

Nota vaststellingsprocedure gemeentelijke Route Gevaarlijke Stoffen

Aanleiding

In het vastgestelde regionaal programma externe veiligheid is afgesproken om, op basis van eenduidigheid, actuele inzichten en verwachte beleidsontwikkelingen, voor alle regiogemeenten tot een (nieuw) actuele routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg te komen. Tevens zijn hiervoor een aantal richtinggevend regionale uitgangspunten opgesteld.

Bij de totstandkoming van de diverse routes gevaarlijke stoffen heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een ondersteunende rol vervuld. Dit mede om, waar nodig, afstemming over de routing te krijgen tussen gemeenten onderling en met niet gemeentelijke wegbeheerders en met het oog op de bovengenoemde uitgangspunten. Verder is in deze nota rekening gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid op het concept hiervan.

Wegvervoer van gevaarlijke stoffen binnen het gemeentelijk grondgebied

De grootste vervoersstroom hierbij betreft het doorgaande (transito)vervoer van gevaarlijke stoffen over de bij het rijk in beheer zijnde wegen N915, A15 en in mindere mate de A16. Dit vervoer is in beeld gebracht en leidt alleen voor het vervoer over de N915 in beperkte mate tot externe veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht.

Het betreft het vervoer van en naar het bedrijven terrein Antoniapolder via de N915 en het vervoer van en naar bedrijventerreinen in Zwijndrecht via de A16.

In bijlage 1 zijn wel de lokale vervoersbestemmingen van de meest risicovolle gevaarlijke stoffen weergegeven. Naar verwachting leidt dit vervoer niet tot enige relevante externe veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht.

Waarom een routing gevaarlijke stoffen?

Een ongeval waarbij hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen, kan voor de omgeving levensbedreigend zijn. De productie, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen is dan ook aan strenge voorschriften gebonden. Gevaarlijke stoffen maken echter deel uit van tal van onmisbare processen en producten waar de samenleving in het dagelijkse leven gebruik van maakt. Transport hiervan is daartoe onvermijdelijk.

Er moet vervoerd kunnen worden maar de ruimte daarvoor is vanwege o.a. de bevolkingsdichtheid in ons land beperkt. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening met elkaar op gespannen voet kunnen komen te staan.

Risico = Kans x Effect

Naast de beoordeling van het externe veiligheidsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen is bij het nemen van een routingsbesluit ook het mogelijke effect van een calamiteit hierbij van belang, in het bijzonder met betrekking tot de meest risicovolle gevaarlijke stoffen.

Met name het vervoer hiervan door de bebouwde kom langs grotere populaties en dichte bebouwing omdat de effecten (aantal doden/gewonden en schade) hier het grootst is.

Verder spelen verkeerstechnische aspecten (geschiktheid wegen, lokaal beleid m.b.t. afwikkeling goederenvervoer; verkleinen kans op calamiteit), eventuele plaatselijke parkeervoorzieningen voor voertuigen met gevaarlijke stoffen en de bereikbaarheid van calamiteiten voor brandweer een rol.

Het doel van de routing is om via regulering van het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen over de weg te komen tot een duidelijk en zo veilig mogelijk netwerk van wegen voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen over de weg waarmee de openbare veiligheid bevorderd wordt (verkleinen van de kans op en het effect van een incident).

In deze nota worden ten behoeve van de behandeling in de commissie en de raad het ontwerp van de Route Gevaarlijke Stoffen, de hierbij te volgen procedure en te nemen besluiten alsmede de handhaving en uitvoeringskosten hiervan toegelicht.

Na behandeling van het ontwerp van de Route Gevaarlijke Stoffen in de raadsvergadering van dient de openbare voorbereidingsprocedure te worden doorlopen alvorens tot definitieve aanwijzing over te kunnen gaan.

