rijkswaterstaat, brandweer, politie, rijksverkeersinspecties, de brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland, de gemeenten en omliggende provincies geselecteerd.

¹² De Regio Twente, sector verkeer, vervoer en mobiliteit, werkt momenteel aan een pilot voor Incident Management (IM) (2005).

¹³ Ministerie van VROM, Kabinetsstandpunt Ketenstudies Ammoniak, Chloor en LPG, Den Haag, 2004

¹⁴ As Low As Reasonably Achievable: een integrale afweging van kosten en baten geeft invulling aan de term Reasonably. Hierbij wordt het basisveiligheidsniveau van het plaatsgebonden risico (Pr) in beginsel niet overschreden, zo stelt de studie (p.11).

¹⁵ Bron: Aanwijzing van wegen (blz. 29 en 30 van de memorie)

¹⁶ Ministerie V&W, Besluit aanwijzing wegennet vervoer gevaarlijke stoffen, 23 juli 1997/Nr. DGG/G/V97005129, gepubliceerd in Staatscourant 30 juli 1997.

De basisgegevens voor deze selectie vormden de tellingen van het verkeer van routeplichtige stoffen die het bureau AVIV in 2002 in Overijssel heeft uitgevoerd (zie bijlage 3).

Het geheel van vrijgegeven wegen en het onthouden van die vrijgave voor bepaalde wegen is formeel bekrachtigd tijdens de besluitvorming op het Statenvoorstel nr. 1998-27 van de Provincie Overijssel. Het onderstaande overzicht geeft weer welke wegen niet zijn vrijgegeven voor het routeplichtig wegtransport. Alle andere provinciale wegen mogen wel worden opgenomen in een gemeentelijk vast te stellen routeringsroute.

Overzicht: alle wegen die in dit overzicht voorkomen heeft de Provincie Overijssel niet vrijgesteld ten behoeve van lokaal te nemen routeringsmaatregelen.

Wegnummer	Wegbenaming	Begin hmp	Eind hmp
N332	Raalte-Gelderland	4.300	14.900
N334	Zwartsluis-Steenwijk (A32)	4.000	17.000
N347	Hellendoorn-Ommen	23.850	29.700
N349	Almelo-Denekamp	18.000	25.300
N377	Hasselt-Drenthe	13.550	21.000
N731	Losser-Overdinkel	4.500	6.330
N732	Lonneker-Losser	0.000	5.247
N735	Oldenzaal-De Lutte	0.290	4.500
N740	Hengevelde-Gelderland	8.600	13.172
N742	Delden-Borne	0.378	4.017
N743	Almelo-Hengelo	49.975	55.000
N744	Zenderen-Albergen	0.000	5.675
N745	Albergen-Tubbergen	0.004	3.320
N747	Geesteren-Knoefbakker	0.250	1.351
N748	Vriezenveen-Geesteren	0.140	4.895
N749	Wierden-Vriezenveen	0.535	4.550
N750	Vriezenveen-Vroomshoop	0.979	5.157
N751	Wierden-Den Ham	7.500	9.800
N752	Markelo-Rijssen	3.700	8.030
N754	Diepenheim-Markelo	0.002	3.614
N756	Wijhe-Raalte	1.700	9.511
N757	Wijthmen-Dalfsen	0.037	6.802
N760	IJsselmuiden-Genemuiden	0.020	10.300
N762	Vollenhove-Blauwe Hand	0.000	7.767
N763	Kampen-Gelderland	0.585	8.676
N764	Zwolle-Kampen	3.427	7.000
N855	Drenthe-Steenwijk	25.984	29.833

3.5 Stand van zaken: routing in Twente en IJssel-Vecht (2004)

De gemeenteraad is uiteindelijk als enige bestuursorgaan formeel bevoegd om op het grondgebied van de gemeente wegen of weggedeelten aan te wijzen waarover het vervoer van de routeplichtige stoffen mag plaatsvinden. Welke gemeenten in Overijssel hebben een route voor routing aangewezen? Zeker is dat er geen sluitende route is. Dit is echter wel een wettelijke eis. Sommige gemeenten hebben bewust gekozen om geen routeringsmaatregelen toe te passen. Het blijkt dat in veel gevallen daar vrees voor een hoge werklast voor het verlenen van ontheffingen aan ten grondslag ligt. Uit oriënterend onderzoek in de provincie Overijssel naar de stand van zaken en naar factoren die de aangetroffen stand van zaken mogelijk verklaren komt het beeld weergegeven in de volgende overzichten (Twente, IJssel-Vecht en Deventer) naar voren.

Overzicht: stand van zaken routing gevaarlijke stoffen Twente per juli 2004

Naam gemeente	Een gemeentelijke route aangewezen	Beleid	Opmerking
Almelo	Ja	Rijks-, Provincie- en gemeentelijke wegen (N349, gemeentelijke rondweg en A35)	In voorbereiding de opzet voor een nieuwe hoofdrijroutestructuur waarin o.a. wordt opgenomen de ontheffingssystematiek voor gevaarlijke stoffen.
Borne	Ja	Er zijn 2 convenanten afgesloten aangaande de routing van het transport van LPG.	Bij besluit van het college d.d. 25 mei 1999.
Dinkelland	Nee	Binnen de gemeente Dinkelland is in geen gemeentelijke verordening (met Vrijstellingsmogelijkheid) aanwezig die de route voor het transport voor gevaarlijke stoffen regelt. Er zijn een aantal provinciale wegen die over Dinkellands grondgebied lopen opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De rijksweg A1 bij Deurningen staat onbeperkt open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen	
Enschede	Nee	Het vaststellen van een gemeentelijke route leidt niet tot een verbetering van het huidige veiligheidsniveau. Niet routeren is een bewuste keuze.	
Haaksbergen	Nee	Rijks- en provinciewegen zijn aangewezen	In 2004 i.h.k.v. integrale veiligheid wordt de routing opnieuw bekeken

Hellendoorn	Ja	De H. Boersingel is aangewezen.	Aandachtspunt is de routing van en naar munitiecomplexen (Daarle)
Hengelo	Ja	Aangewezen zijn A1, A35, Haaksbergerstraat (vanaf gemeentegrens tot A35), Deldenerstraat (vanaf gemeentegrens tot A35) en Oldenzaalsestraat (vanaf gemeentegrens tot A1); Jaarlijkse ontheffingen voor bestemmingsvervoer gevaarlijke stoffen	Huidige aanwijzing dateert uit 1988. De bijbehorende bebording ontbreekt momenteel. Hengelo gaat op korte termijn de routing GS actualiseren waarbij publiekrechtelijke wijze van regelen (dus 'routing') de voorkeur heeft.
Hof van Twente	Ja	Gedeelte rondweg Hengelo-Goor en de Europalaan (Bornerbroek-Hengevelde) aangewezen.	De route geldt op basis van een oude bepaling.
Losser	Ja	Glanerbrugstraat(N731)/ Gronausestraat (N731)/ Broekhoekweg/Voswinkelweg/ Oldenzaalsestraat/ Oldenzaalsestraat (N734) A1Bentheimerstraat, vanaf A1 tot Beuningerstraat	
Oldenzaal	Nee	Het college van Oldenzaal heeft de bewuste keuze gemaakt het vervoer van gevaarlijke stoffen niet langs een vastgestelde route te doen verlopen. Dit om te voorkomen dat - ingeval stoffen moeten worden afgeleverd op een locatie buiten de route - er een administratieve rompslomp ontstaat aangaande het verlenen van ontheffingen.	
Twenterand	Nee	Bevoorradiging LPG-tankstations via aangewezen rijks- en provinciale wegen.	Lokaal beleid hieromtrent staat op de actielijst integrale veiligheid 2004. Gestart wordt met een onderzoek naar de verkeersintensiteit van dergelijk vervoer in de gemeente.

Rijssen-Holten	Ja	Reggesingel/ Morsweg / A1, vanaf de gemeentegrens Bathmen tot aan de gemeentegrens met Wierden / N332 Holten-Lochem, vanaf de aansluiting met de N344 tot aan de gemeentegrens met Gorssel / N344 Holten-Bathmen, vanaf de bebouwde kom Holten tot aan de gemeentegrens met Bathmen / N347 Goor-Rijssen, gedeelte tussen gemeentegrenzen met Wierden/ N350 Rijssen-Holten-Markelo, vanaf de bebouwde kom Rijssen tot aan de gemeentegrens met Hof van Twente.	Bij besluit van de raad, december 2003, nummer 2003-XI-8.
Tubbergen	nee	Provincie heeft de doorgaande provinciale weg als zodanig aangewezen.	
Wierden	Ja	Er is een route gevaarlijke stoffen. E.e.a. in beheer bij de brandweer. Tevens is in de Apv van de gemeente Wierden opgenomen artikel 2.5.1 vervoer van gevaarlijke stoffen en artikel 2.5.1a voertuigen met gevaarlijke stoffen	

Overzicht: stand van zaken routing gevaarlijke stoffen Regio IJssel-Vecht per 31-12-04

