

VOLGNUMMER
139-2014

DATUM
18-11-2014

ORGANISATIEONDERDEEL
Milieu en Mobiliteit

CORRESPONDENTIENUMMER
2014.43796

BIJLAGEN
1

RAADSCOMMISSIE
Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit

ONDERWERP RAADSVORSTEL

Conform de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (artikel 18) de route vervoer gevaarlijke stoffen op te heffen.

STELLER

Vermeulen/350 4402
astrid.vermeulen@maastricht.nl

AAN DE GEMEENTERAAD,

1. Samenvatting

In 1999 heeft de gemeente Maastricht een routing gevaarlijke stoffen vastgesteld. Het voorstel dat nu voorligt, betreft het opheffen van deze routing en wel om de volgende redenen:

- De huidige routing gevaarlijke stoffen binnen de gemeente Maastricht is sterk verouderd.
- Ten tijden van het aanwijzen van de routes waren navigatiesystemen nog nauwelijks aanwezig. Inmiddels wordt door transporteurs gebruik gemaakt van trucknavigatiesystemen. Deze navigatiesystemen zijn speciaal ontwikkeld voor de branche en houden rekening met bijvoorbeeld doorrijhoogtes en breedtes. Hierdoor komen de aangewezen routes gevaarlijke stoffen overeen met de routes die door de navigatiesystemen aan de transporteurs worden opgegeven. Waar geen routes zijn aangewezen zorgen de navigatiesystemen ervoor dat de vrachtwagens zo veel mogelijk de hoofdwegen blijven volgen. De gereden routes worden daarmee overeenkomstig de wetgeving gereden. Dit maakt het aanwijzen van routes overbodig.
- Daarnaast zal door de ondertunneling van de A2 de noodzaak voor een deel van de routes komen te vervallen. De tunnel wordt namelijk zodanig uitgevoerd dat al het transport gevaarlijke stoffen door de tunnel gaat rijden.
- De op dit moment verleende ontheffingen voorzien niet in het gebruik van de nieuwe afslag Beatrixhaven en zouden moeten worden aangepast.
- Ook is de bewegwijzering van de routes niet meer compleet en zal deze, bij handhaving van de route, moeten worden verbeterd.

In het kader of routing gevaarlijke stoffen wel of niet een meerwaarde heeft voor de Limburgse gemeente is door de provincie Limburg, in samenwerking met de veiligheidsregio, een onderzoek uitgevoerd naar de meerwaarde van het hebben van een routing gevaarlijke stoffen voor de gemeenten in Limburg (zie bijlage). Uit dit onderzoek blijkt het advies aan de gemeente Maastricht het opheffen van de aangewezen routes aangezien de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen externe veiligheidsknelpunten oplevert.

2. Beslispunten

Conform de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (artikel 18) de route vervoer gevaarlijke stoffen op te heffen.

3. Aanleiding



Op diverse plaatsen in Maastricht zijn bedrijven gevestigd die op regelmatige basis stoffen ontvangen die vallen onder de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Gevaarlijke stoffen zijn hierbij; stoffen die als ontplofbaar, oxiderend, corrosief, schadelijk voor het aquatische milieu, zeer licht ontvlambaar, licht ontvlambaar, zeer giftig of vergiftig worden beschouwd. De Wvgs houdt in dat de transporteur gehouden is aan bepaalde eisen bij de bevoorrading van de inrichtingen. De Wet is bedoeld om de veiligheid van de burgers te optimaliseren en de effecten van een mogelijk ongeval te minimaliseren.

Een onderdeel van deze Wet is dat de transporteur de door de overheid aangewezen routes moet volgen van en naar de inrichting. Hierbij geldt dat rijkswegen in Limburg en de Limburgse provinciale wegen zijn opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op gemeentelijke wegen heeft de gemeente Maastricht in 1999 een route gevaarlijke stoffen vastgesteld. De binnen de gemeente Maastricht in 1999 aangewezen routes zijn zeer beperkt. Het betreft slechts de volgende wegen:

- a. A2 – President Rooseveltlaan – Koningsplein – Oranjeplein – Nassaulaan – Europaplein (inclusief op- en afritten) – A2;
- b. A79 (inclusief op- en afritten);
- c. Terblijterweg;
- d. John F Kennedysingel vanaf de op- en afritten naar het Europaplein tot aan de Akersteenweg-Akersteenweg;
- e. Ambyerstraat-noord vanaf de A79 tot aan de gemeentegrens met Meerssen.

Door deze routing zijn vervoerders verplicht om de voorgeschreven route te volgen dan wel een ontheffing aan te vragen voor het afwijken van deze route.

Wanneer de gemeente geen route vaststelt geldt als basisregel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen een zo direct mogelijke route naar de bestemming moet volgen en de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden (artikel 11 van de Wvgs). Dit betekent dat op basis van landelijke wetgeving vervoer van gevaarlijke stoffen alleen binnen de bebouwde kom mag plaatsvinden ten behoeve van laden en lossen of als er geen geschikte route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Praktisch gezien betekent dit dat een gemeente alleen een route hoeft vast te stellen wanneer de logische route naar de inrichting niet de meest wenselijke is. Dit kan vanuit verkeerskundig oogpunt zijn of ten behoeve van het verbeteren van de (externe) veiligheidssituatie.

In het kader of routing gevaarlijke stoffen wel of niet een meerwaarde heeft voor de Limburgse gemeente is door de provincie Limburg, in samenwerking met de veiligheidsregio, een onderzoek uitgevoerd naar de meerwaarde van het hebben van een routing gevaarlijke stoffen voor de gemeenten in Limburg (zie bijlage). Uit dit onderzoek blijkt het advies aan de gemeente Maastricht het opheffen van de aangewezen routes aangezien de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen externe veiligheidsknelpunten oplevert.

Op basis van het vorenstaande wordt voorgesteld de huidige route vervoer gevaarlijke stoffen op te heffen en wel om de volgende redenen:

- De huidige routing gevaarlijke stoffen binnen de gemeente Maastricht is sterk verouderd.
- Ten tijden van het aanwijzen van de routes waren navigatiesystemen nog nauwelijks aanwezig. Inmiddels wordt door transporteurs gebruik gemaakt van trucknavigatiesystemen. Deze



navigatiesystemen zijn speciaal ontwikkeld voor de branche en houden rekening met bijvoorbeeld doorrijhoogtes en breedtes. Hierdoor komen de aangewezen routes gevaarlijke stoffen overeen met de routes die door de navigatiesystemen aan de transporteurs worden opgegeven. Waar geen routes zijn aangewezen zorgen de navigatiesystemen ervoor dat de vrachtwagens zo veel mogelijk de hoofdwegen blijven volgen. De gereden routes worden daarmee overeenkomstig de wetgeving gereden. Dit maakt het aanwijzen van routes overbodig.

- Door de ondertunneling van de A2 komt de noodzaak voor een deel van de routes te vervallen. De tunnel wordt zodanig uitgevoerd dat al het transport gevaarlijke stoffen door de tunnel gaat rijden.
- Ook is de bewegwijzering van de routes niet meer compleet en zal deze, bij handhaving van de route, moeten worden verbeterd.
- De op dit moment verleende ontheffingen voorzien niet in het gebruik van de nieuwe afslag Beatrixhaven en zouden moeten worden aangepast.

Aandachtspunt hierbij is echter wel de calamiteitenroute voor het omleiden van het verkeer bij een calamiteit of onderhoud van de A2 tunnels. Hiervoor zal een apart traject worden opgezet in samenwerking met projectbureau A2.

Voor de overige gemeentelijke wegen geldt dit niet aangezien het op deze wegen slechts beperkte aantallen transporten met gevaarlijke stoffen betreft. Op de A2 rijden daarnaast ook nog veel doorgaande (internationale) transporten. De aantallen op deze route liggen daardoor veel hoger.

4. Relatie met bestaand beleid

Het voorstel om de routing externe veiligheid op te heffen sluit aan bij het algemene beleid om de bestuurlijke lasten te verlagen. Het verlenen van ontheffingen is niet meer nodig. Er is geen investering nodig voor het verbeteren van de bewegwijzering van de route (aangezien nu de bewegwijzering niet compleet is). Daarnaast is het niet nodig een nieuw routeringsbesluit te nemen als gevolg van de wijzigingen aan de A2 en de Noorderburg.

Het voorstel komt ook overeen met de beleidsvisie externe veiligheid waar bij het opstellen van het beleid al is gebleken dat uit divers onderzoek, ondermeer in het kader van het Basisnet, blijkt dat voor de gemeente Maastricht:

- Er geen knelpunten zijn vanuit het plaatsgebonden risico;
- De oriëntatiewaarde van het groepsrisico nergens overschreden wordt.

5. Gewenst beleid en mogelijke opties

Het voorstel is de huidige route vervoer gevaarlijke stoffen op te heffen.

Aandachtspunt hierbij is de calamiteitenroute voor het omleiden van het verkeer bij een calamiteit of onderhoud van de A2 tunnels.

6. Duurzaamheid en gezondheid

Niet van toepassing.

7. Personeel

Niet van toepassing.



8. Informatie en automatisering

Niet van toepassing.

9. (Duurzame) aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. IBOR beheersparagraaf

Niet van toepassing.

11. Financiën

Niet van toepassing.

12. Voorstel

Conform de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (artikel 18) de route vervoer gevaarlijke stoffen op te heffen.

13. Vervolg / Planning

Opstarten van een onderzoek naar de calamiteitenroute voor het omleiden van het verkeer bij een calamiteit of onderhoud van de A2 tunnels.

Na een jaar evalueren of het opheffen van de routing gevaarlijke stoffen inderdaad niet tot ongewenste situaties leidt.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P.J. Buijtels.

De Burgemeester,

O. Hoes.



BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

139-2014

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 18 november 2014,
organisatieonderdeel BO-Ruimte, no. 2014-43796;

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit;

gelet op Rapport Provincie Routing gevaarlijke stoffen;

BESLUIT:

Conform de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (artikel 18) de route vervoer gevaarlijke stoffen
op te heffen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 16
december 2014.