Wettelijke regels

Op 1 augustus 1996 is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) met de daarbij behorende Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen van kracht geworden. Naar aanleiding hiervan dienen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (ex artikel 13, 1^e lid WVGS) en door de provincie Zuid-Holland (ex artikel 23, 1^e lid WVGS) een wegennet van rijks- en provinciale wegen te worden vastgesteld welke geschikt zijn (vrijgegeven) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Wet biedt gemeenten de mogelijkheid het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen binnen hierbij aangegeven grenzen te reguleren (artikelen 24 t/m 29 WVGS) door middel van het vaststellen van een Route Gevaarlijke Stoffen.

Indien een gemeente overgaat tot het aanwijzen van een Route Gevaarlijke Stoffen gelden de volgende regels.

Algemeen

Een belangrijk algemeen uitgangspunt van de Wet is dat de bebouwde kom zoveel mogelijk gemeden moet worden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in art.19 van de Wet. Dit ongeacht of er een Route Gevaarlijke Stoffen geldt.

Routeplichtige gevaarlijke stoffen.

De Stoffen als bedoeld in artikel 24, 1^e lid WVGS die over de vastgestelde Route Gevaarlijke Stoffen moeten worden vervoerd, zijn opgenomen in het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (Besluit VGS) resp. in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG). Het is de groep meest gevaarlijke stoffen. Gedacht moet worden aan brandbare gassen zoals LPG en propaan, giftige en bijtende gassen (chloor en ammoniak) en ontploffingsgevaarlijke stoffen zoals munitie en professioneel vuurwerk. Diesel en benzine bijvoorbeeld zijn wel gevaarlijke stoffen maar vallen niet onder de groep routeplichtige gevaarlijke stoffen. Praktijk is echter dat vervoerders ook voor deze stoffen zo veel mogelijk een vastgestelde Route Gevaarlijke Stoffen volgen.

Route Gevaarlijke Stoffen

De gemeenteraad is het orgaan dat deze route dient aan te wijzen met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 19 t/m 29 WVGS. De aan te wijzen wegen of weggedeeltes dienen binnen het grondgebied van de gemeente te liggen. Zij dienen aan te sluiten op de door Rijk en Provincie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vrijgegeven wegen. Over deze wegen worden veelal de grote bovenregionale en de bovenlokale vervoerstromen afgewikkeld. De rijkswegen A16, A15 en N915 zijn bij wijziging van de WVGS (staatsblad 2013-307) door het Rijk aangewezen voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen. Met deze wetswijziging (Wet basisnet) kunnen deze wegen niet meer door gemeenten als Route Gevaarlijke Stoffen worden aangewezen. Door de Provincie zijn alle bij haar in beheer zijnde wegen vrijgegeven voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen en zij kunnen, indien gewenst, door gemeenten als Route Gevaarlijke Stoffen worden aangewezen.

Verder dient de Route Gevaarlijke Stoffen aan te sluiten op een door een buurgemeente vastgestelde resp. vast te stellen Route Gevaarlijke Stoffen.

Gerouteerde wegen worden daartoe aangeduid door hiertoe specifiek bestemde borden. Alleen over rijks(basisnet)wegen en gerouteerde (delen van) wegen mogen de routeplichtige gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Voor de niet als route aangewezen wegen of weggedeelten geldt een verbod hiervoor. Hiervan kan echter door het college van burgemeester en wethouders ontheffing verleend worden indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen bij lokale bestemmingen.

In zo'n ontheffing kunnen zaken als de hierbij aan te houden route, het tijdstip en het aantal transporten en de tijdsduur van de ontheffing geregeld worden.

Een ontheffing zal voor een bepaalde periode (doorgaans 1 of 2 jaar) worden verleend aan de transporteur. Met dit beleid krijgt de gemeente (meer) grip op en inzicht in het transport van routeplichtige gevaarlijke stoffen en kan de veiligheid verhoogd worden.

Bebording

In artikel 25 WVGGS wordt bepaald dat gerouteerde wegen of weggedeelten worden aangeduid door borden overeenkomstig het daartoe krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen model. De Wegenverkeerswet in het bijzonder het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) kent hiertoe slechts een enkel rechthoekig oranje bord met zwarte stip en pijl (model K14). In afwijking hiervan wordt in de praktijk ook gebruik gemaakt van een zogenaamd vooraanduidingsbord bij het naderen van een route bestaande uit een vierkant oranje bord met zwarte stip. Ook wordt wel gebruik gemaakt van een einde-routebord bestaande uit een rechthoekig oranje bord met zwarte stip en pijl en diagonaal 3 zwarte lijnen.