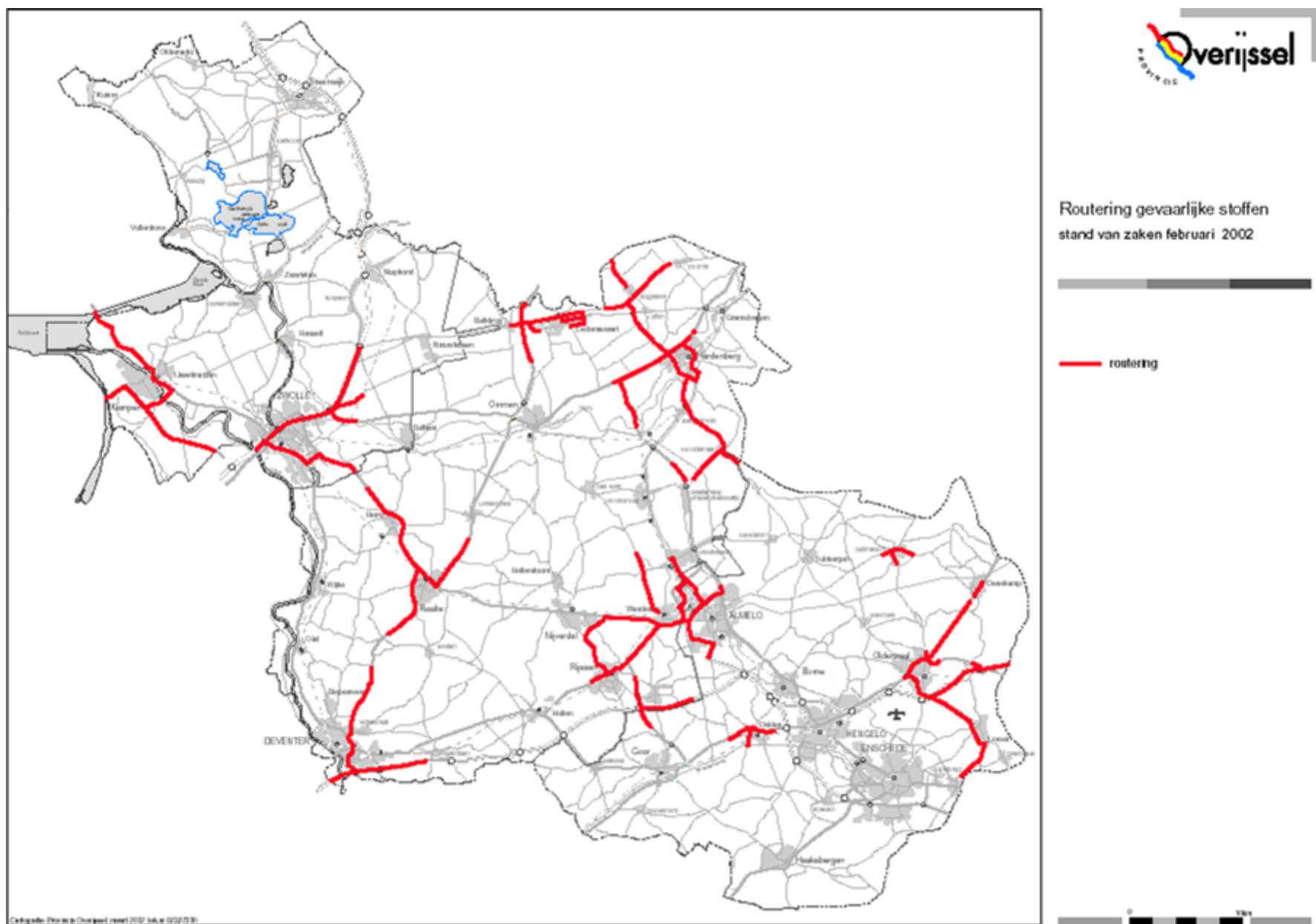
Naam gemeente	Een gemeentelijke route aangewezen	Beleid	Opmerking
Dalfsen	Nee	Een voorstel tot het vaststellen van een routing is gemaakt voor het college, echter deze heeft het niet vastgesteld	
Hardenberg	Ja	Nieuw besluit in voorbereiding	Voor publicatie komt in de krant dat het college voornemens is en eind februari zal vaststelling plaatsvinden

Hattem	Nee	Door het ontbreken van een vastgestelde route worden de landelijke richtlijnen m.b.t. het vervoer gevaarlijke stoffen gevolgd	Gem. Hattem is tot mei 2004 bezig geweest met het vastleggen van een route. Het enige knelpunt is de route vanaf de A28, de N337 en vervolgens over de Oude IJsselbrug naar Hattem. Dit gedeelte behoort tot de gemeente Zwolle. De Spoolderbergweg is in Zwolle niet opgenomen als route gevaarlijke stoffen.
Kampen	Ja, N50 vanaf Zwolle richting Emmeloord en de N307 vanaf de N50 richting Dronten		
Olst/wijhe	Ja, op 13 mei 2003 vastgesteld door de Raad	Alle vervoer van gevaarlijke stoffen een ontheffing moet worden aangevraagd bij College van B & W.	De route naar de dorpen Wijhe en Olst loop vanuit de gemeente Deventer en via de gemeenten Raalte en Zwolle
Ommen	Nee		Niet actief mee bezig. Nader overleg met Dalfsen en Hardenberg
Raalte	Ja, N348 Deventer naar Raalte en N35 Zwolle tot Raalte	LPG ontheffing voor twee jaar. Vuurwerk 8 december t/m 16 januari	
Staphorst	Nee, wel is actie ondernomen voor het opzetten van een route. Met defensie is een afspraak welke route zij volgen met transporten van en naar het munitiecomplex.	Beleid is nog niet uitgewerkt. Wordt opgenomen in project externe veiligheid.	Met J. Kloppenburg is over dit onderwerp contact geweest. Afgesproken is dat de gemeente Staphorst wacht op een reactie.

Steenwijkerland	Nee	Intergemeentelijke afgesproken of het wenselijk is enkele wegen aan te wijzen. Afhankelijk van resultaat wordt afgewogen of andere wegen binnen Steenwijkerland aangewezen kunnen worden.	Zitten te wachten op provinciaal advies.
Zwartewaterland	Nee	De transporteur dient middels de provinciale wegen de kortste route naar de bestemming te nemen.	Wellicht dat het op te stellen GVVP in 2005 meer beleid kan bieden.
Zwolle	Ja, A-28 en gemeentelijke route gevaarlijke stoffen Heinoseweg t/m kruising Oldeneelallee Kruising Heinosweg t/m IJsselallee, IJsselallee t/m verkeersplein Zwolle, Nieuwleusenerdijk, Kranenburgweg, Hessenweg tot gem. Dalfsen	Afd. Vergunningen verzorgt de ontheffingen met advies van gemeentelijke brandweer. Daarbij wordt gelet op het feit of een afleveradres wel over de vereiste milieuvergunning beschikt.	

Overzicht: stand van zaken routing gevaarlijke stoffen gemeente Deventer per 31-12-04

Naam gemeente	Een gemeentelijke route aangewezen	Beleid	Opmerking
Deventer	Ja De N348 en de A1	Ontheffingen worden afgegeven door de brandweer	



4 Afwegingscriteria routing

4.1 Inleiding

Zoals de afweging van de Provincie uitwijst zijn niet alle wegen even geschikt om routeringsmaatregelen op toe te passen. De breedte van de weg, of een slingerend verloop bijvoorbeeld zijn argumenten om het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weggedeelten vanuit risicobeperkingsoptiek niet toe te staan. De provincie Overijssel maakt gebruik van een heldere afwegingssytematiek die in dit hoofdstuk centraal staat. De bedoeling is dat het regionale advies voor de routeringsmaatregelen voor het doorgaand routeplichtig transport tenminste gebaseerd is op die afwegingen. Daarnaast is er de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, Tweede Kamer 1996). De nota geeft risiconormen die gelden bij het wegtransport van gevaarlijke stoffen. De nota is doorvertaald in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (gepubliceerd in de staatscourant, 4 augustus 2004).

4.2 Criteria

De Hulpverleningsdienst Regio Twente en de brandweer regio IJssel-Vecht stellen de gemeenten de navolgende beleidslijn voor bij het transport van routeplichtige stoffen: wijs enkel de werkelijk noodzakelijke wegen aan voor de route voor gevaarlijke, routeplichtige stoffen. Er is in het advies rekening gehouden met de afstemming van de routes met buurgemeenten. Alle andere vervoersbewegingen van dit soort stoffen dient de gemeente door een adequaat en transparant ontheffingenbeleid te regelen. De overwegingen hiertoe zijn:

- het soepel stroomlijnen van de doorvoer van het transport van zeer gevaarlijke routeplichtige stoffen door de gehele provincie;
- het door een ontheffing vanuit veiligheidsoptiek reguleren van transport van zeer gevaarlijke stoffen dat buiten de route activiteiten moet ondernemen. Per aangevraagde ontheffing moet de gemeente afwegen of vanuit het perspectief van risicobeheersing en mogelijke incidentenbestrijding een meest acceptabele transportroute over het gemeentelijke grondgebied aan te wijzen is;
- door de af te geven ontheffing houdt de gemeente zicht op de vervoersbeweging van transport van zeer gevaarlijke stoffen bij afwijking van de vastgestelde voorkeursroute;
- daarnaast kan gemakkelijker regulering van deze vervoersstroom plaatsvinden als er wegoptbrekingen en/of omleidingen zijn. Hierop wordt later in deze notitie terug gekomen.

Specifieke afwegingen¹⁷ aan te wijzen wegen

Diverse afwegingen spelen een rol om te bekijken of een weg geschikt is om het transport van zeer gevaarlijke stoffen toe te laten. Aandachtspunten zijn de veiligheid van de omgeving, veiligheid van de weggebruikers, veiligheid en mogelijkheden voor de hulpverleners, en het voorkomen van mogelijke concentraties bij kwetsbare gebieden (vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld milieu en bebouwing). Kortom, niet elke weg is even geschikt voor het genoemde soort transport!

De Provincie Overijssel bewees dit al door op basis van een transparante afweging specifieke wegen of weggedeelten uit te sluiten van de mogelijkheid voor het toepassen van routing.

¹⁷ Bron: Provincie Overijssel, aanwijzing provinciale wegen in Overijssel voor routing gevaarlijke stoffen, bijlage II behorende bij statenvoorstel nr. 1998-27.

Argumenten die eveneens een rol spelen bij de bepaling van de route zijn:

- externe veiligheidsrisico's (de overschrijding van plaatsgebonden of groepsrisico normen);
- verkeerssituaties die meer gevoelig zijn voor verkeersongevallen;
- verkeerstechnische kwaliteit van het wegennet (dwarsprofiel van de weg of slingerend verloop);
- kwetsbare gebieden, zoals waterwin- en natuurgebieden.

Deze argumenten zijn door de Hulpverleningsdienst Regio Twente, de Brandweer Regio IJssel-Vecht in samenwerking met het bureau Royal Haskoning meegewogen in de bepaling van een meest geschikte doorgaande route voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Zie hiervoor hoofdstuk 5 dat ingaat op het advies betreffende de aan te wijzen wegen.

Een bijzonder aandachtspunt, -zeker gezien het voornemen om de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen tot een AmvB om te vormen-, is de afweging over externe veiligheidsrisico's. Daarom is deze problematiek onderstaand door het bureau Royal Haskoning uitgewerkt.