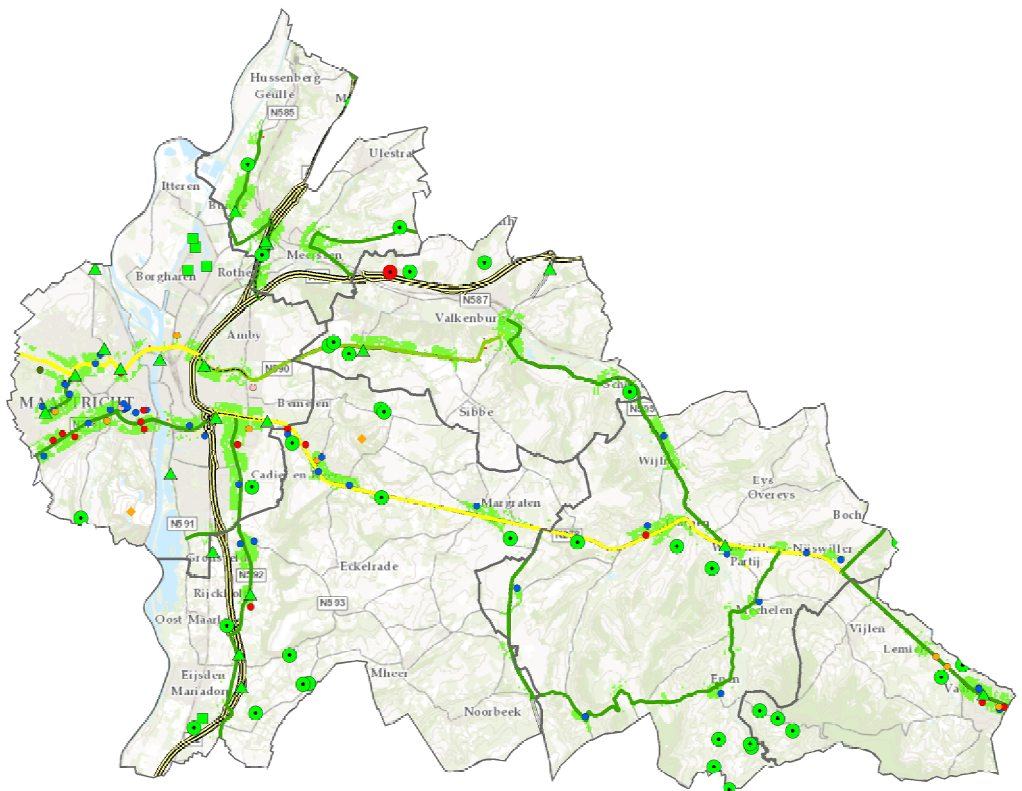
De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit

Routing gevaarlijke stoffen

Wel of geen meerwaarde voor gemeenten?
RMO Maastricht - Heuvelland



Rapport

april 2014
definitief



Routing gevaarlijke stoffen

Wel of geen meerwaarde voor gemeenten?

RMO Maastricht - Heuvelland

Rapport

opdrachtgever [Provincie Limburg](#)
dossier [BB3538-101-100](#)
registratienummer [MO-MA20140056](#)
versie [definitief](#)
classificatie [Klant vertrouwelijk](#)

© HaskoningDHV Nederland B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Het onderzoek en centrale vraag	8
1.3	Leeswijzer	8
2	Van snelweg tot inrichting: de verkeerskundig gewenste route	9
2.1	Duurzaam veilig	9
2.2	Extra kwaliteit: Kwaliteitsnet Goederenvervoer	11
2.3	Verkeerskundig gewenst gebruik van wegen	11
3	Nut en noodzaak routing	12
3.1	Wat is routing?	12
3.2	Wanneer heeft routing een meerwaarde?	12
3.3	Een route aanwijzen, wat dan?	13
4	Beoordeling externe veiligheid	14
4.1	Toetsingskader externe veiligheid	14
4.2	Onderzoeksmethodiek	16
4.2.1	Externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen	17
4.2.2	NIET externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen	20
5	Advies per gemeente voor routingsbeleid	21
5.1	Overschrijding grenswaarden en mogelijke adviezen voor gemeenten	21
5.1.1	Advies 1: Routing niet noodzakelijk op basis van resultaten	21
5.1.2	Advies 2: Routing kan meerwaarde bieden op basis van resultaten	22
5.1.3	Advies 3: Convenant sluiten	22
5.2	Kaarten per gemeente	22
5.3	Gemeente Eijsden – Margaten	23
5.4	Gemeente Gulpen - Wittem	24
5.5	Gemeente Maastricht	25
5.6	Gemeente Meerssen	26
5.7	Gemeente Vaals	27
5.8	Gemeente Valkenburg aan de Geul	28
6	Conclusie en aanbevelingen	29
7	Colofon	33

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Op diverse plaatsen in Limburg zijn inrichtingen gevestigd die op regelmatige basis stoffen ontvangen die vallen onder de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. Dit houdt in dat de transporteur gehouden is aan bepaalde eisen bij de bevoorrading van de inrichtingen. De wet is bedoeld om de veiligheid van bewoners te optimaliseren en de effecten van een mogelijk ongeval te minimaliseren.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben de gemeenten de mogelijkheid om een routing gevaarlijke stoffen vast te stellen. Door een routing gevaarlijke stoffen zijn vervoerders verplicht om de voorgeschreven route te volgen dan wel een ontheffing aan te vragen voor het afwijken van deze route. Zonder routing geldt de algemene regel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden.

In 1998 heeft de Provincie Limburg het project “(hervaststelling) routing vervoer gevaarlijke stoffen” uitgevoerd. Hierin is per gemeente onderzocht of het vaststellen van een routing gewenst is en zo ja een advies uitgebracht over de te routeren wegen. Op basis van deze adviezen hebben de gemeenten destijds een keuze gemaakt om wel of geen routing vast te stellen. Deze adviezen hebben ertoe geleid dat op dit moment één derde van de Limburgse gemeenten een routing heeft. Uit een landelijke evaluatie uit 2005¹ blijkt echter dat de meerwaarde van een routing (veiligheidswinst/grip op vervoersstromen) beperkt is. De vraag is of dit ook geldt voor de gemeenten in de Provincie Limburg.

Daarnaast is er sinds 1998 veel gebeurd op infrastructureel gebied in Limburg. Zo zijn de A73 zuid en de A74 geopend, is de N297 gerealiseerd en bestaan momenteel plannen voor de Buitenring Parkstad Limburg. Stuk voor stuk infrastructurele maatregelen die een directe invloed hebben op de routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen naar de diverse inrichtingen. Met inrichting bedoelen we in dit verband een bedrijf dat geregistreerd staat als ontvanger, leverancier of gebruiker van een stof welke een risico heeft op het gebied van externe veiligheid.

Beleidsmatig heeft de Provincie Limburg in de tussenliggende tijd ook stappen gemaakt. De wegen zijn opnieuw gecategoriseerd, het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is opgesteld en de beleidslijn voor het Regionaal Verbindend WegenNet (RVWN) is onlangs geactualiseerd. Het ligt voor de hand om de routing gevaarlijke stoffen te toetsen aan deze beleidslijnen en te zorgen voor een horizontale afstemming.

In het onderzoek voorafgaande aan deze rapportage is inzichtelijk geworden in hoeverre de bestaande routingen een meerwaarde hebben en of gemeenten zonder routing veiligheidswinst kunnen realiseren door het aanwijzen van een routing.

Deze rapportage is opgezet vanuit twee vakdisciplines: externe veiligheid en verkeer. Tijdens diverse overleggen bleek dat over en weer jargon gebruikt wordt dat anders geïnterpreteerd wordt dan bedoeld. Tegelijkertijd doen beide disciplines niet correcte of onvolledige uitspraken over elkaars vakgebied.

¹ Onderzoek naar Routing Gevaarlijke Stoffen bij Nederlandse Gemeenten, Inspectie Verkeer en Waterstaat, augustus 2005

Daarom is gekozen om het onderzoek te laten uitvoeren als coproductie tussen deskundigen op het gebied van externe veiligheid en verkeerskundigen. In deze rapportage zijn beide werelden zoveel mogelijk bij elkaar gebracht dat geresulteerd heeft in dit integrale document.

1.2 Het onderzoek en centrale vraag

In dit onderzoek is het transport van gevaarlijke stoffen nader bekeken. De centrale vraag luidt: In hoeverre leiden bestaande routeringen voor gevaarlijke stoffen tot een feitelijke veiligheidswinst en in hoeverre kunnen gemeenten zonder routing veiligheidswinst realiseren door het aanwijzen van een route? Daarnaast is gekeken of bestaande ingestelde routeringen optimaal zijn of dat aanpassing van de routing gewenst is. Om deze vragen te kunnen beantwoorden hebben we in samenwerking met een projectgroep een onderzoeksopzet opgesteld. In de projectgroep waren naast Royal HaskoningDHV de volgende personen vertegenwoordigd:

- de heer E. van de Meerendonk, TLN
- de heer M. Emans, Veiligheidsregio Limburg-Noord
- de heer P. Ewalds, Veiligheidsregio Limburg-Noord
- de heer. B. Kesselaer, gemeente Heerlen
- de heer B. Kleijnen, provincie Limburg
- mevrouw C. van den Beld, Gemeente Venlo

Tijdens het proces is op een aantal momenten overleg geweest met de gemeenten. In de eerste fase is geïnventariseerd welke gemeenten momenteel over een aangewezen route beschikken en of de informatie over een eventuele route die bij ons bekend was correct was.

Na de analysefase zijn een aantal gemeenten geselecteerd waarmee we gezamenlijk de veiligheidswinst van een eventuele route hebben bekeken. In een interactieve sessie zijn de gemeenten besproken. Er is gekeken naar mogelijke knelpunten, alternatieve routes en de meerwaarde van het aanwijzen van een route. Overleg is gevoerd met:

- Gemeenten Brunssum, Heerlen, Landgraaf en Kerkrade
- Gemeente Echt – Susteren
- Gemeente Maastricht
- Gemeente Venlo

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de verkeerskundige kant van het verkeer in het algemeen en vrachtverkeer in het bijzonder. Beschreven wordt wat de bouwstenen van het verkeerssysteem in Nederland zijn en wat de gedachte daar achter is. In hoofdstuk 3 bekijken we het routeren van gevaarlijke stoffen. Inzicht is verkregen wanneer het routeren al dan niet een meerwaarde biedt. In hoofdstuk 4 bekijken we hoe de externe veiligheid beoordeeld wordt waarna we in hoofdstuk 5 per gemeente bekijken of een routing meerwaarde biedt. In hoofdstuk 6 sluiten we af met enkele conclusies en aanbevelingen.

2

Van snelweg tot inrichting: de verkeerskundig gewenste route

Een belangrijk nevendoel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de verkeerskunde en externe veiligheid. Voordat we ingaan op nut en noodzaak van het nemen van een routeringsbesluit geven we daarom in dit hoofdstuk enige verkeerskundige achtergrondinformatie. Om meer inzicht te verkrijgen in de logica van het verkeerssysteem in Nederland behandelen we in dit hoofdstuk enkele basiskennmerken.

2.1 Duurzaam veilig

Sinds 1997 is in Nederland onder de noemer Duurzaam Veilig veel veranderd op de wegen. Door het grote aantal ongevallen in het verkeer hebben de wegbeheerders in Nederland besloten structureel te werken aan een verkeersveiliger wegennet. In dit kader is besloten de wegen te categoriseren. Door een beperkt aantal wegcategorieën in combinatie met unieke essentiële herkenbaarheidskenmerken ziet de weggebruiker aan de inrichting van de weg wat er van hem verwacht wordt qua snelheid, inhaalgedrag en weet hij welke verkeerskundige interacties hij kan verwachten.