Naast routeringsbebording wordt tevens gebruik gemaakt van hiertoe specifiek in het RVV opgenomen bord (C22) om het vervoer van routeplichtige stoffen door de Noordtunnel tegen te gaan.

Handhaving

Een overtreding van de routeringsbepalingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is een misdrijf. De wetshandhaving van overtreders is een strafrechtelijke aangelegenheid. De handhaving is primair de verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de politie. De vervolging van overtreders is de verantwoordelijkheid van het openbaar ministerie die hiertoe een Richtlijn voor strafvordering hanteert.

Consequenties van het niet aanwijzen van een route

Wordt er geen route aangewezen, dan staan in principe alle wegen binnen de gemeente open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Transporteurs hebben dan de vrijheid van keuze van de te volgen route. Wel dient de bebouwde kom zoveel mogelijk gemeden te worden (art. 19 WVGGS). Ten behoeve van het laden en lossen, of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, is het dan wel toegestaan door de bebouwde kom te rijden. Er is dan echter geen grip op dit vervoer van routeplichtige stoffen binnen de bebouwde kom. Via het aanwijzen van een route is dit wel mogelijk. Met name via het ontheffingsbeleid kan gecontroleerd worden wat er door de gemeente resp. bebouwde kom rijdt, welke wegen gebruikt worden en op welke tijdstippen dit geschiedt en is ongewenst doorgaand vervoer door de bebouwde kom beter tegen te gaan.

Uitgangspunten voor het nemen van het routeringsbesluit

Mede op basis van de in regionaal verband vastgestelde richtinggevende uitgangspunten (zie kader) zijn de navolgende uitgangspunten bij de totstandkoming van dit routeringsbesluit gehanteerd:

1. Het routeringsbesluit dient het doorgaande en lokale wegvervoer van gevaarlijke stoffen zodanig te reguleren dat dit leidt tot een betere veiligheidssituatie voor de plaatselijke bevolking;
2. Het routeringsbesluit dient zich te concentreren op de veiligheid in de bebouwde kom omdat daar zich de concentratie van populaties bevinden;
3. Gezien de zeer kleine risico's van het wegvervoer van gevaarlijke stoffen over wegen buiten de bebouwde kom naar een lokale bestemming dient het routeringsbesluit te leiden tot een minimale regulering en handhaving van dergelijk vervoer over deze wegen;

4. Gezien de zeer beperkte risico's van het wegvervoer van gevaarlijke stoffen over het bedrijventerrein Antoniapolder dient het routeringsbesluit te leiden tot een minimale regulering van dergelijk vervoer over dit terrein;
5. Het routeringsbesluit dient een zo optimaal mogelijke afwikkeling van doorgaand (bovenlokaal) wegvervoer van gevaarlijke stoffen te waarborgen naar bestemmingen buiten de gemeente en dient aan te sluiten op de routing van buurgemeenten;
6. De handhaving (verlening ontheffingen, toezicht en opsporing en vervolging) van het routeringsbesluit dient uitvoerbaar en gewaarborgd te zijn en zich te concentreren op de bebouwde kom in het bijzonder op de gebieden met een concentratie van kwetsbare populatie;

Richtinggevende regionale uitgangspunten

In regionaal verband zijn met betrekking tot de te nemen gemeentelijke routeringsbesluiten richtinggevende uitgangspunten geformuleerd. Een en ander is ingegeven van uit de volgende overwegingen:

- *eenduidig routeringsbeleid in de regio is voor alle direct betrokkenen van belang*
- *goede en veilige afwikkeling van bovenlokaal vervoer van gevaarlijke stoffen is wenselijk*
- *het beperken van de administratieve last voor alle direct betrokkenen*
- *het tenminste waarborgen van een basisveiligheid voor de burger*
- *het waarborgen van een basisniveau van handhaving van het routeringsbesluit*
- *zoveel mogelijk eenduidige bebordingsaanpak*

De uitgangspunten betreffen:

- *duiding van wegen geschikt voor de afwikkeling en routing van het bovenlokale vervoer van gevaarlijke stoffen*
- *het concentreren van het routeringsbeleid, -bebording en -handhaving op de bebouwde kom omdat hier de significante bevolkingspopulaties aanwezig zijn*

Waarom een nieuwe routing in Hendrik-Ido-Ambacht?