Externe veiligheidsrisico's in Overijssel – huidige situatie

In een studie (die door Royal Haskoning en AVIV gezamenlijk wordt uitgevoerd) naar de externe veiligheidsrisico's in Nederland van het vervoer van gevaarlijke stoffen over (onder meer) de weg, ontstaat een recent beeld van deze risico's. Voor de provincie Overijssel blijken de risico's voor het wegtransport van gevaarlijke stoffen, gerelateerd aan de normen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico, relatief beperkt te zijn. In de huidige situatie (peiljaar 2002) zijn er op basis van deze studie geen overschrijdingen vastgesteld in de provincie Overijssel, niet van het plaatsgebonden risico (10^{-6} /jaar), noch van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. In de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (AVIV, 2003) is nog sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op de A28 ter hoogte van Zwolle. In de recente studie is gerekend met een ander en verbeterd risicomodel dat in dit geval tot lagere uitkomsten leidt voor het groepsrisico, en daarmee niet langer tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde op deze locatie.

Externe veiligheidsrisico's in Overijssel – 2010

Voor de toekomstige situatie in het jaar 2010 is er voor wat betreft de provincie Overijssel wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde te verwachten langs de A28 ter hoogte van Zwolle. Voor het berekenen van het groepsrisico in 2010 is gebruik gemaakt van een inschatting van het aantal personen dat ten gevolge van het realiseren van bouwplannen langs deze transportas aanwezig is, en van een inschatting van de omvang van het transport. Bij Zwolle is het vooral de verwachte ruimtelijke ontwikkeling die verantwoordelijk is voor een toename van het groepsrisico in 2010 ten opzichte van 2002. Het vervoer van LPG is onder meer verantwoordelijk voor het optreden van het groepsrisico. Het betreffen echter toekomstverwachtingen, die dus onzeker zijn. Het is mogelijk dat de omvang en de aard van de vervoerde stoffen anders zal blijken te zijn in 2010 dan verwacht. Of dat bij het realiseren van de ruimtelijke plannen aanpassingen plaatsvinden, bijvoorbeeld doordat rekening gehouden wordt met de optredende risico's. Landelijk in te voeren maatregelen zoals het aanbrengen van een hittewerende coating van de tank van LPG-tankauto's, kunnen naar verwachting leiden tot een zodanige vermindering van het groepsrisico dat in 2010 ter hoogte van Zwolle geen overschrijding meer plaatsvindt. Invoering van deze maatregel is echter onzeker en de effecten als het mis gaat blijven natuurlijk bestaan.

In het kort is ten aanzien van overige afwegingsgronden gekeken naar:

Nr	Afwegingsgrond	Indicator
1	Ontsluitingsmogelijkheden	- worden Twente en IJssel-Vecht vanaf noord naar zuid en oost naar west ondoorbroken ontsloten?
2	Externe veiligheidsrisico's	- overschrijding van de norm voor plaatsgebonden risico (PR) - overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) - weg loopt door bebouwde kommen - weg loopt langs kwetsbare objecten
3	Verkeersongevallen en kwaliteit wegennet	- lengte en dwarsprofiel van de weg - verloop van de weg - risicovolle verkeersknooppunten
4	Kwetsbare gebieden	gaat de weg door/langs: - een natuurgebied - een waterwingebied - een bebouwd gebied
5	Aanwezigheid van te voorziene planologische ontwikkelingen	- zijn er planologische ontwikkelingen te voorzien, zoals kantoorbouw, woningbouw of industrie/bedrijventerreinen waardoor wegen onwenselijk worden voor routeringsmaatregelen? Past dit binnen de normen uit de circulaire?
6	Aanwezigheid van structureel terugkerende publieksevenementen	- ligt de weg langs een terrein dat herhaaldelijk voor evenementen gebruikt wordt?
7	Afstemming	- worden de wegen op een correcte wijze buiten gemeente grenzen en regiogrenzen afgestemd?
8	Mogelijkheden voor de hulpverlening	- kunnen mensen vluchten (zelfredzaamheid)? - kan de hulpverlening erbij in geval van een incident? (bereikbaarheid) - Is er bluswater aanwezig?

Tabel I: argumentatie bij de voorkeursroute routeplichtig wegvervoer in de regio Twente

Argument	Indicatoren	Afweging
Voorwaarde goede ontsluiting	Bekijken wegen die noord, zuid, oost, west ontsluiting bieden	Rijksweg A1 Rijksweg A35 Provinciale wegen: N36-N350-N347 N347-N346 tot de kruising bij Elementis
Externe veiligheidsrisico's en verkeersongevallen	Bekijken of momenteel of in de toekomst overschrijdingen van de normen voor plaatsgebonden of groepsrisico worden voorzien. Indicator: - geen bebouwing binnen 50 meter aan weerszijden van de weg - geen kwetsbare bestemmingen (prevap cat 1 en 2 binnen de 200 meter zone aan weerszijden van de weg)	Een ruimte van 200 meter aan weerszijden van de weg vormt de aandachtszone voor het groepsrisico. Voor nieuwe bestemmingen in deze zone verdient het aanbeveling het groepsrisico te betrekken bij de afweging van verschillende bebouwingsvarianten. Uit recent onderzoek van Haskoning blijkt dat momenteel en in de toekomst (10 jr) geen problemen zijn te verwachten met de overschrijding van deze normen.
Verkeerstechnische kwaliteit van het Wegennet	Is het dwarsprofiel breed genoeg? Heeft de weg geen sterk slingerend verloop?	Zowel ten aanzien van de rijkswegen alsook ten aanzien van de provinciale wegen zijn geen problemen te verwachten met het dwarsprofiel of het verloop.
Kwetsbare gebieden	Gaat de weg door/langs: 1. een natuurgebied 2. een waterwingebied 3. een bebouwd gebied en is dit acceptabel?	Vanuit het oogpunt van natuurgebied, waterwingebied en dichte bebouwing is er in de huidige situatie geen sprake van onacceptabele doorkruising
Aanwezigheid van te voorziene planologische ontwikkelingen	Zijn er planologische ontwikkelingen te voorzien, zoals kantoorbouw, woningbouw of industrie/bedrijventerreinen waardoor wegen onwenselijk worden voor routeringsmaatregelen? Past dit binnen de normen uit de RNVGS?	Afstemmen van een veiligheidszone om de voorkeursroute waarbinnen voorwaarden gelden voor de ruimtelijke ontwikkeling.
Aanwezigheid van structureel terugkerende publieksevenementen	Ligt de weg langs een terrein dat herhaaldelijk voor evenementen gebruikt wordt?	Overwegen of het evenement op een andere locatie kan plaatsvinden of het instellen van omleidingen routes tijdens een evenement.
Afstemming van de route	Sluit de route over de regiogrenzen aan?	Er is sprake van aansluiting op wegen over de regio- en zelfs provincie- en landsgrenzen

Tabel II: argumentatie bij de voorkeursroute routeplichtig wegvervoer in regio IJssel-Vecht

Argument	Indicatoren	Afweging
Voorwaarde goede ontsluiting	Bekijken wegen die noord, zuid, oost, west ontsluiting bieden	Rijksweg A1 Rijksweg A28 Rijksweg A32 Provinciale weg N348
Externe veiligheidsrisico's en verkeersongevallen	Bekijken of momenteel of in de toekomst normen voor plaatsgebonden (Pr) of groepsrisico (Gr) worden voorzien. Indicator: - geen bebouwing binnen 50 meter aan weerszijden van de weg - geen kwetsbare bestemmingen (prevap cat 1 en 2) binnen de 200 meter zone aan weerszijden van de weg - leidraad risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen	Een ruimte van 200 meter aan weerszijden van de weg vormt de aandachtszone voor het groepsrisico. Voor nieuwe bestemmingen in deze zone verdient het aanbeveling het groepsrisico te betrekken bij de afweging van verschillende bebouwingsvarianten. Uit recent onderzoek van Haskoning blijkt dat momenteel en in de toekomst (10 jr) geen problemen zijn te verwachten met de overschrijding van deze normen.
Verkeerstechnische kwaliteit van het wegennet	Is het dwarsprofiel breed genoeg? Heeft de weg geen sterk slingerend verloop?	Zowel ten aanzien van de rijkswegen alsook ten aanzien van de provinciale wegen zijn geen problemen te verwachten met het dwarsprofiel of het verloop.
Kwetsbare gebieden	Gaat de weg door/langs: 1. een natuurgebied 2. een waterwingebied 3. een bebouwd gebied	
Aanwezigheid van te voorziene planologische ontwikkelingen	Zijn er planologische ontwikkelingen te voorzien, zoals kantoorbouw, woningbouw of industrie/bedrijventerreinen waardoor wegen onwenselijk worden voor routeringsmaatregelen? Past dit binnen de normen uit de RNVGS?	Afstemmen van een veiligheidszone om de voorkeursroute waarbinnen voorwaarden gelden voor de ruimtelijke ontwikkeling.
Aanwezigheid van structureel terugkerende publieksevenementen	Ligt de weg langs een terrein dat herhaaldelijk voor evenementen gebruikt wordt?	Overwegen of het evenement op een andere locatie kan plaatsvinden of het instellen van omleidingen routes tijdens een evenement.
Afstemming van de route	Sluit de route over de regiogrenzen aan?	Er is sprake van aansluiting op wegen over de regio- en zelfs provincie- en landsgrenzen