Er zijn drie wegcategorieën gedefinieerd met uitvoeringsvormen voor binnen de bebouwde kom en daarbuiten:

Erftoegangswegen: 30 en 60 km/u		
 <p>30 km/u</p> <ul style="list-style-type: none">• Geen markering• Benadrukken verblijfsfunctie• Geen fietsvoorzieningen• Parkeren op straat	 <p>60 km/u type 1</p> <ul style="list-style-type: none">• Kantmarkering 1-3 (0,10 m)• Let op: niet verder dan 0,40 cm van kant weg i.v.m. verwarring fietsers• Fietsvoorzieningen = keuze in overleg afd. verkeer	 <p>60 km/u type 2</p> <ul style="list-style-type: none">• Wegen smaller dan 4,50 m• Geen markering• Geen fietsvoorzieningen
Gebiedsontsluitingswegen: 50, 70 en 80 km/u		
 <p>50 km/u of 70 km/u</p> <ul style="list-style-type: none">• Ononderbroken dubbele asmarkering (0,10 m)• Bij inhalen onderbroken 9-3• Kantmarkering 3-3 (0,10 m) of trottoirband• Gescheiden fietsvoorziening• Parkeren in havens	 <p>80 km/u</p> <ul style="list-style-type: none">• Ononderbroken dubbele asmarkering (0,15 m of 0,10m bijruimtegebrek)• Bij inhalen onderbroken 9-3• Kantmarkering 3-3 (0,15 m)• Fietspaden verplicht	

Stroomwegen: 100 en 120 km/u



100 km/u autoweg

- Dubbele asmarkering (0,20 of 0,15 m tussenruimte bij ruimtegebrek)
- Provinciale wegen, groene vulling
- Onderbroken asmarkering in overleg
- Deelstreep tussen 2 rijstroken (0,15 m)
- Ononderbroken kantmarkering (0,20 m)



120 km/u autosnelweg

- Zie NOA

*NOA staat voor nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen

De hoogste wegcategorie zijn de stroomwegen. Het zijn de landsverbindende wegen waar doorstroming van het verkeer absolute prioriteit heeft. Stroomwegen zijn voor het overgrote deel snelwegen. Binnen de bebouwde kom komt dit type weg nauwelijks voor.

Zodra verkeer van de stroomweg rijdt komt deze op de gebiedsontsluitende wegen. De gebiedsontsluitende wegen vormen de ruggengraat van het regionale wegennet en voorziet in verbindingen tussen kernen, economische centra, bedrijventerreinen en stroomwegen.

Op erftoegangswegen is de verkeerskundige functie ondergeschikt aan het verblijven. De snelheid is beperkt, doorstroming speelt nauwelijks een rol op deze wegen. De wegen zijn ingericht met verkeersremmende maatregelen en er is geen ontvlechting van verkeersstromen. Verkeer dat gebruik maakt van deze wegen hebben in principe daar een herkomst en/of bestemming.

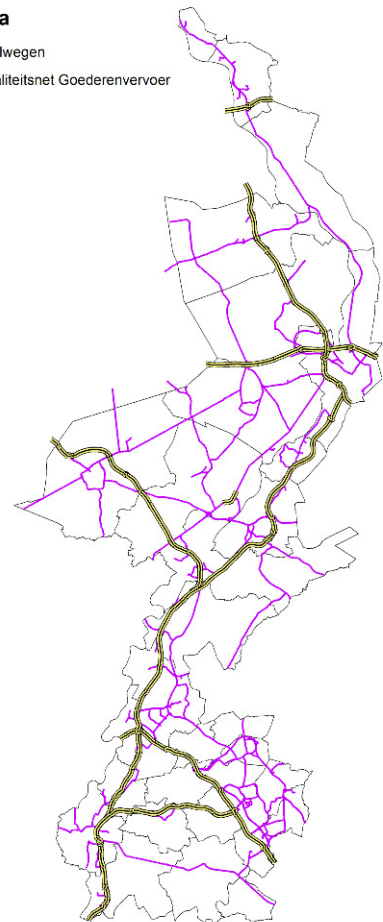
In de omgeving van externe veiligheid wordt gesproken over provinciale en gemeentelijke wegen om niveauverschil in de infrastructuur aan te geven. Verkeerskundig is de beheerder van de weg in beginsel niet relevant voor het gebruik van de weg. Wel is het zo dat de diverse wegbeheerders prioriteiten stellen in de wegen die zij in beheer hebben. Zo heeft Rijkswaterstaat het overgrote deel van de snelwegen in haar beheer. Provincie Limburg heeft onlangs haar wegenstructuur heroverwogen in de nieuwe nota Regionaal Verbindend Wegennet. De provinciale wegen zijn daarmee de veel gebruikte gebiedsontsluitingswegen maar wijken qua eisen en uitvoering in principe niet af van de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen. Wel is het zo dat de basiskenmerken op de wegen van de Provincie Limburg, op enkele uitzonderingen na, aanwezig zijn. Dit in tegenstelling tot veel gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen waar binnen de bebouwde kom fietsvoorzieningen nog wel eens ontbreken.

2.2 Extra kwaliteit: Kwaliteitsnet Goederenvervoer

In praktijk blijken de drie wegcategorieën soms te leiden tot grijze gebieden. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met het feit dat diverse gebiedsontsluitingswegen vanwege aanwezige bebouwing niet uitgevoerd kunnen worden conform de richtlijnen. Op diverse plaatsen binnen de kom ontbreken de gewenste fietsvoorzieningen en vaak wordt binnen de bebouwde kom op of naast de rijbaan geparkeerd. Vooral vrachtverkeer ondervindt hierdoor hinder in de doorstroming. Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg, net als veel andere provincies en regio's in het land, een Kwaliteitsnet Goederenvervoer vastgesteld. Het Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra, waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. In Figuur 1 staat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Limburg weergegeven. De paarse lijnen vormen het netwerk van niet autosnelwegen dat het provinciale net vormt.

Legenda

- Snelwegen
- Kwaliteitsnet Goederenvervoer



Om het gebruik van het Kwaliteitsnet te stimuleren wil de Provincie Limburg de knelpunten voor het vrachtverkeer systematisch wegnemen. Gedachte is dat wegen zonder knelpunten en met een goede doorstroming de voorkeur genieten van vrachtwagenchauffeurs. Achterliggend doel is dat de wegen die geschikt zijn voor vrachtverkeer daar ook voor gebruikt worden en wegen die daar minder geschikt voor zijn niet, of minder.

Figuur 1: Kwaliteitsnet Goederenvervoer

2.3 Verkeerskundig gewenst gebruik van wegen

Zoals uit voorgaande tekst blijkt is het gewenst dat het vervoer van gevaarlijke stoffen en het overige vrachtverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van de stroomwegen om vervolgens via het Kwaliteitsnet Goederenvervoer naar haar bestemming te rijden. Mocht de bestemming niet ontsloten zijn via het Kwaliteitsnet dan zijn de wegen van het RVWN de logische vervanger omdat hier over het algemeen alle basiskennmerken aanwezig zijn. Mocht er geen RVWN weg naar de bestemming leiden dan zijn de overige gebiedsontsluitingswegen aangewezen om het vervoer te faciliteren. De erftoegangswegen tot slot hebben geen functie voor het vrachtverkeer anders dan het bereiken van de eindbestemming vanaf de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg.

De gewenste route kan qua afstand langer zijn dan de kortste route. Over het algemeen zal de gewenste route wel de snelste route betreffen en komt overeen met de routes die worden geadviseerd door navigatieapparatuur.

3

Nut en noodzaak routing

3.1 Wat is routing?

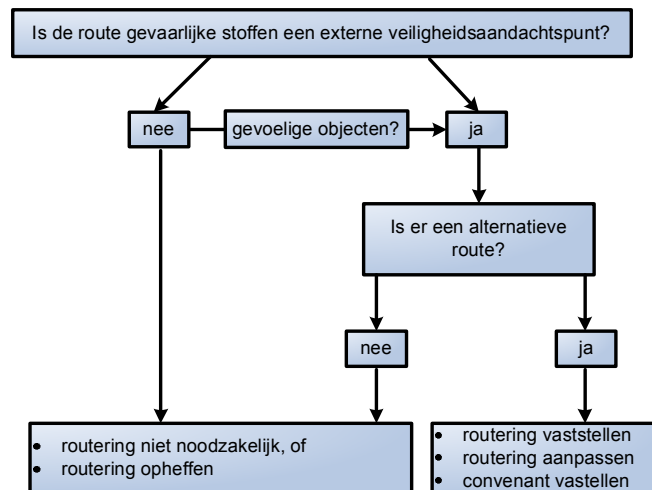
Transport van gevaarlijke stoffen dient te voldoen aan strenge voorschriften. De Nederlandse wetgeving voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op internationale voorschriften. De Rijksoverheid zet de internationale regels om in wetten en regels en zorgt ervoor dat deze zo goed mogelijk worden nageleefd. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is de belangrijkste wet voor stoffenvervoer in Nederland. In het bijbehorende Besluit vervoer gevaarlijke stoffen zijn de algemene regels verder uitgewerkt. Voorbeelden van gevaarlijke stoffen zijn stoffen die als ontplofbaar, oxiderend, corrosief, schadelijk voor het aquatisch milieu, zeer licht ontvlambaar, licht ontvlambaar, zeer vergiftig of vergiftig worden beschouwd.

Als basisregel geldt dat transporteurs van zogenaamde 'routeplichtige stoffen' (zoals LPG en vuurwerk) de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat vervoer van gevaarlijke stoffen alleen binnen de bebouwde kom mag plaatsvinden ten behoeve van laden en lossen of als er geen geschikte route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom zal dus voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer. Verder geldt dat transporten van routeplichtige stoffen zoveel mogelijk gebruik moeten maken van aanwezige routing. Rijkswegen zijn opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, op enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen na. Deze komen in Limburg echter niet voor. Binnen de Provincie Limburg zijn ook alle provinciale wegen opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast mogen gemeenten binnen hun grenzen wegen aanwijzen waar routeplichtige stoffen vervoerd mogen worden. Op andere dan de aangewezen wegen mogen routeplichtige stoffen alleen worden vervoerd met een ontheffing van de betreffende gemeente.

Als gemeenten geen route aanwijzen gelden de wettelijke bepalingen: zo direct mogelijk en zoveel mogelijk mijden van bebouwde kommen. Praktisch gezien stelt een gemeente een route vast als de logische route naar een instelling niet de meest wenselijke is. Dit kan vanuit verkeerskundig oogpunt zijn of het verbeteren van de (externe) veiligheidssituatie.

3.2 Wanneer heeft routing een meerwaarde?

Een routing gevaarlijke stoffen kan een meerwaarde hebben wanneer blijkt dat de route gevaarlijke stoffen een aandachtspunt is vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Wanneer blijkt dat de route een extern veiligheidsaandachtspunt is, kan een alternatieve route een oplossing bieden voor de situatie en daarvoor is routing noodzakelijk. Wanneer de route gevaarlijke stoffen geen extern veiligheidsaandachtspunt is, heeft een routing geen meerwaarde. In de totale beoordeling is ook gekeken naar de aanwezigheid van gevoelige objecten. Dit zijn objecten die bestemd zijn voor verminderd zelfredzame personen. Deze beoordeling kan de doorslag geven bij het wel/niet vaststellen van een routing. In Figuur 2 is bovenstaand schematisch weergegeven.



Figuur 2: Schematisch stappenplan voor het wel/niet vaststellen van een routing

Zoals uit bovenstaand schema volgt, resulteert dit in vijf mogelijke aanbevelingen:

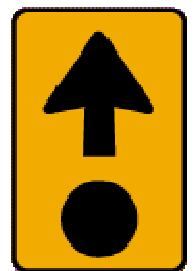
- 1) routing vaststellen;
- 2) routing opheffen;
- 3) routing aanpassen;
- 4) routing behouden;
- 5) geen route aanwijzen;
- 6) convenant sluiten.

3.3 Een route aanwijzen, wat dan?

Zodra een gemeente een route wil aanwijzen dient de gemeenteraad een besluit te nemen op basis van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. De route dient daarbij aan te sluiten op het landelijke en provinciale net en eventueel op het net van een aansluitende gemeente. De gemeente dient haar voornemen kenbaar te maken aan de veiligheidsregio met het oog op de afstemming met het crisisplan.