Het bestaande gemeentelijke routeringsbesluit van d.d. 5 oktober 2009:

- voldoet niet meer aan de wettelijke vereisten van de WVGs;
- en sluit niet meer aan op bovengenoemde uitgangspunten.

Via een nieuw routeringsbesluit wordt in Hendrik-Ido-Ambacht de kans op en het effect van een incident als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zo goed als mogelijk beperkt. Vervoer door woongebieden, indien onvermijdelijk, wordt gereguleerd en geoptimaliseerd. Ook is het vervoer van en naar buurgemeenten met het routeringsbesluit gereguleerd.

Tevens wordt hiermee bijgedragen aan een eenduidige routeringsaanpak en –handhaving in de regio Zuid-Holland Zuid voor transporteurs van gevaarlijke stoffen waardoor ongewenst en afwijkend rijgedrag van vervoerders afneemt. De veiligheid en het veiligheidsgevoel in Hendrik-Ido-Ambacht neemt hiermee toe. De administratieve last voor gemeente en vervoerders wordt hierbij beperkt tot het meest noodzakelijke.

Procedure

De raad is op grond van de wet, het bevoegde gezag voor wat betreft de aanwijzing van de route. In dezelfde wet is geregeld dat de zogenaamde “openbare voorbereidingsprocedure” zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, gevolgd moet worden. Dit houdt in dat eerst een ontwerp van het raadsbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd moet worden. Er dient van het voorgenomen besluit en inzage kennis gegeven te worden middels een publicatie hiervan in De Brug. Gedurende de inzage-periode kunnen schriftelijk en/of mondeling zienswijzen ingebracht worden. De raad kan op basis artikel 3.12 van de afdeling 3.4 van de Awb hierbij bepalen op welke wijze mondeling kan worden ingesproken (hoorzitting of individueel). Gelet op artikel 24 lid 6 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen moet het ontwerp raadsbesluit toegezonden worden aan het bestuur van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Daarnaast kan de raad op basis van artikel 3.13, tweede lid Awb bepalen dat sprake is van specifieke belanghebbenden die afzonderlijk van het voorgenomen besluit in kennis moeten worden gesteld en in de gelegenheid moeten worden gesteld hun zienswijze hierop schriftelijk of

mondeling naar voren te brengen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan buurgemeenten en waterschap.

Na afronding van deze procedure kan het besluit definitief door de raad vastgesteld worden. Van het besluit wordt vervolgens melding gedaan door plaatsing in de Staatscourant. Op grond van artikel 50 van de wet (WVGS) staat tegen het raadsbesluit beroep open bij de rechtbank e.e.a. volgens de procedure van hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht.

Tot slot dient het besluit en de bijbehorende routekaart op een laagdrempelige wijze toegankelijk te zijn voor wegvervoerders van gevaarlijke stoffen.

Aan te wijzen routes

Bij de keuze van de routes zijn de geformuleerde uitgangspunten in acht genomen en zijn genoemde verkeers- en vervoersaspecten meegewogen. Hierbij is afgestemd met en wordt aangesloten op de gerouteerde of nog te routeren wegen bij buurgemeenten en is intern afgestemd met de brandweer, ruimtelijke ordening en met de verkeerskundige.

Dit heeft geresulteerd in het voorstel de volgende routes met het routeringsbesluit aan te wijzen:

Buiten de bebouwde kom:

1. Hendrik Ydenweg vanaf de oostelijke op- en afrit van de A16 tot aan de gemeentegrens met Zwijndrecht vanwege het vervoer van en naar LPG-tankstations langs/nabij de A16 en de bedrijventerreinen in Zwijndrecht.