5 Advisering provinciale doorgaande routing

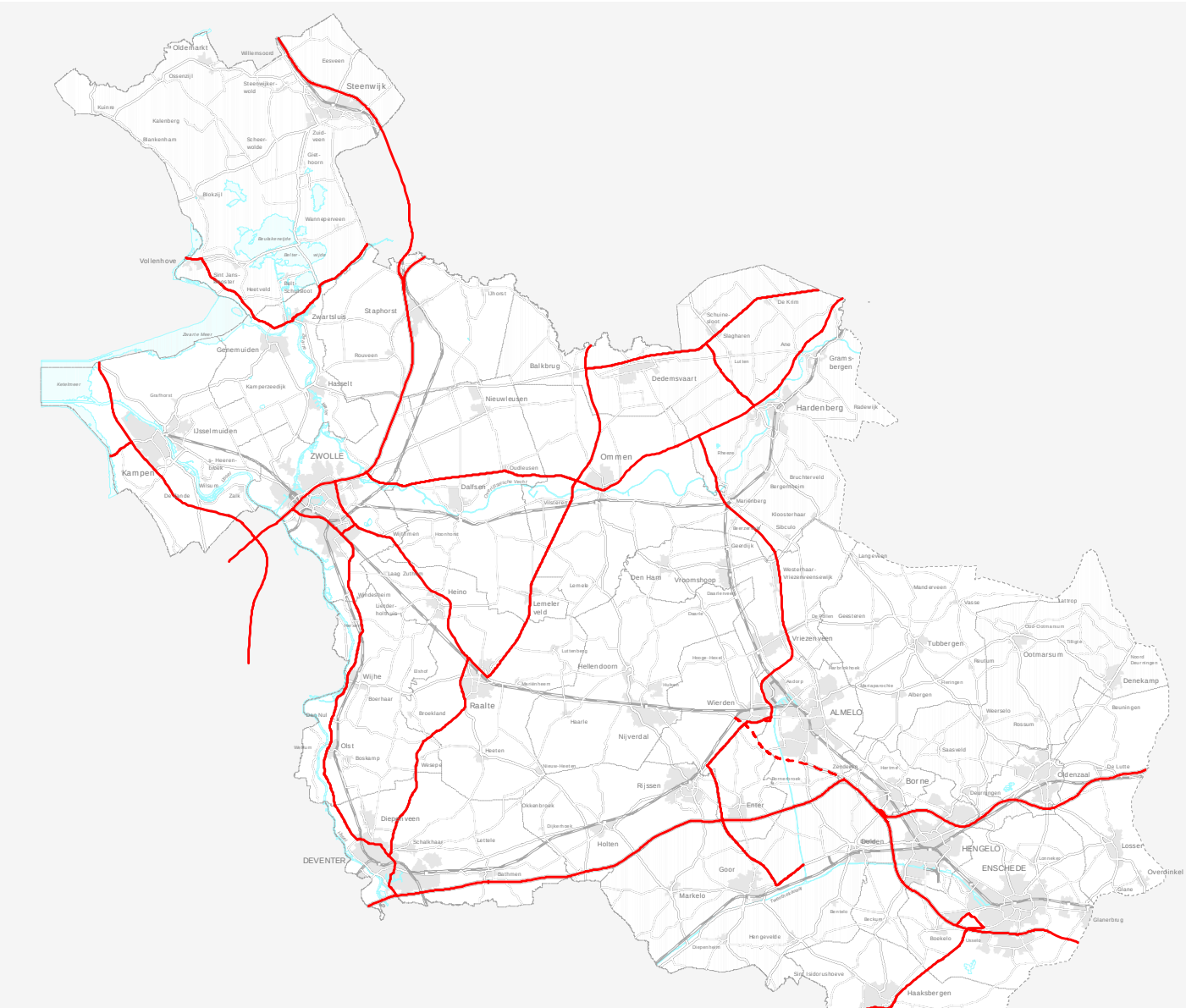
5.1 Doorgaande route

In de afweging spelen de voorgaand genoemde elementen een rol. Op basis van de afweging van de vorige paragraaf is het advies om voor Twente als routeplichtige wegen aan te wijzen:

- A1 vanaf De Lutte richting Deventer
- A35 tot de Duitse grens
- N36-N350-N347
- N347-N346 tot de kruising bij Elementis

Dezelfde afweging vond plaats op het grondgebied van de regio IJssel-Vecht. Dit leidt tot de volgende wegen die onderdeel uitmaken van het streven naar een doorgaande route van routeplichtig wegtransport:

- Rijksweg A1
- Rijksweg A28
- Rijksweg A32
- Provinciale weg N348



Advies routes gevaarlijke stoffen

Datum: 11 maart 2005

- advies huidige routes gevaarlijke stoffen
- - - advies toekomstige routes gevaarlijke stoffen

Provincie Overijssel/Geo-Informatie/tek.nr 05227112
0 2 4 6 8 10km

6 Implementatieaspecten

6.1 Stappenplan voor het invoeren van een nieuwe route

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een handreiking¹⁸ uitgebracht waarin een stappenplan voor het invoeren van een nieuwe route is opgenomen. Een groot deel van de beschreven stappen zijn tijdens het opstellen van deze notitie doorlopen. Welke dit zijn, en welke de gemeente dus zelf moet nemen om een routingsmaatregel in te voeren staat hieronder aangegeven.

Stappenplan

Stap	Actie	Toelichting	Voldaan?
1	Check provinciale en landelijke wegennet	Route moet aansluiten op vrijgegeven rijks- en provinciale wegen.	Ja
2	Ontwerp een concept-route	Overweeg veiligheids-, economische, infrastructurele en ruimtelijke belangen	Ja
3	Stem de route af met de wegbeheerders	Het aanwijzen van niet gemeentelijke wegen gebeurt in overleg met de betreffende wegbeheerder.	Ja
4	Overleg met de (buur-) gemeenten	Routeringsplannen van buurgemeenten moeten aansluiten. Het is aan te raden ook leges en handhaving af te stemmen, bijvoorbeeld door deze centraal te organiseren.	Ja
5	Start de openbare voorbereidingsprocedure	Op een voorgenomen routeringsbesluit is de openbare voorbereidingsprocedure (afd. 3.4 Awb jo art. 15 lid 2 WVGs) van toepassing.	
6	Stel de route middels een besluit vast	De gemeenteraad stelt het uiteindelijke routeringsbesluit vast.	
7	Maak de route bekend	Conform afd. 3.6 Awb moet ook een routeringsbesluit formeel aan de openbare kennisgevingvereisten voldoen.	
8	Breng de bebording aan	De borden met stip en pijl moeten de vervoerders de juiste weg wijzen vanaf de gemeentegrens of vanaf de afslag van de snelweg. De snelweg hoeft niet bebord te worden.	
9	Handhaaf de route en controleer ontheffingen	De regiopolitie en de Rijksverkeersinspectie zorgen voor handhaving van de gemeentelijke route.	

¹⁸ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Kiezen voor de veiligste weg, routeren van vervoer van gevaarlijke stoffen, een handreiking voor gemeenten, Den Haag, december 1998.

6.2 Omleidingen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen stelt nadrukkelijk dat degene die met een voertuig over de weg gevaarlijke stoffen vervoert verplicht is de krachtens de [Wegenverkeerswet 1994](#) als zodanig aangeduide bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Echter, als het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van laden of lossen of, omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, mag van deze algemene regel worden afgeweken.

Gemeenten worden simpelweg op twee wijzen geconfronteerd met omleidingen: met onmiddellijke ingang, bijvoorbeeld bij een incident op een betreffend weggedeelte, of bij wegwerkzaamheden. Het verschil in beide situaties is de factor tijd. Het advies is om bij geplande wegwerkzaamheden vooraf een alternatieve route voor routeplichtig wegtransport te bepalen en tijdig van borden te voorzien.

Als er zich een incident voordoet is de weg vaak voor enige tijd afgesloten. In deze situatie is de politie procesverantwoordelijk voor het regelen van het verkeer.¹⁹ Daarom is het belangrijk dat de politie bij de voorbereiding op calamiteiten in haar verkeerscirculatieplannen voldoende rekening houdt met de eisen en voorwaarden die routeplichtig wegtransport stelt aan alternatieve routes. Een advies is om in lokale plannen die gericht zijn op concrete ongevalsscenario's, bijvoorbeeld rampbestrijdingsplannen voor een bepaald object, weer te geven welke invloed een calamiteit op de betreffende locatie mogelijk kan hebben op de route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het verdient daarmee aanbeveling om in de procedures voor Incident Management (IM) speciale aandacht te richten op omleidingen van routeplichtig wegtransport²⁰.

Kortom, als er een goed alternatief in de vorm van een heldere omleidingroute aan de transporteur/vervoerder met heldere bebording/ aanwijzingen wordt geboden, is er redelijkerwijs een route buiten de bebouwde kom beschikbaar en moet de vervoerder van gevaarlijke stoffen (routeplichtig of niet) deze dus volgen!

Advies bij omleidingen

- Het advies is om bij geplande wegwerkzaamheden vooraf een alternatieve route voor routeplichtig wegtransport te bepalen en tijdig van borden te voorzien.
- Stel de politie op de hoogte van routingsmaatregelen zodat zij bij de voorbereiding op calamiteiten in haar verkeerscirculatieplannen voldoende rekening kan houden met de eisen en voorwaarden die routeplichtig wegtransport stelt aan alternatieve routes.
- Een advies is om in lokale plannen die gericht zijn op concrete ongevalsscenario's, bijvoorbeeld rampbestrijdingsplannen voor een bepaald object, weer te geven welke invloed een calamiteit op de betreffende locatie mogelijk kan hebben op de route voor het transport van gevaarlijke stoffen.
- Het verdient daarmee aanbeveling om in de procedures voor Incident Management (IM) speciale aandacht te richten op omleidingen van routeplichtig wegtransport.

¹⁹ Regionaal Rampenplan 2005, proces 'afzetten en afschermen' en proces 'verkeer regelen', Regio Twente, april 2005

²⁰ De sector WWM van de Regio Twente ligt in haar project Twente Mobiel de Twentse hoofdwegen als het onderliggend wegennet door t.a.v. mogelijke calamiteitenfuncties.

6.3 Ontheffingen

De eerder genoemde memorie van toelichting bij de WVGS zegt over ontheffingenbeleid (p.31): 'De bevoegdheid tot het verlenen van schriftelijke ontheffing van de verplichting om de aangewezen wegen te volgen is gelegd bij het college van burgemeester en wethouders, ook indien de ontheffing betrekking heeft op wegen in beheer bij het Rijk of de provincie. Uitgangspunt daarbij is, dat in dat laatste geval overleg met de betrokken wegbeheerders wordt gepleegd. In het belang van het bedrijfsleven is het gewenst, dat gemeenten die tot routing zijn overgegaan, eenheid in hun ontheffingenbeleid verwezenlijken.'

Een ontheffing heeft tot doel een bepaalde locatie bereikbaar te maken als deze niet ligt langs een weg die voor het vervoer van deze stoffen is aangewezen. Een ontheffing mag, in het belang van de openbare veiligheid, onder beperkingen worden verleend of u kunt er voorwaarden aan verbinden. Voorbeelden van die voorwaarden zijn een voorgeschreven route, een beperkte geldigheid van de ontheffing of toegestane dagen en tijdstippen van laden of lossen. Het is mogelijk een aanvraag op een ontheffing te weigeren. Echter, dit geldt niet zonder meer: indien het vervoer noodzakelijk is voor het normaal functioneren van een vergunde installatie of inrichting dan mag u de ontheffing redelijkerwijs niet weigeren. Andersom betekent dit dat het niet kunnen of willen afgeven van een ontheffing voor het transport van routeplichtige stoffen geen rechtmatige weigeringsgrond is voor het verlenen van een milieuvergunning²¹. Gemeenten zijn in principe verplicht om een ontheffing te verstrekken voor laden en lossen op militaire locaties²². Echter, artikel 23 van de WVGS staat ook dat de ontheffing onder beperkingen kan worden verleend en dat daaraan voorschriften kunnen worden verbonden.