Na het aanwijzen van een route is het verboden aangewezen gevaarlijke stoffen te vervoeren over andere dan de aangewezen en aangeduide wegen of weggedeelten. Indien een transporteur hierdoor de inrichting niet kan bereiken zal deze een ontheffing moeten aanvragen bij de gemeente.

De wegen welke zijn aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dienen bewegwijzerd te worden met het bord K14 (zie Figuur 3). Het is van belang dat de bebording op die wijze geplaatst wordt dat het voor de chauffeur duidelijk is wat er van hem verwacht wordt. Dit houdt in dat op elk keuzemoment bebording geplaatst is waarbij bord K14 eventueel geïntegreerd wordt in voorwewijzers van de bewegwijzering. Indien een gemeente een routing heeft ingesteld is het daarbij tevens van belang dat dit gecommuniceerd wordt met de beleidsmedewerkers wegbeheer. Zij kunnen zorgdragen voor een goed onderhouden bewegwijzeringssysteem en dienen bij wegwerkzaamheden rekening te houden met de effecten van de wegwerkzaamheden op de beperkingen daarvan voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.



Figuur 3: Bord K14 voor het verwijzen van de route gevaarlijke stoffen

4

Beoordeling externe veiligheid

4.1 Toetsingskader externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving van het gebruik, de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risiconormen opgenomen in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Circulaire RNVGS²). De risiconormen zijn een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het risico op een plaats langs een transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen geldt de grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor kwetsbare objecten en voor zogenaamd beperkt kwetsbare objecten is dat getal een richtwaarde. Zie onderstaande tabel voor enkele voorbeelden van (beperkt) kwetsbare objecten.

Tabel 1: Globaal overzicht van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Kwetsbare objecten	Beperkt kwetsbare objecten
Woningen	Verspreid liggende woningen (2/ha)
Ziekenhuizen, bejaarden- en verpleeghuizen e.d.	Dienst- en bedrijfswoningen
Scholen en dagopvang minderjarigen	Kantoorgebouwen (< 1500 m ²)
Kantoorgebouwen en hotels (> 1500 m ²)	Hotels en restaurants (< 1500 m ²)
Winkelcentra (> 1000 m ² > 5 winkels)	Winkels
Winkel met supermarkt (> 2000 m ²)	Sport- , kampeer- en recreatieterreinen (<50 personen)
Kampeer- en verblijfsrecreatieterrein (> 50 pers.)	Bedrijfsgebouwen
Andere gebouwen met veel personen	Equivalent objecten
	Objecten met hoge infrastructurele waarde

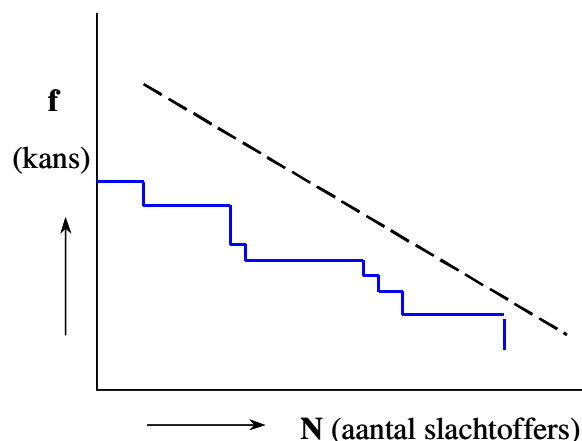
² De Circulaire zal naar verwachting in de loop van 2014 worden vervangen door het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Groepsrisico (GR)

De officiële definitie van groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, luidt: “Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute”.

Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De oriëntatiewaarde kan gezien worden als een indicatie voor onaanvaardbare maatschappelijke ontwrichting bij een ramp of incident. Daarnaast geldt voor situaties waarbij het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt of het groepsrisico toeneemt een zogenaamde verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Dit is een plicht voor het bevoegd gezag om naast de omvang van het groepsrisico ook andere aspecten, zoals de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid mee te wegen in de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het groepsrisico.

De oriëntatiewaarde is de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-7} per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-9} per jaar. In onderstaande afbeelding is een voorbeeld van een fN-curve opgenomen. Tevens is de kans uitgedrukt als een kans/km/jaar i.p.v. een kans/jaar.



Verantwoordingsplicht groepsrisico

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico is een onderdeel van het externe veiligheidsbeleid. Door middel van een verantwoordingsplicht wil het Rijk de bevoegde overheden aanzetten tot nadenken over onder andere de omvang van het groepsrisico in relatie tot de veiligheid van de risicovolle activiteit, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden. De verantwoordingsplicht is een verplichting voor het bevoegd gezag.

De verantwoordingsplicht is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor van toepassing bij een toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Deze kan optreden door toename/afname van de aantallen transporten gevaarlijke stoffen en/of door een verandering van de personendichtheid in het zogenaamde invloedsgebied van de transportroute.

Op basis van de Circulaire RNVGS moeten ten minste de volgende aspecten in de bestuurlijke afweging van het groepsrisico worden vermeld:

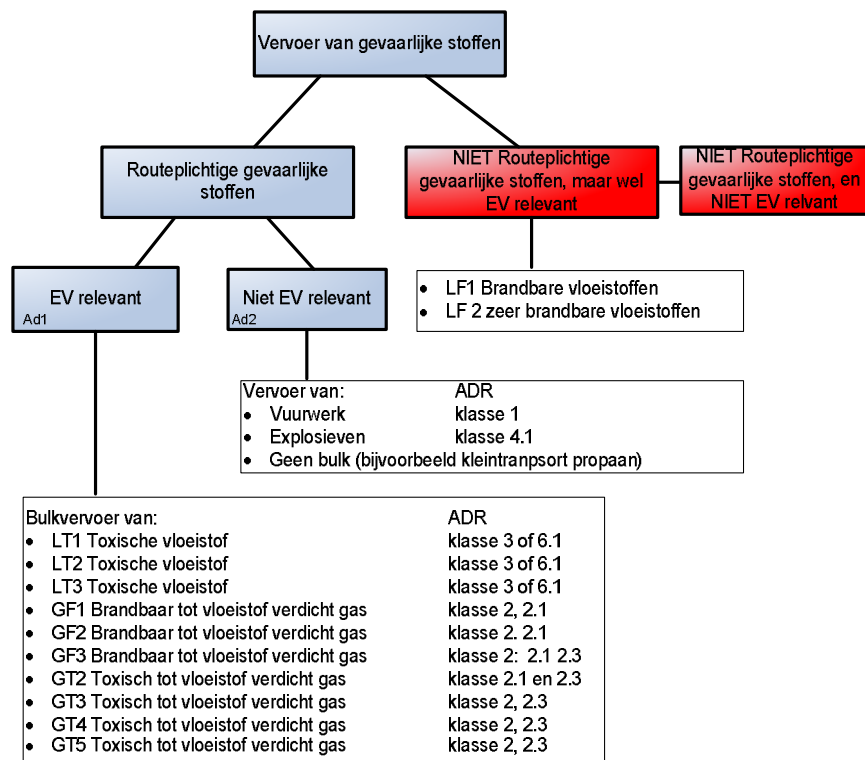
- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de mogelijke alternatieven (pro-actie);
- de mogelijkheden voor bestrijdbaarheid (preventie, preparatie en repressie);
- de mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

Advies van de Veiligheidsregio

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is het advies van de Veiligheidsregio. De rijksoverheid heeft wettelijk vastgesteld dat het bevoegd gezag het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid dient te stellen advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een transportroute.

4.2 Onderzoeksmethodiek

De vraagstelling van het onderzoek is of de huidige routeringen meerwaarde hebben en of gemeenten zonder routing een externe veiligheidswinst kunnen realiseren door het aanwijzen van een routing. Aangezien de vraagstelling zich richt op routeren in relatie tot externe veiligheid is het belangrijk dat onderscheid wordt gemaakt in wel/niet routeplichtige gevaarlijke stoffen en in de gevaarlijke stoffen die wel/niet relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Zie ook onderstaand schema.



Ad1: EV relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen

Onder het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in verband met externe veiligheidsrisico's verstaan het vervoer in bulk (tankwagens) van gevaarlijke stoffen waarvoor externe veiligheidsnormen zijn vastgesteld.

AD2: NIET EV relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen

Onder de het vervoer van gevaarlijke stoffen die wel routeplichtig zijn maar niet relevant zijn vanuit externe veiligheid, is het vervoer dat geen bulk en/of n waarvoor geen externe veiligheidsnormen gelden.

Zoals uit het voorgaande schema blijkt is het vervoer van (zeer) brandbare vloeistoffen niet routeplichtig en daarmee niet relevant voor dit onderzoek. Om deze reden worden deze stoffen niet verder in het onderzoek meegenomen.

4.2.1 Externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen

Om de externe veiligheidssituatie te kunnen beoordelen van de relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen zijn de volgende stappen doorlopen:

- 1) Inventarisatie relevante inrichtingen;
- 2) Bepalen route gevaarlijke stoffen;
- 3) Bepalen type, omvang en frequentie gevaarlijke stoffen;
- 4) Bepalen populatiedichtheid;
- 5) Toetsing aan het PR en GR;
- 6) Toetsing aanwezigheid objecten met verminderd zelfredzame personen.

1. Inventarisatie relevante inrichtingen

De wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt hangt samen met de locatie van de inrichtingen waarnaar de gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Om deze reden is als eerste onderzocht naar welke inrichtingen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Hiervoor is gebruik gemaakt van de inrichtingen uit de risicokaart.³ Hierbij is gekeken of naar deze type inrichtingen vervoer plaatsvindt van routeplichtige stoffen die externe veiligheid relevant zijn.

Uit de analyse blijkt dat de volgende type inrichtingen relevant zijn:

- BRZO bedrijven.
- LPG-tankstation.
- Emplacement.
- Opslag gevaarlijke stoffen t.b.v. vervoer.
- Vuurwerkopslag.
- Propaan.

In bijlage 1 geven we hierop een nadere toelichting.

Nadat deze selectie is gemaakt, zijn alleen de inrichtingen meegenomen waarnaar vervoer van gevaarlijke stoffen gaat over de provinciale en gemeentelijke wegen. De inrichtingen die direct zijn gelegen aan de rijkswegen zijn vrij gegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en zijn daarmee **niet** relevant. Deze worden daarom niet verder meegenomen in het onderzoek. Te denken valt aan de tankstations aan snelwegen. Daarnaast zijn ook de inrichtingen afgevallen die aan direct aan op- en afritten van de rijkswegen zijn gelegen waardoor een routing geen toegevoegde waarde biedt.

2. Bepalen route gevaarlijke stoffen

Op basis van de ligging van de relevante inrichtingen, de categorisering van wegen en expert judgement zijn de routes gevaarlijke stoffen (wegvakken) bepaald.

Bekeken is via welke wegen de inrichtingen bereikt worden vanaf de dichtstbijzijnde snelwegaansluiting. De theoretische routes zijn de routes die over het algemeen door navigatiesystemen geadviseerd worden. Hierdoor is per wegvak een indicatie verkregen van het aantal routes dat hiervan gebruik maakt.

³ De inrichtingen uit de professionele risicokaart zijn gedownload op 25 oktober 2012.

