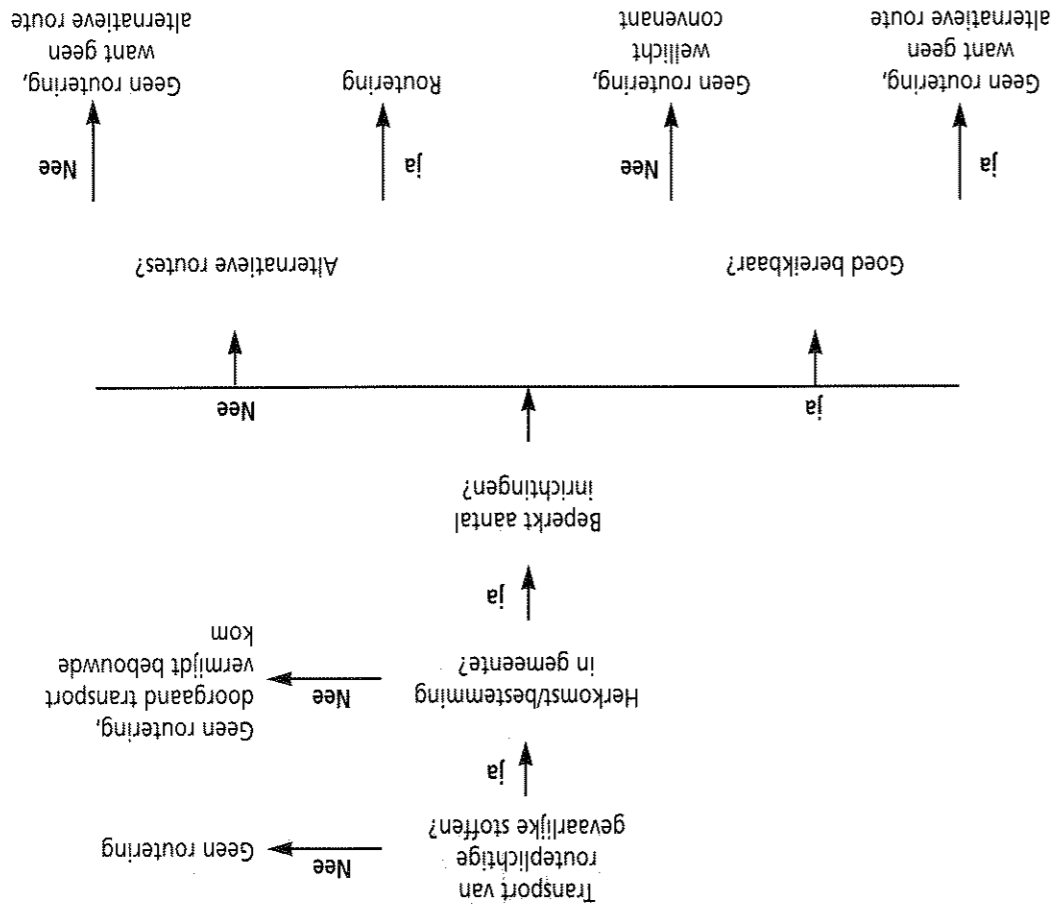


### Bijlage 3. Criteria routeringsregeling gemeenten



Figuur 3. Aanpak vaststellen routeringsregeling gemeenten

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

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

Om vast te stellen of en zo ja welke route-planning informatie noodzakelijk is de volgende informatie moet worden verzameld:

- De aard en omvang van de transportstroom (routeplichtige) gevaarlijke stoffen.
- De verzenders/ontvangers van gevaarlijke stoffen.
- De mogelijke routes tussen een rijks- of provinciale weg vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen en de verzenders/ontvangers.

Met deze informatie kan een gemeente besluiten dat er geen routeringsregeling nodig is, omdat:

- Er geen inrichtingen in de gemeente zijn die een transportstroom routeplichtige stoffen veroorzaken. Er is mogelijk uitsluitend doorgaand verkeer, dat gehouden is aan de verplichting tot het zoveel mogelijk mijden van de bebouwde kom. Deze verplichting voor gevaarlijke stoffen is opgenomen in de wetgeving. Het doorgaand verkeer zal voornamelijk gebruik maken van de vrijgegeven rijks- en provinciale wegen.
- Er een 'klein' aantal inrichtingen in de gemeente is die een transportstroom routeplichtige stoffen veroorzaken. Deze inrichtingen zijn eenvoudig bereikbaar vanaf een rijks- of provinciale weg, vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zonder dat hierbij een bebouwde kom doorneden hoeft te worden.

De resterende gemeenten dienen het treffen van maatregelen te overwegen. Hiervoor wordt de volgende procedure geadviseerd:

• Vaststellen welke de meest waarschijnlijke routes zijn van een rijks- of provinciale weg vrijgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de risicodragende inrichting. Het gaat hierbij met name om lokale verkeersaders. Als er slechts één lokale verkeersader is, heeft het geen zin deze als verplichte route aan te wijzen: er verandert daardoor niets. Nagaan welke verschillen er zijn tussen deze mogelijke routes wat betreft:

- Bebouwing (tweezijdig of eenzijdig, nabijheid van bijzondere objecten als ziekenhuizen of scholen, zeer dichte bebouwing);
- Kwaliteit van de infrastructuur (intensiteit langzaam verkeer, ongevalsegvoeligheid, vermenging van verkeersoorten, aantal en type kruisingen);
- Doornijden van een grondwaterbeschermings- of natuurgebied.

Als er geen grote verschillen zijn dan zal routing niet leiden tot verhoging van de veiligheid. Een verdere evaluatie is dan niet nodig.

- Nagaan of het sluiten van een convenant met de betreffende bedrijven een passende maatregel vormt. Dit lijkt mogelijk als het in een gemeente om een beperkt aantal bedrijven gaat met een duidelijke herkomst-/bestemmingrelatie van de routeplichtige gevaarlijke stoffen. In grote stedelijke gebieden is deze aanpak in beginsel niet mogelijk. Gemeenten als 's Hertogenbosch en Eindhoven hebben toch uitdrukkelijk gekozen voor een convenant en hiermee redelijk tot goede resultaten bereikt.
- Indien het sluiten van een convenant geen passende maatregel vormt, dan is routing van gevaarlijke stoffen gewenst.

De bovengeschetste aanpak is kwalitatief van aard. De evaluatie verloopt van grof (wel of geen routing) naar fijn (welke routing). Er wordt geen kwantitatief criterium gehanteerd. In figuur 3 wordt de geadviseerde aanpak getoond.