Het verlenen van de ontheffingen vormt daarmee een bruikbaar instrument om risico's te reduceren. U kunt bijvoorbeeld als voorwaarde stellen dat het lossen van LPG niet plaatsvindt op momenten dat kwetsbare objecten (zoals scholen) in de directe omgeving bezet zijn. Toch zien veel gemeenten juist vanwege die ontheffingverlening en de werklast die dit volgens hen met zich meebrengt, af van het instellen van routingsmaatregelen. Om er gevoel bij te krijgen wat die ontheffingenlast voor een gemeente kan betekenen staat hieronder een inschatting.

Voorbeeldberekening ontheffingenlast regio Twente:

In Twente zijn ca. 111 LPG tankstations, zo blijkt uit de regionale risico-inventarisatie. Op basis van diezelfde inventarisatie en de gegevens uit de routeplichtige stoffen wordt geschat dat daarbovenop regiobreed nog ca. 15 ontheffingen komen voor het lossen van routeplichtige stoffen op een bestemming in Twente. Deze ontheffingen worden voor een (voorgestelde) duur van 5 jaar verleend.

Een tweede ontheffingenlast vloeit voort uit de bedrijven die een grote vuurwerkopslag hebben. Uitgaande van een gemiddelde van ca. 3 bedrijven per gemeente komt dit in Twente neer op 39 ontheffingen, die bij voorkeur jaarlijks voor een tijdelijke periode worden verleend. Ervaringen uit den lande geven aan dat het verlenen van een ontheffing ongeveer 2 uur in beslag neemt.

²¹ Uitspraak van de Raad van State, 28 juli 2004, zaaknummer 200307688/1

Dat betekent regiobreed concreet:

* 111 ontheffingen voor LPG + ca. 15 ontheffingen routeplicht overige stoffen= 126 ontheffingen per 5 jaar

* 39 ontheffingen van tijdelijke aard

Deze optelling leidt tot een ontheffingenlast (regiobreed) van 128 uur op jaarbasis, grofweg betekent dit ca. 32 uur per jaar per gemeente.

In praktijk zijn er mogelijkheden om de werklust²³ te organiseren. Een regionale portal op de website van de Regio Twente ten behoeve van een uniforme en centrale informatieverstrekking aan transporteurs, gecombineerd met een lokale inhoudelijke en administratieve afhandeling van de ontheffingen is voor dit moment de meest voor de hand liggende optie. Voorop staat dat, om kostenstijgingen bij gemeenten te voorkomen, het tarief van de te heffen leges kostendekkend van aard is.

Advies bij ontheffingen

- Maak in regionaal verband afspraken over de ontheffingsverleningssystematiek. Bewaak daarin de waarden uniformiteit, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid voor de vervoerder.
- Stem de te verlenen ontheffingen inhoudelijk af op de buurgemeenten.

6.4 Handhaving

De divisie vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is onder andere belast met het houden van toezicht op het transport over de weg. De Inspectie bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen. De Inspectie verricht preventieve broncontroles, dat wil zeggen bij de bedrijven met gevaarlijke stoffen zelf. Zij verricht daarnaast controles op wegen. Het IWW werkt op basis van convenanten samen met diverse regiokorpsen van politie, met het Korps Landelijke Politie Diensten, met de douane en met de VROM-Inspectie.

Onderstaand een overzicht van de twee hoofdtaken van de Inspectie, divisie vervoer, en hun voorgenomen aantal activiteiten in de periode 2004 en 2005. 'Toelating en continuering' is het toetsen of bedrijven, burgers of objecten met gevaarlijke stoffen voldoen aan de wettelijke eisen. De actie kan leiden tot het wijzigen, intrekken of verlenen van een vergunning voor het transport van die gevaarlijke stoffen. 'Inspecties' zijn onderzoeken in het kader van toezicht. Er wordt gekeken naar een feitelijke stand van zaken, bijvoorbeeld door middel van monitoren op kengetallen, controles bij vervoerders, bezoek van inspectieteams aan bedrijven, incidentenonderzoek.

GOEDERENVERVOER OVER DE WEG				
Hoofdproces	Subdomen	Instrument	2004	2005
Toelating en continuering	Chauffeurs en overig personeel	Verklaringen van dienstbetrekking	50 000	50 000
		Verklaringen van ter beschikkingstelling	1 000	1 000
		Passen Digitale Tachograaf	p.m.	79 311
	Goederen/ Gevaarlijke stoffen	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	10	10
Inspecties	Ondernemingen in het goederenvervoer	Bedrijfsonderzoeken	1 300	1 300
		Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion	600	600
	Chauffeurs, vrachtwagens en goederen	Wegcontroles op overbelading	1 300	1 300
		Integrale wegcontroles	12 750	12 750
	Goederen/ Gevaarlijke stoffen	Broncontroles gevaarlijke stoffen	200	200
		Basismetingen	7 500	7 500

Bron: Jaarplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2005

Advies bij handhaving en controle

- Maak met de regiopolitie Twente en IJssel-Vecht afspraken over handhaving van de (vastgestelde omleidings-)route en de controle op de verleende ontheffingen.
- Maak met de regiopolitie Twente en IJssel-Vecht afspraken over controles op bijvoorbeeld parkeerplaatsen.
- Gemeenten controleren en handhaven de voorschriften met betrekking tot het parkeren bij een inrichting van wegtransport van gevaarlijke stoffen die zijn opgenomen in de milieuvergunning.

6.5 Parkeren

Naast wettelijke voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn ook aan het parkeren van voertuigen met gevaarlijke stoffen regels gesteld. Zoals gezien stelt artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen de eis dat alle voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren de bebouwde kommen moeten vermijden. Daar wordt ook het parkeren onder gerekend! Eveneens zijn de bepalingen over het stilstaan en parkeren uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) van toepassing. Verder gelden voor het parkeren de normeringen voor wat betreft aanvaardbare risicocontouren uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Is een voertuig beladen met gevaarlijke stoffen in de hoeveelheden die groter zijn dan genoemd in de bijzondere bepalingen van hoofdstuk 8.5 van het VLG/ADR, dan worden er aanvullende eisen gesteld aan de plaats waar het voertuig mag worden geparkeerd. Samenvattend betekent het concreet dat voertuigen beladen met een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke (routeplichtige) stoffen:

- a) onder toezicht moeten worden geparkeerd;
- b) als wordt geparkeerd op een beveiligde plaats of een beveiligd (lees: afgesloten) fabrieksterrein dan vervalt de eis van het directe toezicht;
- c) indien de parkeermogelijkheden van a) en b) niet beschikbaar zijn mag het voertuig, nadat passende veiligheidsmaatregelen zijn ondernomen, worden geparkeerd op een afgelegen plaats of parkeerplaats. De parkeerplaats moet dan onder toezicht staan van een daartoe aangestelde persoon die op de hoogte moet worden gesteld van de aard van de lading en de plaats waar de bestuurder zich bevindt;
- d) Indien parkeermogelijkheden a), b), en c) niet beschikbaar zijn mag het voertuig, nadat passende veiligheidsmaatregelen zijn genomen, worden geparkeerd op een openbare of particuliere parkeerplaats waar de kans dat het voertuig door andere voertuigen kan worden beschadigd moet worden uitgesloten;
- e) Indien parkeermogelijkheden a), b), c) en d) niet beschikbaar zijn, mag het voertuig, nadat passende veiligheidsmaatregelen zijn genomen, worden geparkeerd op een geschikte open ruimte, afgescheiden van de openbare weg en van woningen. Deze ruimte mag gewoonlijk geen dienst doen als plaats van openbare doorgang of van openbare bijeenkomsten voor publiek.

‘Passende maatregelen’ zijn volgens het VLG/ADR alle voorzorgsmaatregelen die genomen moeten worden om de kans op een incident en de mogelijke effecten ervan tot een minimum te beperken. Per situatie kunnen verschillende voorzorgsmaatregelen noodzakelijk zijn. In ieder geval moet het voertuig en de laadruimte met slot en sleutel worden afgesloten en mag het geen hinderlijk opstapel vormen.

Advies bij parkeren

- bij het parkeren binnen de hekken van een inrichting geldt de milieuvergunning als plaats waarin deze voorschriften op te nemen zijn
- op het parkeren van vrachtwagens met routeplichtige stoffen in de bebouwde kom mag de milieupolitie handhavend optreden. Maak hier dus melding van!
- het advies is om het parkeren van transporten met gevaarlijke stoffen in het algemeen en van routeplichtige transporten in het bijzonder, te reguleren door regio- of provinciebreed parkeergelegenheden buiten de bebouwde kom aan te wijzen die voldoen aan de eerder genoemde normen. Het gebruik van die parkeergelegenheden is een voorschrift in de ontheffing.

6.6 Routing en ruimtegebruik

Beïnvloeden van ruimte langs de transport-assen

De ruimte die voor wat betreft externe veiligheid relevante invloed ondervindt van het vervoer van gevaarlijke stoffen, is afhankelijk van de omvang van de stroom en de specifieke getransporteerde stof. In recent onderzoek is (gerelateerd aan de norm van 10^{-6} /jaar), in Overijssel geen significant plaatsgebonden risico aangetroffen; het groepsrisico vraagt wel om enige aandacht. Bij het vaststellen van het groepsrisico wordt het invloedsgebied beschouwd dat hoort bij de betreffende transportstroom en het ongevalsscenario. Voor bijvoorbeeld het vervoer van LPG, in de praktijk een belangrijke risicobron, geldt een afstand van circa 85 meter gemeten vanuit het hart van de as als relevant voor de groepsrisicoberekeningen, waarbij dan alleen aandacht is voor directe letale slachtoffers (die zich in gebouwen bevinden). Bij het vervoer van bijvoorbeeld toxische gassen is deze afstand aanmerkelijk groter. Bij de risicobenadering wordt – in tegenstelling tot de effectgerichte benadering – echter geen aandacht besteed aan gewonden of materiele schade. De vuistregel om een gebied van circa 200 meter langs de transportas te betrekken bij het vaststellen van het eventuele optreden van significante risico's en effecten van calamiteiten doet meer recht aan de niet letale effecten die op kunnen treden (gewonden en schade). Bij het beschouwen van risico's en effecten is ruimtelijke inrichting van het gebied, infrastructuur en vooral het aanwezige aantal personen en de zelfredzaamheid van belang. De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen stelt dat gemeenten bij omgevings- en vervoersbesluiten ook het groepsrisico dat met het transport van gevaarlijke stoffen samenhangt moeten verantwoorden. Deze situatie is analoog aan de plichten van de gemeente in het Bevi. Om de afwegingen betreffende transportrisico's meer juridisch te verankeren is op Rijksniveau een AmvB in voorbereiding.