3. Bepalen type, omvang en frequentie vervoer gevaarlijke stoffen

Voor toetsing aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is inzicht nodig in het type, omvang en frequentie van het vervoer gevaarlijke stoffen over de relevante wegen. Op basis van de relevante inrichtingen (stap 1) is per type inrichting het aantal transporten gevaarlijke stoffen bepaald. In onderstaand schema hebben we de toegepaste aantallen per type inrichting weergegeven. In bijlage 1 is een nadere toelichting hierop gegeven.

Codering risicokaart	Type inrichting	Transporten gevaarlijke stoffen
A	BRZO	Vastgesteld op basis van het aantal verladingen, opgenomen in de vergunning.
B	LPG-tankstation	140 transporten GF3 per jaar.
D	Ammoniak	100 transporten GT3 per jaar.
E	Emplacement met overslag gevaarlijke stoffen	Niet relevant, zijn inrichtingen legen aan (op- afrit van) rijkswegen
F	Opslag gevaarlijke stoffen t.b.v. vervoer	Vastgesteld op basis van het aantal verladingen, opgenomen in de vergunning.
K	Propana	Bevi inrichtingen: 100 transporten GF3 per jaar. Niet Bevi inrichtingen: 8 transporten GF3 per jaar.

Ten slotte is op basis van de aantallen uit de bovenstaande tabel en expert judgement het totaal aantal transporten gevaarlijke stoffen per wegvak bepaald.

In stap 2 is per wegvak een indicatie verkregen van het aantal routes dat hiervan gebruik maakt. Door daarbij de bestemmingen (inrichtingen) te voorzien van een te verwachten ritgeneratie per jaar ontstaat inzicht in het totaal aantal transporten van gevaarlijke stoffen op de wegvakken in Limburg.

4. Populatie-dichtheid

Voor het bepalen van de hoogte van het groepsrisico is naast het type en aantal transporten gevaarlijke stoffen inzicht nodig in de populatie-dichtheid binnen 200 meter aan weerszijden van een route gevaarlijke stoffen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de populatiegegevens uit het nationaal populatiebestand.⁵ Hierbij is een raster aangehouden van 50 bij 50 meter.

5. Toetsing PR en GR

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door het type weg en de aantallen en type transporten gevaarlijke stoffen over de weg. Bij de start van het project was de verwachting dat het plaatsgebonden risico niet zou leiden tot knelpunten. Om deze reden is met behulp van een proefberekening onderzocht of deze verwachting klopt. In deze berekening is uitgegaan van het maximale aantal transporten gevaarlijke stoffen met brandbare gassen (1350 per jaar) en een realistische inschatting van de transporten met brandbare vloeistoffen en brandbare gassen (600 per jaar). Uit deze analyse blijkt dat er geen PR 10^{-6} contour per jaar aanwezig is en daarmee de verwachting klopt.

⁵ De populatiegegevens uit het nationaalpopulatiebestand zijn opgevraagd op 10 oktober 2013.

Groepsrisico

Voor het bepalen van het groepsrisico voor de externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen zijn de vuistregels toegepast uit de Handleiding risicoanalyse Transport⁶. Door toepassing van de vuistregels is getoetst aan de hoogte van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Met behulp van de vuistregels is per bevolkingsvlak (50 bij 50 meter) bepaald wat de hoogte van het groepsrisico tot de oriëntatiewaarde is. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende situaties:

- Groepsrisico > oriëntatiewaarde (rood bevolkingsvlak)
- Groepsrisico tussen 0.1 en 1 keer de oriëntatiewaarde (geel bevolkingsvlak)
- Groepsrisico < 0.1 keer de oriëntatiewaarde (groen bevolkingsvlak)

In onderstaand kader hebben we de parameters die van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico weergegeven.

Parameters

De hoogte van het groepsrisico is afhankelijk van de volgende parameters:

- type weg (binnen of buiten de bebouwde kom);
- type en hoeveelheid transporten gevaarlijke stoffen;
- hoeveelheid personen binnen 200 meter van de transportroute;
- afstand van de aanwezige personen tot de weg.

Hierbij geldt dat een weg buiten de bebouwde kom een hogere ongevalskans heeft dan een weg binnen de bebouwde kom en daarmee kan leiden tot een hoger groepsrisico. Kijkend naar de hoeveelheid transporten gevaarlijke stoffen en personen nabij de weg geldt, hoe hoger het aantal transporten/personen hoe hoger het groepsrisico. Dit is ook omgekeerd het geval. Voor de afstand van de aanwezige personen tot de weg kan over het algemeen worden gesteld, hoe meer personen op korte afstand tot de transportroute hoe hoger het groepsrisico.

De analyse voor bepalen van de hoogte van het groepsrisico per bevolkingsvlak is uitgevoerd met behulp van ArcMAP, een geografisch informatiesysteem (GIS). Op deze manier wordt rondom de transportroute gevaarlijke stoffen geografisch zichtbaar wat de hoogte van het groepsrisico per bevolkingsvlak (groen, geel en rood) is. Voor elke gemeente is een kaart gemaakt. In hoofdstuk 5 zijn de kaarten van de gemeenten opgenomen.

Het uiteindelijke groepsrisico is over een kilometer weglengte berekend, dit betekent dat één bevolkingsvlak waarbij het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt, niet direct leidt tot een groepsrisicoaandachtspunt. Dit is pas het geval wanneer meerdere geconcentreerde bevolkingsvlakken een groepsrisico hebben dat boven de oriëntatiewaarde ligt. Voor deze analyse hebben we expert judgement toegepast.

7) Toetsing aanwezigheid objecten met verminderd zelfredzame personen

Naast het plaatsgebonden risico en groepsrisico is de zelfredzaamheid van personen een belangrijk criterium vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit aspect dient namelijk meegenomen te worden in de verantwoording van het groepsrisico. Om deze reden kan naast de toetsing aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook gekeken worden naar de aanwezigheid van objecten die zijn bestemd voor verminderd zelfredzame personen binnen een gebied van 200 meter aan weerszijden van de transportroute⁷. Dit zijn onder andere ziekenhuizen, kinderdagverblijf, basisscholen en verzorgingscentra.

⁶ Bron: Handleiding risicoanalyse Transport, Rijkswaterstaat, november 2011.

⁷ De afstand van 200 meter is afkomstig uit de handleiding risicoanalyse Transport. Dit gebied is bepalend voor de hoogte van het groepsrisico.

Wanneer zo'n object binnen de 200 meter van een transportroute ligt, is aan het bevoegd gezag om te bepalen of dit aanleiding geeft om de een routing in te stellen dan wel op te heffen. De ligging van de objecten tot de transportroute gevaarlijke stoffen is ook op kaart zichtbaar gemaakt. Zie hiervoor hoofdstuk 5.

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid is onderzocht of objecten bestemd voor verminderd zelfredzame personen nabij een transportroute liggen. Om dit te kunnen bepalen is inzicht nodig in de ligging van deze objecten. Hiervoor is gebruik gemaakt van de ISOR (Informatie Systeem Overige Ramptypen) objecten uit de risicokaart.⁸ Van deze objecten zijn de volgende objecten bestemd voor verminderd zelfredzame personen:

Tabel 2: ISOR objecten

ISOR objecten	
Gevangenis, > 10 pers.	School (l.l. > 12 jaar), 250 - 500 pers.
Gezondheidsdiensten, > 50 pers.	School (l.l. > 12 jaar), 50 - 250 pers.
Klinieken (poli-, psychiatr., ...), > 10 pers.	Zwembad
Verpleegtehuizen, > 10 pers.	Bejaardenoord / verzorgingshuizen, > 10 pers. Tehuizen, > 10 pers.
Ziekenhuis, > 10 pers.	
Dagverblijf (kinderen / gehandicapten), > 50 pers.	Woningen (bedrijfsm./complexen) niet zelfredz.bew., > 10 pers.
Dagverblijf (kinderen / gehandicapten), 10 - 50 pers.	Woningen met zorg
School (l.l. < 12 jaar), > 10 pers.	Onderwijsinstellingen (leerlingen > 12 jr.), 1 - 49 pers.
School (l.l. > 12 jaar), > 500 pers.	

4.2.2 NIET externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen

Voor de beoordeling van de externe veiligheidssituatie voor de NIET externe veiligheid relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen kan niet worden getoetst aan het PR en GR. Het gaat hierbij om vervoer van gevaarlijke stoffen naar de volgende type inrichtingen, vuurwerkopslag, defensie en ontplofbare stoffen. Voor deze inrichtingen is onderzocht of binnen 200 van de route objecten aanwezig zijn die voor verminderd zelfredzame personen zijn bestemd. Zie de voorgaande tabel voor de het overzicht van de dit type objecten. Wanneer hiervan sprake is, is aan het bevoegd gezag om te bepalen of dit aanleiding geeft om de een routing in te stellen dan wel op te heffen.

⁸ De ISOR objecten uit de risicokaart zijn gedownload op 27 november 2012.

5

Advies per gemeente voor routeringsbeleid

5.1 Overschrijding grenswaarden en mogelijke adviezen voor gemeenten

Op basis van de GIS analyse is inzicht verkregen in de externe veiligheidsrisico's voor de relevante routeplichtige gevaarlijke stoffen. Aan de hand van dit kaartmateriaal blijkt dat voor een groot deel van de gemeenten die momenteel geen route hebben, een route geen meerwaarde heeft.

De logische route die een chauffeur aflegt tussen stroomweg en inrichting leidt in deze gevallen niet tot EV risico's. Wat echter nog niet in de analyse is meegenomen zijn de niet EV-relevante stoffen en de kwetsbare objecten. Niet relevante stoffen zijn de ontplofbare stoffen zoals vuurwerk en munitie. In het kader van deze studie is afgesproken dat zowel de stofcategorie als de impact van kwetsbare objecten ter beoordeling van de gemeente is. Beide elementen kunnen aanleiding zijn om op een route waar geen EV risico bestaat op basis van de vuistregels alsnog over te gaan op een ingestelde routing. Solitair gelegen inrichtingen met niet EV relevante stofcategorieën zijn geen aanleiding voor het aawijzen van een routing.

Voor alle gemeenten is uitgerekend hoeveel bevolkingsvlakken (10% van) de oriëntatiewaarde overschrijden. In onderstaande tabel is aangegeven waar welke overschrijdingen plaatsvinden. Elk getal in de tabel staat voor een raster van 50 bij 50 meter. De aantallen onder 1 betekent dat in zoveel rasters geen overschrijding plaatsvindt. Een getal in vakje 2 betekent dat in zoveel rasters een overschrijding van 10% van de drempelwaarde plaatsvindt. Het derde vakje tot slot betekent dat er in zoveel rasters een overschrijding van de drempelwaarde plaatsvindt. Een overschrijding wil daarbij nog niet direct zeggen dat er sprake is van een probleem op het gebied van externe veiligheid waardoor een routing noodzakelijk is. Het groepsrisico wordt berekend over één kilometer weglengte. Als één bevolkingsvlak de waarde overschrijdt, maar de aangrenzende vlakken niet, wordt de overschrijding gecompenseerd. Op basis van de analyse kunnen de volgende adviezen worden verstrekt.