Risicobenadering en effectbenadering

Bij het hanteren van uitsluitend de risicobenadering moet de volgende kanttekening geplaatst worden. Ook al blijkt uit diverse berekeningen dat het plaatsgebonden en groepsrisico geen gestelde normen overschrijdt, dan wil dit nog niet zeggen dat geen ongelukken met gevaarlijke stoffen kunnen optreden. Alleen de kans op een dergelijk ongeluk wordt op basis van de gehanteerde modellen en normstelling als gering geschat. Een ongeluk kan zich wel degelijk voordoen en daarbij geldt dat een ernstig ongeluk in de bebouwde omgeving al snel kan leiden tot een rampsituatie. Daarom moet zo veel mogelijk voorkomen worden dat deze stromen door dichtbebouwde gebieden gaan. Dit vormt dan ook de belangrijkste motivering voor het instellen van een goede routing in Overijssel, ook al is (momenteel) geen overschrijding van de risiconormering aan de orde. Tevens bestaat de mogelijkheid dat bij het inventariseren van de transportstromen van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het uitvoeren van de risicoberekeningen bepaalde relevante stromen onopgemerkt zijn gebleven (bijvoorbeeld kleine stromen toxische gassen). Door het instellen van een stelsel van routing en ontheffingen ontstaat inzicht in transportstromen die van de gestelde routes afwijken en die wel door bebouwd gebied gaan. Beoordeling van de specifieke risico's van dit vervoer wordt hiermee mogelijk.

6.7 Routing in de veiligheidsketen

De voorbereiding op de rampen en zware ongevallen bestrijding vindt onder andere plaats door middel van planvorming. Rampenplannen, rampbestrijdingsplannen en coördinatieplannen zijn hier specifieke voorbeelden van. Veel eerder in de veiligheidsketen wordt getracht om risicovolle situaties te vermijden, of om zodanige (preventieve)maatregelen te treffen dat de effecten van een incident bij of met een risicovol object zoveel als mogelijk beheersbaar zijn.

Wat heeft routing van gevaarlijke stoffen te maken met deze planvorming?

- pro-actie

De schakel pro-actie²⁴ in de veiligheidsketen²⁵ is te omschrijven als: "Het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan ervan." Routeringsmaatregelen dienen dit doel en vallen daarom voor een belangrijk deel in deze schakel van de keten. Bij een effectieve, efficiënte maar ook vanuit risico-optiek aanvaarde inrichting van de openbare ruimte spelen diverse afwegingen een rol. Normeringen over het plaatsgebonden en het groepsrisico geven het lokaal bestuur een afwegingsinstrument over de afstanden waarop bijvoorbeeld woningbouw in risicotecnische zin wel of niet verantwoord is (Besluit externe veiligheid inrichtingen). Regulering van het transport met routeplichtige stoffen is voor het lokaal bestuur een mogelijkheid om dit risico haar eigen plaats te geven in die inrichting van de openbare ruimte. Een routeringsmaatregel en de ruimtelijke consequenties daarvan komen daarom bij voorkeur terug in bestemmingsplannen en externe veiligheidsvisies.

²⁴ In de Handreiking kwaliteit van het Ministerie van BZK [2] wordt het taakveld aangeduid als pro-actieve preventie.

²⁵ De veiligheidsketen bestaat uit de schakel pro-actie, preventie, preparatie, repressie en nazorg.

- preventie

Preventie is “de zorg voor het voorkomen van (directe) oorzaken van onveiligheid en het zoveel mogelijk beperken en beheersen van gevolgen van inbreuken op de veiligheid indien die inbreuken zouden optreden.” Door preventief te nemen maatregelen wordt getracht de oorzaken en de gevolgen van aanwezige onveilige situaties tot een minimum te beperken. De controle en handhaving door de Inspectie en de KLPD zijn preventieve taken. In brandpreventieve zin kunnen eisen gesteld worden aan de inrichting van bijvoorbeeld parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het wegtransport van routeplichtige stoffen in het bijzonder.

- preparatie

Incident management, coördinatieplan autosnelweg, rampbestrijdingsplannen; allen plannen en procedures om hulpverlenende diensten te ondersteunen bij het voorbereiden op een calamiteit, bij het bestrijden van een calamiteit en bij het beperken van de gevolgen ervan. Verkeer en vervoer speelt in de plannen een rol. Afspraken met bergers om de weg zo snel mogelijk vrij te maken, voorbereide verkeerscirculatieplannen en afzettingen bij mogelijke calamiteiten zijn hiervan voorbeelden. Het is, vanwege de bijzondere eisen die routeplichtig wegtransport stelt aan de infrastructuur, van belang dat in de plannen melding wordt gemaakt van en rekening wordt gehouden met dit transport.

Afkortingen

Begrippen PM

ADR	:	Acoord europeen au transport international des marchandises Dangereuses par Route
ALARA	:	As Low As Reasonably Achievable
Apv	:	Algemene plaatselijke verordening
Bevi	:	Besluit externe veiligheid inrichtingen
Gr	:	Groepsrisico
GVVP	:	Gemeentelijk Vervoers- en Verkeers Plan
IM	:	Incident Management
IPO	:	Inter Provinciaal Overleg
IVW	:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
KLPD	:	Korps Landelijke Politie Diensten
PUEV	:	Programmafinanciering Uitvoeringsregeling Externe Veiligheid
RNVGS	:	Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen
RVV	:	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens
RVVP	:	Regionaal Vervoers- en Verkeers Plan
TLN	:	Transport en Logistiek Nederland
VLG	:	Uitvoeringsregeling Vervoer over Land van gevaarlijke stoffen
VNG	:	Vereniging voor Nederlandse Gemeenten
WVGS	:	Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Referenties

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM, Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare overheid, 30 september 2004
- Ministerie van VROM, Besluit externe veiligheid inrichtingen, 2003
- Ministerie van VROM en Ministerie van V&W, leidraad risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, versie 2003
- Ministerie van VROM en Ministerie van V&W, circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 4 augustus 2004
- Provincie Overijssel, Notulen Provinciaal Veiligheidsberaad van 3 april 2003
- Regio Twente, Notulen regionaal Veiligheidsberaad van juni 2003
- Regio Twente, Regionaal Rampenplan 2005, proces 'afzetten en afschermen' en proces 'verkeer regelen', april 2005
- Provincie Overijssel, Projectplan 'routing' behorende tot de PUEV-projecten in Overijssel, Provincie Overijssel, juni 2004.
- Provincie Overijssel, vervoer van gevaarlijke stoffen, inventarisatie van de risico's, maart 1996
- Provincie Overijssel, aanwijzing provinciale wegen in Overijssel voor routing van gevaarlijke stoffen, augustus 1998
- Provincie Overijssel, transport van gevaarlijke stoffen in Overijssel, december 2002
- Provincie Overijssel, risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Overijssel, peiljaar 2002 (AVIV), 12 november 2002
- Tweede Kamer, Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, RNVGS, 1996
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, routing van vervoer van gevaarlijke stoffen, Kiezen voor de veiligste weg, een handreiking voor gemeenten, december 1998.
- Inspectie Verkeer en waterstaat, IVW Divisie vervoer, parkeren van voertuigen met gevaarlijke stoffen, xg10x 02/03/ 4^e druk
- Uitspraak van de Raad van State, 28 juli 2004, zaaknummer 200307688/1
- Goudappel Coffeng, Regio Twente, Twente Mobiel, Beleidsuitgangspunten en regelstrategie,
- Van Noppen, grip op gevaarlijke transporten verstevigen, VNG-magazine, 22 oktober 2004
- Adviesgroep AVIV bv., actualisatie routing gevaarlijke stoffen Provincie Limburg, 1 december 1997
- Ten Hagen Stam uitgevers, Nieuwsbrief gevaarlijke stoffen, 16^e jaargang, nr. 14, 25 oktober 2004
- Regionale brandweer Breda, routing van gevaarlijke stoffen over de weg, september 2002
- Provincie Noord-Brabant, stof tot nadenken, routing gevaarlijke stoffen in Noord-Brabant, december 1998

Bijlage 1: relevante artikelen uit de WVGs

Dit deel van deze bijlage bevat de artikelen 11 tot en met 24 van de WVGs.

Wet van 12 oktober 1995, houdende regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Hoofdstuk III. Routing

§ 1. Algemeen

Artikel 11

1. 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.
2. Het eerste lid 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.

§ 2. Aanwijzing van stoffen

Artikel 12

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden in het belang van de openbare veiligheid gevaarlijke stoffen aangewezen die uitsluitend over de op grond van artikel 18 aangewezen wegen mogen worden vervoerd.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen in het belang van de openbare veiligheid gevaarlijke stoffen worden aangewezen die over de op grond van de artikelen 26 of 30 aangewezen vaarwegen onderscheidenlijk spoorwegen niet mogen worden vervoerd.
3. Bij een aanwijzing als bedoeld in het eerste of tweede lid kan worden bepaald in welke gevallen de aangewezen wegen moeten worden gevolgd of de aangewezen vaarwegen of spoorwegen niet mogen worden gevolgd.

§ 3. Aanwijzing van wegen

Artikel 13

Voor de toepassing van deze paragraaf worden onder wegen verstaan de voor het openbaar verkeer openstaande wegen in de zin van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 14

1. Onze Minister stelt binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze wet ten behoeve van het vervoer van krachtens artikel 12, eerste lid, aangewezen gevaarlijke stoffen een landelijk net van wegen vast dat bestaat uit bij het Rijk in beheer zijnde wegen of weggedeelten.
2. Van het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt mededeling gedaan door plaatsing in de *Staatscourant*.

Artikel 15

1. Onze Minister pleegt bij de voorbereiding van het besluit, bedoeld in artikel 14, overleg met de besturen van de betrokken openbare lichamen.
2. Op de voorbereiding van het besluit is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing.

Artikel 16

1. Provinciale staten stellen binnen een jaar na de vaststelling van het landelijk net van wegen ten behoeve van het vervoer van krachtens artikel 12 aangewezen gevaarlijke stoffen een provinciaal net van wegen vast dat bestaat uit bij de provincie of bij de waterschappen in beheer zijnde wegen of weggedeelten.
2. Provinciale staten dragen er zorg voor dat het wegennet, bedoeld in het eerste lid, aansluit op het landelijke wegennet, bedoeld in artikel 14, eerste lid, en op de krachtens het eerste lid aangewezen wegennetten van de aangrenzende provincies.
3. De artikelen 14, tweede lid, en 15, tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 17

1. Indien provinciale staten bij toepassing van artikel 16, eerste lid, niet voldoen aan de verplichting, bedoeld in artikel 16, tweede lid, voorziet Onze Minister na overleg met het provinciaal bestuur daarin. Provinciale staten wordt daarbij een redelijke termijn gegund om alsnog de nodige maatregelen te nemen.
2. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste lid wordt aangemerkt als onderdeel van het besluit van provinciale staten, bedoeld in artikel 16, eerste lid.

Artikel 18

1. De gemeenteraad kan op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de krachtens artikel 12 aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.
2. 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 artikel 14, eerste lid, of artikel 16, eerste lid.
3. De gemeenteraad draagt er zorg voor dat de aan te wijzen wegen of weggedeelten aansluiten op:
 - a. het landelijke wegennet, bedoeld in artikel 14, eerste lid,
 - b. het provinciale wegennet, bedoeld in artikel 16, eerste lid,
 - c. de wegen of weggedeelten in de aangrenzende gemeente voor zover ten aanzien daarvan toepassing is gegeven aan het eerste lid.
4. De artikelen 14, tweede lid, en 15, tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing.
5. Binnen een jaar nadat het provinciale wegennet, bedoeld in artikel 16, eerste lid, is vastgesteld wordt een reeds van kracht zijnde gemeentelijke aanwijzing als bedoeld in het eerste lid, zo nodig in overeenstemming gebracht met het derde lid, aanhef en onderdelen a en b.

Artikel 19

1. Indien de gemeenteraad bij toepassing van artikel 18, eerste lid, niet voldoet aan de verplichting, bedoeld in artikel 18, derde lid, voorziet Onze Minister na overleg met het gemeentebestuur daarin. De gemeenteraad wordt daarbij een redelijke termijn gegund om alsnog de nodige maatregelen te nemen.
2. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste lid wordt aangemerkt als onderdeel van het besluit van de gemeenteraad, bedoeld in artikel 18, eerste lid.

Artikel 20

De wegen of weggedeelten, bedoeld in artikel 18, eerste lid, worden aangeduid door borden overeenkomstig het daartoe krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen model.

Artikel 21

Het is verboden in gemeenten, waar krachtens de artikelen 18, eerste lid, en 20 wegen of weggedeelten zijn aangewezen en aangeduid, de krachtens artikel 12 aangewezen gevaarlijke stoffen te vervoeren over andere dan de aangewezen en aangeduide wegen of weggedeelten.

Artikel 22

1. Burgemeester en wethouders kunnen indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen, ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 21.
2. Het in artikel 9, tweede tot en met vierde lid, ten aanzien van ontheffingen bepaalde is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 23

1. Op verzoek van Onze Minister van Defensie verlenen burgemeester en wethouders ontheffing van het bepaalde in artikel 21 voor het vervoer met vervoermiddelen die in eigendom toebehoren aan of zich bevinden onder de verantwoordelijkheid van de krijgsmacht of van de krijgsmacht van een andere mogendheid:
 - a. ten behoeve van het laden en lossen op militaire locaties;
 - b. ten behoeve van het ruimen van ontplofingsgevaarlijke stoffen door onder Onze Minister van Defensie ressorterende opruimingsdiensten van explosieven.
2. De ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en daaraan kunnen voorschriften worden verbonden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen op verzoek van Onze Minister van Defensie ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 21, indien dat noodzakelijk is ten behoeve van militaire oefeningen. Artikel 9, tweede tot en met vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 24

Het is verboden te handelen in strijd met een beperking, waaronder een ontheffing als bedoeld in artikel 22, eerste lid, en 23, eerste lid, is verleend of met een voorschrift dat aan een zodanige ontheffing is verbonden.

→ *Ter toelichting op deze artikelen volgen hieronder enkele passages die overgenomen zijn uit de memorie van toelichting bij de WVGS²⁶:*

- Inspraak en voorlichting (blz. 11 van de memorie)

Omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook grote groepen burgers raakt en bij hen vaak afwijkende inzichten over de aard en omvang van de risico's kunnen bestaan, wordt de betrokkenheid van de burgers bij de uitvoering van de wet vergroot. Zo wordt op de besluiten van Rijk, provincies en gemeenten met betrekking tot routing, Afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing verklaard. Deze afdeling regelt de zogenaamde openbare voorbereidingsprocedure bij bestuursbesluiten.

- Routing (blz. 27 van de memorie)

Als algemene regel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de verplichting om bij het vervoer bebouwde kommen, behoudens in bepaalde gevallen, te vermijden, ongeacht of in een gemeente al of niet een routing is ingesteld. Deze verplichting, tot nog toe slechts geregeld in het VLG (bij ministeriële regeling vastgestelde Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen), is thans in de wet zelf opgenomen.

Bijlage 2: Routeplichtige stoffen

Overzicht stoffen, wijze van vervoer en hoeveelheden die routeplichtig zijn

Klasse	Vervoer in tanks	Loggestort vervoer	Vervoer in colli
1 ontploffbare stoffen			Alle stoffen boven de hoeveelheden als vermeld in de 1.000 puntentabel van het ADR en vuurwerk met UN 0333; 0334; 0335; 0336 en 0337 met een explosieve massa van meer dan 20 kg.
2 gassen	Letters F,T,TF,TC,TO,TFC,TOC UN 1001; 1005; 1008; 1010; 1011; 1012; 1016; 1017; 1023; 1026; 1027; 1030; 1032; 1033; 1035; 1036; 1037; 1038; 1039; 1040; 1041; 1048; 1049; 1050; 1053; 1055; 1060; 1061; 1062; 1063; 1064; 1067; 1071; 1075; 1076; 1077; 1079; 1082; 1083; 1085; 1086; 1087; 1581; 1582; 1612; 1749; 1859; 1860; 1912; 1953; 1954; 1955; 1957; 1959; 1961; 1962; 1964; 1965; 1966; 1967; 1969; 1971; 1972; 1978; 2034; 2035; 2044; 2189; 2191; 2197; 2200; 2203; 2204; 2417; 2419; 2420; 2452; 2453; 2454; 2517; 2600; 2601; 2901; 3057; 3083; 3138; 3153; 3154; 3160; 3161; 3162; 3252; 3300; 3303; 3304; 3305; 3306; 3307; 3308; 3309; 3310; 3312; 3318; 3354; 3355 en 1858;2073		
4.1 brandbare vaste vloeistoffen			UN 3221; 3222; 3231; 3232
4.2 voor zelfontbranding vatbare stoffen	UN 1366; 1370; 1380; 1381; 2003; 2005; 2445; 2447; 2845; 2870; 3049; 3050; 3051; 3052; 3053; 3076; 3194; 3203		
4.3 stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen	Alle stoffen	Alle stoffen	
5.2 organische peroxiden			UN 3101; 3102; 3111; 3112
6.1 giftige stoffen	UN 1092; 1238; 1239; 1259; 1613; 1695; 2334; 2382; 2438; 3294		
8 bijtende stoffen	UN 1052; 1744; 1786; 1790; 1829; 1831; 2240; 2502; 2817		UN 2502
Eveneens routeplichtig zijn ongereinigde lege tanks, voertuigen of containers van de hierboven genoemde stoffen			

Opmerkingen bij de tabel:

- UN 0333, 0334 en 0335 zijn professioneel vuurwerk
- UN 0336 en 0337 zijn consumentenvuurwerk

Bijlage 3: Samenvatting en achtergrond tellingen

Samenvatting en achtergrond van de tellingen

In 2002 heeft het bureau AVIV in opdracht van de provincie Overijssel een scan gemaakt van de risico's met betrekking tot het wegtransport gevaarlijke stoffen in Overijssel²⁷. Op 63 punten in Overijssel zijn tellingen gedaan waaruit de aard en omvang van het wegtransport van gevaarlijke stoffen is bepaald. De telpunten zijn zodanig gekozen dat voor de rijkswegen en de belangrijkste doorgaande provinciale wegen de transportintensiteit kan worden bepaald. Tevens zijn er enkele telpunten gesitueerd nabij in het verleden vastgestelde aandachtspunten voor het groepsrisico. De transportintensiteit op de waargenomen wegvakken heeft het bureau vervolgens gebruikt om het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te berekenen.

Op de telpunten is in vier verschillende tijdsperioden gedurende acht uur overdag het transport waargenomen. De tijdsperioden zijn 7:00 tot 9:00, 10:00 tot 12:00, 13:00 tot 15:00 en 16:00 tot 18:00 uur. Bij de tellingen wordt de informatie van de oranje borden geregistreerd, die de voertuigen voor het transport van gevaarlijke stoffen verplicht zijn te voeren. Gesommeerd over alle telpunten in de provincie Overijssel zijn 1745 transporten van gevaarlijke stoffen waargenomen. Een overzicht van de waargenomen typen stoffen op de verschillende wegvakken staat opgenomen in bijlage II van dit rapport. Uit de tellingen blijkt dat nagenoeg alle transport dat relevant is voor risicoberekeningen bestaat uit brandbare vloeistoffen en gassen. Transporten van toxische vloeistoffen en gassen zijn vrijwel niet waargenomen. Een vergelijking met cijfermateriaal uit tellingen van 1994 toont dat deze meting vrijwel overeenkomst met het beeld dat toentertijd is vastgesteld. Geconcludeerd is dat voor geen van de beschouwde wegvakken er het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar wordt overschreden. Een aandachtspunt in verband met de overschrijding van de groepsrisiconorm is een wegvak gelegen op de A28 in Zwolle. Daarnaast zijn er een aantal bijna-aandachtspunten voor overschrijding van de groepsrisiconorm herleid. De onderstaande tabel is daartoe opgesteld en weergegeven in de rapportage van AVIV.