Gemeente	1	2	3	Grand Total
Eijsden-Margraten	756	27		783
Gulpen-Wittem	1006	25	4	1035
Maastricht	2083	75	16	2174
Meerssen	769	2	1	772
Vaals	367	4		371
Valkenburg aan de Geul	729	12	9	750

5.1.1 Advies 1: Routing niet noodzakelijk op basis van resultaten

Op het moment dat de route van gevaarlijke stoffen niet leidt tot EV knelpunten heeft het aanwijzen van een bewegwijzerde route geen meerwaarde vanuit het oogpunt van EV. Dit kan tot een tweetal adviezen leiden:

- Een gemeente heeft nu geen route en geadviseerd wordt dit zo te houden.
- Een gemeente heeft wel een route en geadviseerd wordt deze op te heffen.

5.1.2 Advies 2: Routing kan meerwaarde bieden op basis van resultaten

Op het moment dat er op een kaart meerdere aaneengesloten gele en/of rode vakken ontstaan kan er sprake zijn van een EV knelpunt. Als dit het geval is, is het van belang te weten welke alternatieven er voor de route aanwezig zijn. Is er een alternatieve route waarmee de inrichtingen bereikt kunnen worden en waarmee de principes van een aaneengesloten net zoals beschreven in paragraaf 3.3 is gewaarborgd, dan kan de gemeente overgaan tot het aanwijzen van een route.

Tevens kan het zijn dat de gemeente reeds een route heeft ingesteld waarbij op basis van onze analyse de route niet optimaal is. Het advies kan dan een aanpassing van de route betreffen.

5.1.3 Advies 3: Convenant sluiten

Wanneer het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot knelpunten op het gebied van externe veiligheid en het aantal inrichtingen dat deze knelpunten debet is beperkt is, is het sluiten van convenanten een goed alternatief voor het aanwijzen van een route.

In de volgende paragrafen worden de gemeenten van RMO Noord Limburg behandeld en voorzien van een advies. Voor alle kaarten geldt de legenda zoals hier weergegeven.

5.2 Kaarten per gemeente

In de navolgende paragrafen is per gemeente aangegeven wat ons advies is. Dit advies is tot stand gekomen op basis van de GIS analyse. Op de kaarten staan de volgende zaken weergegeven:

Legenda

 Gemeentegrenzen

wegvakken

 Provinciale weg

 Rijksweg

 Aangewezen route door gemeente

Intensiteit

 < 250

 250 - 500

 500 - 750

 750 - 1000

 > 1000

 BRZO

 LPG

 Propaan

 BEVI propaan

 ontplofbare stoffen

Kwetsbare objecten

 gevangenissen


 gezondheidsinstellingen


 opvangcentra


 onderwijsinstellingen

 zwembaden

 verzorgingstehuizen

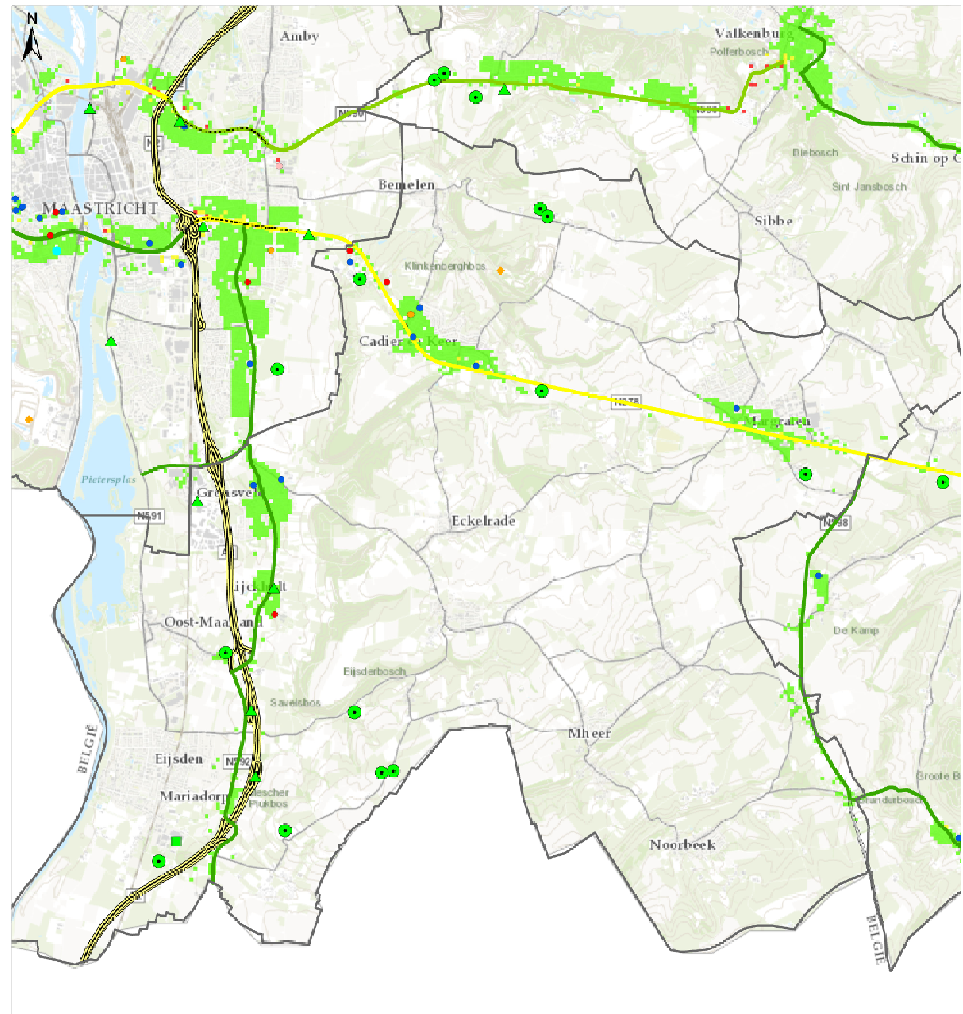
 Geen overschrijding

 Overschrijding van 10% van de drempelwaarde

 Overschrijding van de drempelwaarde

5.3 Gemeente Eijsden – Margraten

Advies: geen route instellen

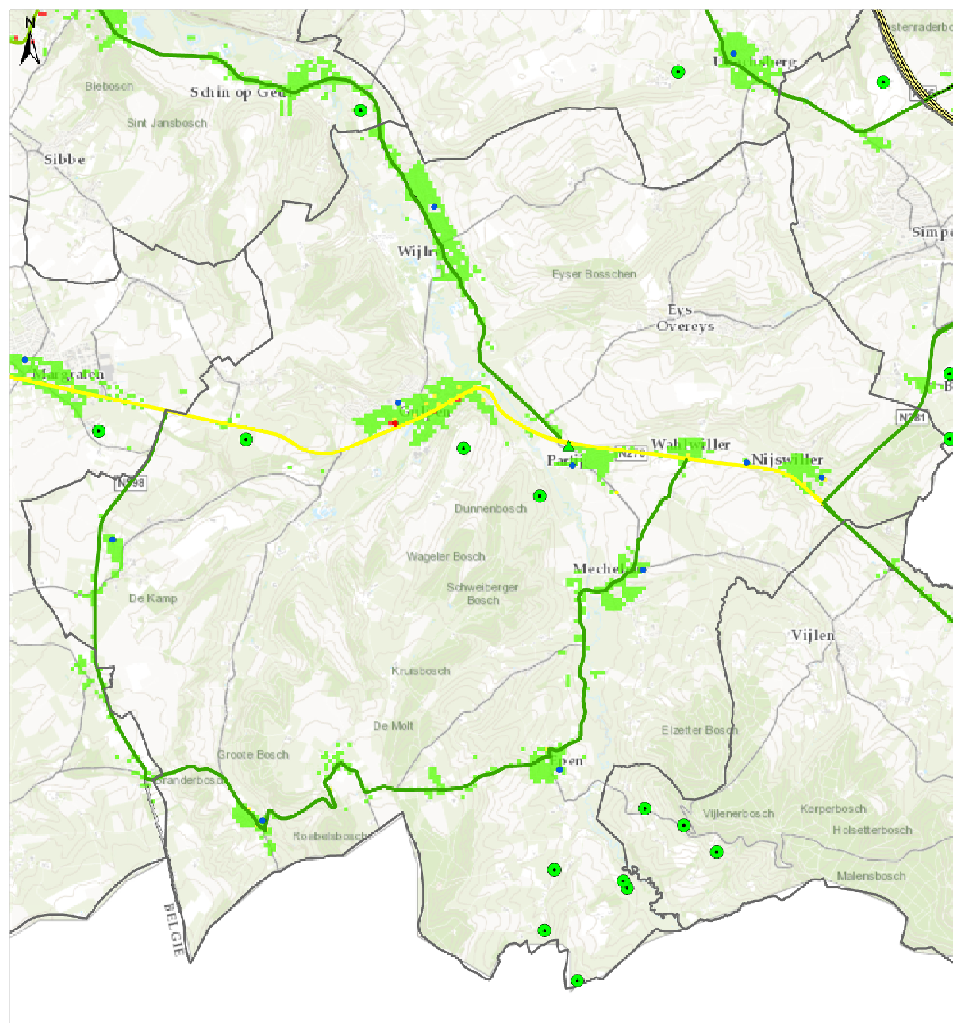


De gemeente Eijsden-Margraten heeft op dit moment geen routing vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kijkend naar de verkeerskundig gewenste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente blijkt dat deze route niet leidt tot knelpunten vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Daarmee is er vanuit dit aspect geen aanleiding om een routing vast te stellen. Het advies is dan ook verder geen actie te ondernemen.

Specifieke situaties, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een object met verminderd zelfredzame personen nabij de route, kunnen aanleiding geven om grip te willen houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan door het maken van afspraken met de vervoerders. Zie bijlage 2 voor een voorbeeld van een convenant.

5.4 Gemeente Gulpen - Wittem

Advies: geen route instellen

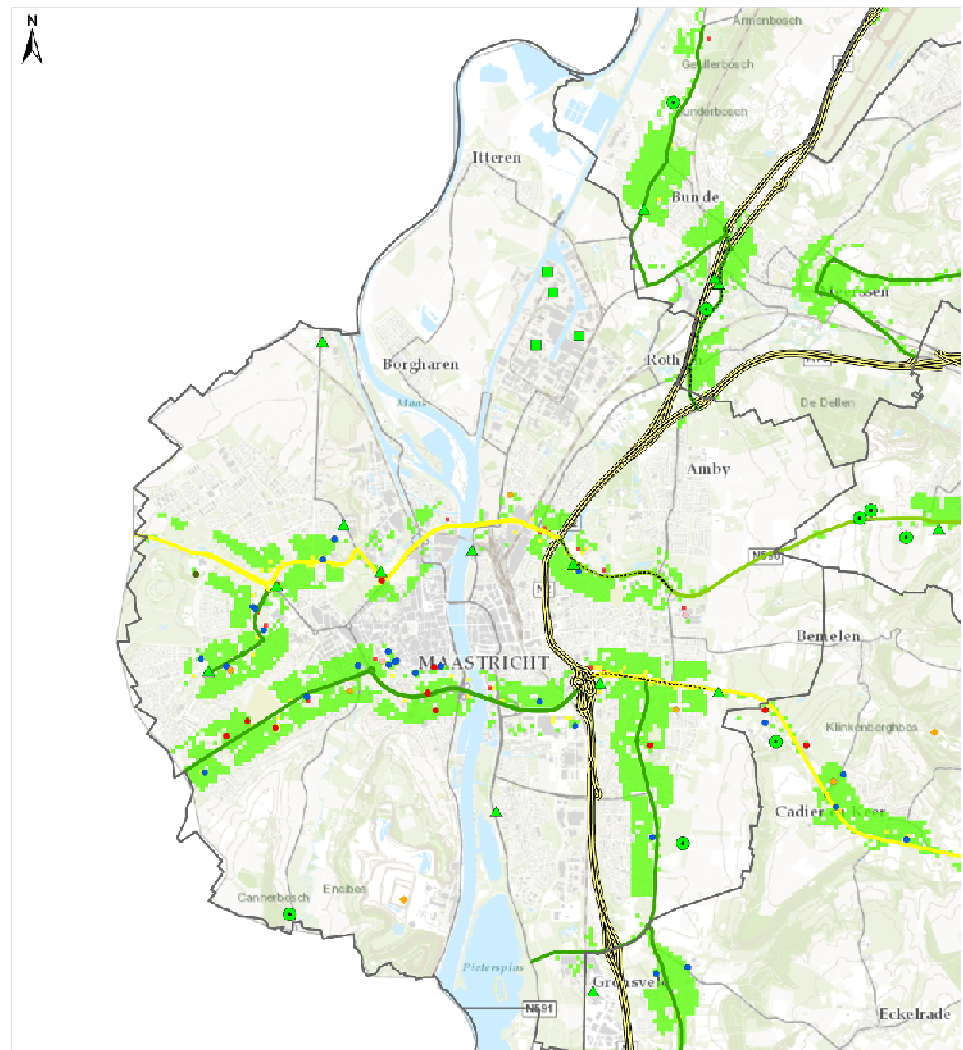


De gemeente Gulpen -Wittem heeft op dit moment geen routing vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de gemeentegrenzen zijn er enkele vlakken waar de toetsingswaarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Volgens de systematiek waarbij de toetsingswaarde over een kilometer weglengte wordt beoordeeld, is er geen sprake van een overschrijding. Kijkend naar de verkeerskundig gewenste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente blijkt dat deze route niet leidt tot knelpunten vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Daarmee is er vanuit dit aspect geen aanleiding om een routing vast te stellen. Het advies is dan ook verder geen actie te ondernemen.

Specifieke situaties, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een object met verminderd zelfredzame personen nabij de route, kunnen aanleiding geven om grip te willen houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan door het maken van afspraken met de vervoerders. Zie bijlage 2 voor een voorbeeld van een convenant.

5.5 Gemeente Maastricht

Advies: route opheffen, bij behoud routing de route aanpassen

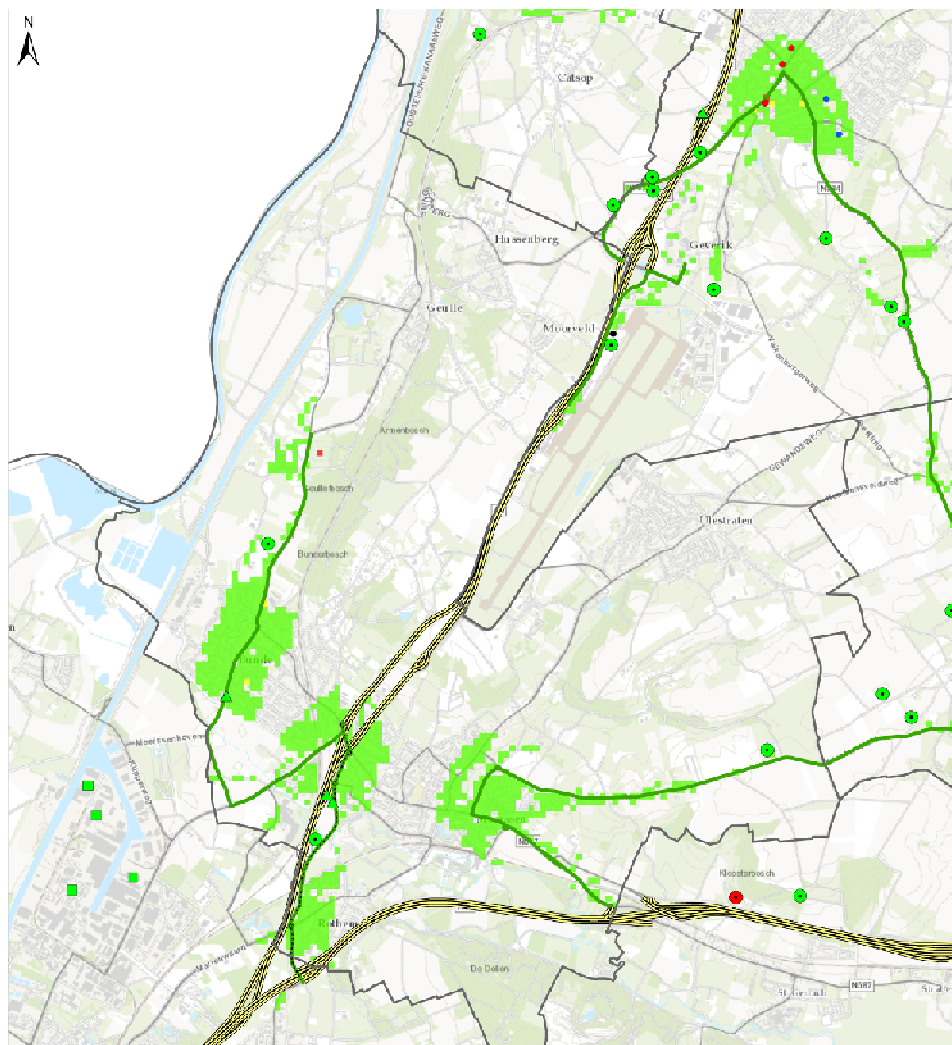


De gemeente Maastricht heeft een routeringsbesluit vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze vastgestelde route komt voor een beperkt deel overeen met de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Aangezien de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen externe veiligheidsknelpunten oplevert, is er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aanleiding om het routeringsbesluit te behouden. Om grip te houden op het vervoer is de gemeente Maastricht echter voornemens om het huidige routeringsbesluit te herzien. Wanneer de gemeente hiertoe besluit, wordt bij de keuze van de op te nemen routes geadviseerd rekening te houden met:

- De nieuwe ontsluitingsroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar België.
- De calamiteitenroute voor het omleiden van het verkeer bij een calamiteit of onderhoud van de aan te leggen tunnels van de A2.
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de industriële bedrijventerreinen/haven.

5.6 Gemeente Meerssen

Advies: Routing opheffen

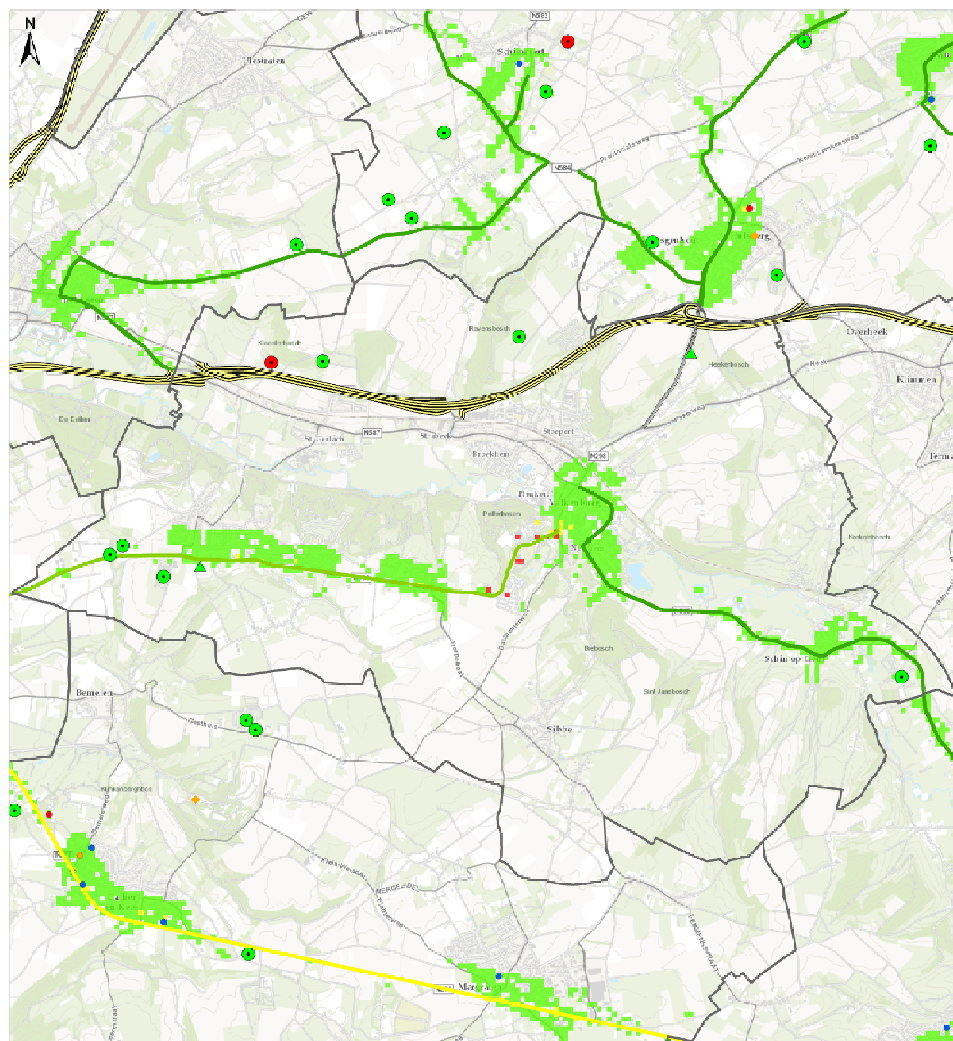


De gemeente Meerssen heeft op dit moment een routing vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen omdat over het gemeentelijk wegennet een rijksverbindingse weg loopt. Deze verbindende weg gaat op korte termijn haar functie verliezen door de verknoping van de A79 met de A2. Kijkend naar de verkeerskundig gewenste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente blijkt dat deze route niet leidt tot knelpunten vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Daarmee is er vanuit dit aspect geen aanleiding om een routing te handhaven. Het advies is dan ook de route op te heffen.

Specifieke situaties, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een object met verminderd zelfredzame personen nabij de route, kunnen aanleiding geven om grip te willen houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan door het maken van afspraken met de vervoerders. Zie bijlage 2 voor een voorbeeld van een convenant.

5.8 Gemeente Valkenburg aan de Geul

Advies: geen route instellen



De gemeente Valkenburg aan de Geul heeft op dit moment geen routing vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de gemeentegrenzen zijn er enkele vlakken waar de toetsingswaarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Volgens de systematiek waarbij de toetsingswaarde over een kilometer weglengte wordt beoordeeld, is er geen sprake van een overschrijding. Kijkend naar de verkeerskundig gewenste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente blijkt dat deze route niet leidt tot knelpunten vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Daarmee is er vanuit dit aspect geen aanleiding om een routing vast te stellen. Het advies is dan ook verder geen actie te ondernemen.

Specifieke situaties, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een object met verminderd zelfredzame personen nabij de route, kunnen aanleiding geven om grip te willen houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan door het maken van afspraken met de vervoerders. Zie bijlage 2 voor een voorbeeld van een convenant.