Nr	Wegvak	Omschrijving	Kmb	Kme	Rang	Type
1	21	A28 : van Zwolle Zuid tot Ommen	94965	95965	0.08	Aandacht
2	21	A28 : van Zwolle Zuid tot Ommen	92965	93965	-0.12	Bijna
3	21	A28 : van Zwolle Zuid tot Ommen	93965	94965	-0.03	Bijna
4	39	N348 : van Raalte tot N34 Ommen	66614	67614	-0.86	Bijna
5	39	N348 : van Raalte tot N34 Ommen	73614	74614	-0.71	Bijna
6	41	GEM : van Deventer Zutphenseweg tot Deventer Snipperlingsdijk	2000	3000	-0.90	Bijna
7	41	GEM : van Deventer Zutphenseweg tot Deventer Snipperlingsdijk	2470	3470	-0.88	Bijna
8	46	N332 : van N348 tot Heeten	5215	6215	-0.92	Bijna
9	55	N350 : van N347 Rijssen (Noord) tot N347 Rijssen (Zuid)	6762	7762	-0.63	Bijna

²⁷ AVIV, Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen, provincie Overijssel peiljaar 2002

Bijlage 4: Overzicht aan te wijzen wegen per gemeente

- nog in te voegen-

Bijlage 5: Aanwijzingsbesluit voor de route

Besluit tot vaststelling van een route voor routeplichtig wegtransport

Burgemeester en Wethouders van <gemeente noemen>,

Gelet op het terzake bepaalde in de Wet Rampen en Zware Ongevallen en in artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

Overleg gepleegd hebbende met de aangrenzende gemeenten, de Provincie, de provinciale directie van Rijkswaterstaat en het (lokale) bedrijfsleven;

Overwegende;

- I Dat het instellen van routing per saldo positief bijdraagt aan de (externe) veiligheid in de openbare ruimte;
- II Dat door de combinatie van een routingsmaatregel en een ontheffingverlening risicovolle wegtransporten met routeplichtige stoffen zich gehouden kan worden op de frequentie en omvang van dit transport in de gemeente.

BESLUIT

- I Voor het vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen aan te wijzen:
(.....beschrijving van de route.....) zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende wegenkaart, een en ander met inachtneming van tijdelijke verkeersomleggingen;
- II Te bepalen dat de onder 1. aangewezen wegen en weggedeelten worden aangeduid met borden overeenkomstig het model K 14 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
- III Te bepalen dat dit besluit in werking treedt met ingang van <datum noemen>

<plaatsnaam>, .. - .. – 20.. ,

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

secretaris, burgemeester,

<naam invullen>

<naam invullen>

Bijlage 6: voorbeeldbesluit tot verlenen van ontheffing

Besluit tot verlenen van een ontheffing van de routeringsmaatregel

Burgemeester en Wethouders van <gemeente noemen>,

Gelet op het terzake bepaalde in de Wet Rampen en Zware Ongevallen en in artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

Gelet op het besluit tot vaststelling van een route voor routeplichtig wegtransport;

Gezien het verzoek van <indien met naam en adres noemen>;

Gezien het advies van <adviserende instantie noemen>.

Overwegende;

- I Dat het instellen van routing per saldo positief bijdraagt aan de (externe) veiligheid in de openbare ruimte;
- II Dat door de combinatie van een routeringsmaatregel en een ontheffingverlening risicovolle wegtransporten met routeplichtige stoffen zich gehouden kan worden op de frequentie en omvang van dit transport in de gemeente.
- III Dat de ontheffing tot doel heeft om.....

BESLUIT

- I De bovengenoemde onderneming ontheffing te verlenen ten behoeve van haar personeel, haar leveranciers en door de onderneming of haar leveranciers ingeschakelde vervoerders, voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen bestemd voor of afkomstig van de onderneming op hierna genoemde wegen en weggedeelten, aansluitende op de door het gemeentebestuur aangewezen route gevaarlijke stoffen, te weten: <route ontheffing noemen> , een en ander met inachtneming van eventuele tijdelijke verkeersomleggingen. De route is aangegeven op de bij dit besluit behorende routekaart.
- II Te bepalen dat aan deze ontheffing de volgende voorschriften zijn verbonden:
 - a. de ontheffing wordt verleend voor voor het jaar /tot en met het jaar
 - b. de onderneming informeert haar personeel, leveranciers en door de onderneming of haar leveranciers ingeschakelde vervoerders over de verleende ontheffing t.a.v. de aangewezen route gevaarlijke stoffen binnen de gemeente.
 - c. alle aanwijzingen en bevelen van de in artikel 34 en 44 genoemde ambtenaren, gegeven in het belang van de openbare veiligheid of ter bescherming van de gezondheid, moeten onverwijld worden opgevolgd;
 - d. door gebruikmaking van deze ontheffing worden de houder en gebruikers geacht de daarbij gestelde voorschriften en elke daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid te aanvaarden;
 - e. oponthoud dient onverwijld te worden gemeld aan de plaatselijke politie of brandweer.
 - f. Een afschrift van deze ontheffing dient aanwezig te zijn in voertuigen die gebruik maken van de onder artikel 1 verleende ontheffing.

- g. Bij niet nakomen van de voorschriften vervalt de geldigheid van deze ontheffing en wordt geacht zonder ontheffing te zijn gehandeld.

<plaatsnaam>, .. - .. – 20.. ,

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

secretaris, burgemeester,

<naam invullen>

<naam invullen>

Bijlage 7: Voorbeeldbesluit eenmalige ontheffing

Besluit tot verlenen van een éénmalige ontheffing van de routeringsmaatregel

Burgemeester en Wethouders van <gemeente noemen>,

Gelet op het terzake bepaalde in de Wet Rampen en Zware Ongevallen en in artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

Gelet op het besluit tot vaststelling van een route voor routeplichtig wegtransport

Gezien het verzoek van <indiener met naam en adres noemen>;

Gezien het advies van <adviserende instantie noemen>.

Overwegende;

- I Dat het instellen van routing per saldo positief bijdraagt aan de (externe) veiligheid in de openbare ruimte;
- II Dat door de combinatie van een routeringsmaatregel en een ontheffingverlening risicovolle wegtransporten met routeplichtige stoffen zich gehouden kan worden op de frequentie en omvang van dit transport in de gemeente.
- III Dat de éénmalige ontheffing tot doel heeft om.....

BESLUIT

- I De bovengenoemde onderneming/vervoerder éénmalig ontheffing te verlenen voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen op hierna genoemde wegen en weggedeelten, aansluitende op de door het gemeentebestuur aangewezen route gevaarlijke stoffen, te weten: <route noemen>

een en ander met inachtneming van eventuele tijdelijke verkeersomleggingen. De route is aangegeven op de bij dit besluit behorende routekaart.
- II Te bepalen dat aan deze éénmalige ontheffing de volgende voorschriften zijn verbonden:
 - a. de éénmalige ontheffing wordt verleend voor <begin- en einddatum geldigheid noemen>;
 - b. alle aanwijzingen en bevelen van de in artikel 34 en 44 WVGS genoemde ambtenaren, gegeven in het belang van de openbare veiligheid of ter bescherming van de gezondheid, moeten onverwijld worden opgevolgd;
 - c. door gebruikmaking van deze éénmalige ontheffing worden de houder en gebruikers geacht de daarbij gestelde voorschriften en elke daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid te aanvaarden;
 - d. oponthoud dient onverwijld te worden gemeld aan de plaatselijke politie of brandweer;
 - e. een afschrift van deze éénmalige ontheffing dient aanwezig te zijn in voertuigen die gebruik maken van de onder artikel 1 verleende ontheffing;
 - f. Bij niet nakomen van de voorschriften vervalt de geldigheid van deze éénmalige ontheffing en wordt geacht zonder ontheffing te zijn gehandeld.

<plaatsnaam>, .. - .. – 20.. ,

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

secretaris, burgemeester,

<naam invullen>

<naam invullen>

Bijlage 8: Werkgroepleden en externe afstemming

Projectgroep		
Harry Wijnja	Provincie Overijssel	
Mariska Harink	Royal Haskoning	
Rob Kreft	Provincie Overijssel	
Johan Kloppenburg	brandweer IJssel-vecht	
Janice Meerenburgh	Hulpverleningsdienst Regio Twente	
contacten Tw		
Job Birnie	Goudappel Coffeng	
Karsten ten Heggeler	Wonen Werken Mobiliteit Regio Twente	
Bart van Moorsel	Transport en Logistiek Nederland	
Hans Bijkerk	Politie Twente	
Leo Brugman	Inspectie Verkeer en waterstaat	
Jan van der Laak	Rijkswaterstaat dienstkring Hengelo	
Eric Arends	Royal Haskoning	
Agnes Koopman	ISP Regio Twente	
Annelies Barrett	Hulpverleningsdienst Regio Twente	
Robert Arends	Hulpverleningsdienst Regio twente	
Jeanine Mesters	Landelijk netwerk proactie NVBR	
Jantine Langenhof	waterschap Regge en Dinkel	
contacten RIJV		
Bart van Moorsel	Transport en Logistiek Nederland	
Arjen stam	Rijkswaterstaat dienstkring Zwolle	
Eric Arends	Royal Haskoning	

Externe afstemming

Twente

Deze nota is ambtelijk ter commentaar voorgelegd aan:

- regionaal overleg met verkeerskundigen, 2 maart 2005
- regionaal overleg met milieufunctionarissen, 10 maart 2005
- Afstemmingsoverleg risicobeheersing Twente (AORTA), 6 april 2005
- Afstemmingsberaad brandweer, 21 april 2005
- Regionaal overleg Ambtenaren openbare veiligheid, 18 april 2005
- overleg Twente mobiel, diverse malen laatste kw 2004/1^e en 2^e kw. 2005
- vertegenwoordiger transport en logistiek Nederland, december 2004
- Rijkswaterstaat, februari 2005
- Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2005
-

Bestuurlijke instemming:

- Regionaal Portefeuillehouder Mobiliteit, mei 2005
- agendacommissie 23 mei 2005
- bestuurscommissie 6 juni 2005

De nota is afgestemd met lopende Twentse trajecten:

- Twente Mobiel (opmaak van een regionaal verkeers- en vervoersplan)

De nota moet worden betrokken bij:

- Coördinatieplan autosnelwegen en Incident Management

IJssel-Vecht

Het rapport is afgestemd met (allen van regio IJssel-Vecht):

- Simone Vredenburg; beleidsmedewerker
- Eugene van Mierlo; veiligheidsmanager

Het document gaat de volgende route volgen voor vaststelling en informatie:

- Commissie pro-actie, 18 april 2005
- CCB - college van commandanten brandweer, 26 mei 2005
- Bestuurscommissie OV 1 juni 2005-
- AOD , 14 juni 2005
- DHO - Dienst Hoofden Overleg, 27 juni 2005
- DB - Dagelijks Bestuur, 14 juli 2005