6

Conclusie en aanbevelingen

In dit onderzoek is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg nader bekeken. De centrale vraag luidt:

In hoeverre hebben bestaande routeringen voor gevaarlijke stoffen meerwaarde en in hoeverre kunnen gemeenten zonder routing veiligheidswinst realiseren door het aanwijzen van een route?

Voor de RMO Maastricht concluderen we dat twee gemeenten een routing hebben vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kijkend naar de theoretisch gereden routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door deze gemeenten blijkt dat de routes binnen de gemeenten van het RMO Maastricht - Heuvelland niet leiden tot knelpunten vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Daarmee is er vanuit dit aspect geen aanleiding om een routing vast te stellen voor deze gemeenten. Het advies is dan ook geen route in te stellen en voor de gemeenten Maastricht en Meerssen om de route op te heffen. De gemeente Meerssen heeft inmiddels aangegeven het advies over te nemen.

In Maastricht komt de vastgestelde route maar voor een beperkt deel overeen met de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Aangezien de navigeerde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen externe veiligheidsknelpunten oplevert, is er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aanleiding om het routeringsbesluit te behouden. Om grip te houden op het vervoer is de gemeente Maastricht echter voornemens om het huidige routeringsbesluit te herzien. Wanneer de gemeente hiertoe besluit, wordt bij de keuze van de op te nemen routes geadviseerd rekening te houden met:

- De nieuwe ontsluitingsroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar België.
- De calamiteitenroute voor het omleiden van het verkeer bij een calamiteit of onderhoud van de aan te leggen tunnels van de A2.
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de industriële bedrijventerreinen/haven.



7

Colofon

Opdrachtgever Provincie Limburg
Project Routing gevaarlijke stoffen
Dossier BB3538-101-100-101-100
Omvang rapport 33 pagina's
Auteur Merle de Lage en Niels Bosch
Bijdrage Bart van Kruisbergen
Projectleider Niels Bosch
Projectmanager Albert Erhardt
Datum 7 april 2014
Naam/Paraaf Albert Erhardt

HaskoningDHV Nederland B.V.

Transport & Asset Management

Horsterweg 18/A

6199 AC Maastricht Airport

Postbus 302

6199 ZN Maastricht Airport

T (088) 348 78 48

F (088) 348 78 99

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

Bijlage 1: Nadere toelichting op aantal transporten per inrichting

Codering risicokaart	Type inrichting	Relevant?
A	BRZO	Ja
B	LPG-tankstation	Ja
C	PGS-15 opslag	Nee
D	Ammoniak	Ja
DFE	Defensie inrichtingen	Ja
E	Emplacement	Ja
F	Opslag gevaarlijke stoffen t.b.v. vervoer	Ja
G	Vuurwerkopslag	Ja
K	Propanaan	Ja
L1	Munitie	Ja
L2	Ontploffbare stoffen	Ja
N1 t/m 24	Overige inrichtingen	Nee

BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen)-inrichtingen

BRZO-inrichtingen zijn inrichtingen waarbinnen dusdanig grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden opgeslagen dat ze onder het BRZO vallen. Naar dit type inrichtingen vindt bulkvervoer plaats van gevaarlijke stoffen en deze zijn daarom mogelijk relevant voor risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Welke stoffen worden vervoerd en of deze stoffen al dan niet tot significante vervoersstromen leiden verschilt per BRZO-inrichting. Gezien dit gegeven en het beperkte aantal BRZO bedrijven binnen Limburg is het aantal wagens van en naar de inrichting vastgesteld op basis van het aantal verladings, opgenomen in de vergunning.

LPG tankstations

Naar LPG tankstations vindt een significante hoeveelheid bulkvervoer van LPG plaats. Deze vervoersstroom is relevant voor het onderzoek.

Voor LPG tankstations is uitgegaan van een gemiddelde doorzet van 1000 m³. Op basis van de rekenmethodiek moet dan uitgegaan worden van 70 wagens GF3 per jaar. Aangezien de tankwagens aankomen en weer vertrekken, vinden er per vulmoment twee transportbewegingen plaats. Om deze reden vinden er per LPG tankstation gemiddeld 140 transporten GF3 per jaar plaats.

PGS-15 opslag

Over het algemeen zijn dit inrichtingen waar opslag van gevaarlijke stoffen in emballage plaatsvindt. In slechts een beperkt geval vindt er bulk op- en overslag plaats en dat betreft meestal brandbare vloeistoffen, dus niet routeplichtige stoffen. Om deze reden zijn de PGS 15 opslagen niet in het onderzoek meegenomen.

Ammoniak (geen BRZO)

Over het algemeen betreft dit inrichtingen met een ammoniakkoelinstallatie. Deze installatie wordt een paar keer per jaar bijgevuld. Dit bijvullen is zo beperkt dat in dit onderzoek ammoniak-inrichtingen relevant zijn als het een inrichting betreft waarin ammoniak wordt verbruikt, anders dan in een ammoniakkoelinstallatie. Per Ammoniakinrichting is gecontroleerd of het alleen een Ammoniak-inrichting is waarin ammoniak wordt verbruikt.

Voor de Ammoniak-inrichtingen waar ammoniak wordt verbruikt, is gezien het continue proces aangenomen dat per inrichting 1 keer per week transport van ammoniak plaatsvindt. Uitgaande van vervoer heen en terug, gaat het om 2 transportbewegingen per week, afgerond 100 per jaar.

Emplacement (en havens)

Emplacementen veroorzaken alleen vervoer van gevaarlijke stoffen als het emplacement een overslagpunt is waar vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor overgaat naar vervoer over de weg of andersom. Dit zal altijd gaan om significante hoeveelheden. Per emplacement wordt gecontroleerd of het een relevant emplacement is. Als dit niet het geval is, is deze inrichting niet verder meegenomen.

De methodiek die voor BRZO bedrijven is gebruikt om het type transport en de hoeveelheid te bepalen, is ook toegepast voor emplacementen.

Vervoersinrichtingen

Alleen als het een vervoersinrichting betreft waar bulk op- en overslag plaatsvindt of als er vanuit de inrichting of de inrichting als tussenstop, bulktransport plaatsvindt, is dit type inrichtingen relevant. Voor alle vervoersinrichtingen binnen de provincie Limburg is gecontroleerd of hiervan sprake is. Als dit het geval is, is de inrichting meegenomen.

De methodiek die voor BRZO bedrijven is gebruikt om het type transport en de hoeveelheid te bepalen, is ook toegepast voor de relevante vervoersinrichtingen.

Vuurwerk, munitie, ontplofbare stoffen en defensie inrichtingen

Naar dit type inrichtingen vindt vervoer plaats van explosieven en vuurwerk. Dit zijn gevaarlijke stoffen die routeplichtig zijn maar veelal niet zullen leiden tot grote hoeveelheden per jaar. Kijkend naar dit type vervoer zal het vervoer maar een aantal keer per jaar plaatsvinden (bevoorraden vuurwerkinrichtingen), waardoor de frequentie op die dagen wel hoog is. Gezien dit gegeven zijn deze inrichtingen relevant voor het onderzoek.

Aangezien voor dit type gevaarlijke stoffen geen vuistregels toegepast kunnen worden, zijn voor deze inrichtingen geen verdere aannames gedaan voor het aantal transporten per jaar. Om deze reden zijn voor de routes naar deze inrichtingen alleen onderzocht of binnen 200 van de route objecten aanwezig zijn die voor verminderd zelfredzame personen zijn bestemd. Zie ook hoofdstuk 3.

Propan

Voor inrichtingen met propaan kan onderscheid worden gemaakt in Bevi en niet Bevi.

Voor de propaan inrichtingen die niet onder het Bevi vallen gaat het om propaantanks die kleiner zijn dan 13 m³. Door de verschillende werkwijzen van de propaanleveranciers verschilt het aantal vulmomenten per inrichting en het type transport (wel of geen bulkvervoer). Aangezien in Limburg relatief veel van dit type propaantanks aanwezig zijn, wordt dit type inrichting als relevant beschouwd voor het onderzoek. Voor dit type inrichtingen is aangenomen dat de propaantank 4 keer per jaar wordt gevuld. Uitgaande van vervoer heen en terug, gaat het per propaaninrichting om 8 transportbewegingen per jaar.

Voor de propaan-inrichtingen die onder het Bevi vallen, gaat het om propaantanks die groter zijn dan 13 m³. Naar dit type inrichtingen vindt bulkvervoer plaats van propaan. Voor dit type inrichtingen is aangenomen dat de propaantank 1 keer per week wordt gevuld. Uitgaande van vervoer heen en terug, gaat het om 2 transportbewegingen per week, afgerond 100 per jaar.

Overige inrichtingen

Dit type inrichtingen zijn met name inrichtingen die niet onder het Bevi vallen. Dit betekent dat het gaat om relatief kleine inrichtingen, waar beperkt opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en waarvan de effecten binnen de inrichtingsgrens blijven. Dit doorvertalend naar het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden aangenomen dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar deze inrichtingen klein zullen zijn. Het zal voornamelijk gaan om kleine hoeveelheden met een lage frequentie. Om deze reden en het globale karakter van het onderzoek zijn dit type inrichtingen niet verder in het onderzoek meegenomen. Wanneer uit reacties van gemeenten blijkt dat bepaalde inrichtingen toch relevant zijn, is kan op gemeentelijk niveau dit verder worden onderzocht.

Bijlage 2: Voorbeeld convenant routing gevaarlijke stoffen



Model convenant routing gevaarlijke stoffen

Convenant gevaarlijke stoffen tussen:

Gemeente en onderneming

overwegende:

dat de onderneming voor de uitoefening van haar bedrijf gevaarlijke stoffen als bedoeld in Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG), bijlage 2, hoofdstuk II, gebruikt;

dat een zo veilig en controleerbaar mogelijke aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen gewenst is;

dat alle laad- en losplaatsen van de onderneming zo goed mogelijk bereikbaar moeten zijn;

dat partijen om een en ander te bewerkstelligen een wegtraject wensen vast te stellen, waarlangs gevaarlijke stoffen afkomstig van of bestemd voor de onderneming primair vervoerd moeten worden.

verklaren het volgende te zijn overeengekomen:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de grenzen van de gemeenten van en naar de vestiging van de onderneming vindt plaats over de volgende wegen of weggedeelten:
een en ander met inachtneming van eventuele tijdelijke verkeersomleidingen. De route is aangegeven op de bij dit convenant behorende routekaart.
2. De onderneming zal haar personeel, leveranciers en door de onderneming of haar leveranciers ingeschakelde vervoerders informeren over de overeengekomen routing in de gemeente en ervoor zorg dragen dat dezen zich houden aan de overeengekomen routing.
3. Oponthoud dient onverwijld te worden gemeld aan de plaatselijke politie of brandweer.
4. Dit convenant geldt voor een proefperiode van één jaar, te weten van tot Uiterlijk zes weken voor het verloop van de proefperiode wordt door de partijen bezien of de routing op dezelfde wijze wordt voortgezet.
5. Beide partijen kunnen dit convenant - na overleg met de wederpartij - eenzijdig opzeggen, indien de wederpartij zich niet houdt aan de in het convenant gestelde voorwaarden.
6. Een afschrift van dit convenant dient bij het vervoer aanwezig te zijn.

[plaats], [datum]

Burgemeester en Wethouders van
Secretaris,
[handtekening]

Burgemeester,
[handtekening]

Onderneming

Directeur
[handtekening]