Binnen de bebouwde kom:

1. Noordeinde vanaf de N915 tot aan de kruising met de Veersedijk en Veerweg vanwege het vervoer over bedrijventerrein Antoniapolder;
2. De Nijverheidsweg vanaf de kruising met de Nieuwe Bosweg en Noordeinde tot aan de kruising met Noordeinde en Veerweg vanwege het vervoer over bedrijventerrein Antoniapolder.

Bovenstaande routing is ook weergegeven in de bijgevoegde routeringskaart.

Voorgestelde routeringsbeleid buiten de bebouwde kom

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en verkregen inzichten wordt voorgesteld om voor het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over niet gerouteerde wegen gelegen buiten de bebouwde kom een algehele ontheffing van het vervoersverbod af te geven mits dit vervoer een lokale bestemming tot doel heeft en onder de voorwaarde dat hierbij zoveel als mogelijk van de gerouteerde wegen gebruik wordt gemaakt. Zie ook bijgevoegde routeringskaart.

Voorgestelde routeringsbeleid voor bedrijventerrein Antoniapolder

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en verkregen inzichten wordt voorgesteld voor het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over dit bedrijventerrein naar een bestemming gelegen op dit terrein een algehele ontheffing van het vervoersverbod af te geven onder de voorwaarde dat hierbij zoveel als mogelijk van de gerouteerde wegen gebruik wordt gemaakt. Zie ook bijgevoegde routeringskaart.

Voorgestelde routeringsbeleid voor overige bestemmingen binnen de bebouwde kom

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten, in het bijzonder die betrekking hebben op de veiligheid in de bebouwde kom en met name waar sprake is van bevolkingsconcentraties, wordt voorgesteld het vervoer van routeplichtige stoffen naar dergelijke bestemmingen te reguleren door middel van een af te geven ontheffing om van de vastgestelde route te mogen afwijken. In de huidige situatie betreft het een viertal bestemmingen binnen het gemeentelijk grondgebied (zie bijlage 1 cursief aangegeven bestemmingen).

Daarnaast betreft het een ontheffing voor vervoer van LPG naar een bestemming aan de Ringdijk in Zwijndrecht welke via de Veersedijk bereikt moeten worden.

Uitvoeringskosten

Bebording.

Op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) hoeft over de plaatsing van dergelijke borden geen afzonderlijk verkeersbesluit genomen te worden.

Over het waar en wanneer aanbrengen, beheren en verwijderen van dergelijke bebording en de verantwoordelijkheden hierbij is in bijlage 2 een leidraad opgenomen. Dit is voor Hendrik-Ido-Ambacht uitgewerkt in het in bijlage 3 opgenomen bebordingsplan. Het onderhoud van de bebording is voor rekening van de gemeente.

Ontheffingen.

In regionaal verband is afgesproken dat, bij mandaat, ontheffingen namens de gemeente verleend worden door de Omgevingsdienst ZHZ. De hiermee gepaard gaande kosten worden op basis van nacalculatie bij de gemeente in rekening gebracht. De bedoeling is dat deze gemaakte kosten middels de gemeentelijke legesverordening verhaald gaan worden op de aanvrager van de ontheffing. Het in de gemeentelijke legesverordening opgenomen legestartief voor het in 2019 in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag bedraagt € 106,20. De transporteur kan via de gemeente of rechtstreeks bij de Omgevingsdienst een ontheffingsverzoek indienen. Na afhandeling wordt een afschrift van de ontheffing onder voorwaarden gezonden naar de gemeente, de brandweer en de politie. Op het moment van afgeven van de ontheffing vindt verrekening plaats van de legeskosten richting de aanvrager. Op basis van het voorliggende routeringsbesluit zal er thans voor een vijftal bestemmingen een ontheffing om van de vastgestelde route te mogen afwijken verleend moeten worden.

Een separaat voorstel tot wijziging/aanpassing van de gemeentelijke "Legesverordening" zal nog worden opgesteld (indien van toepassing).

Overige handhaving.

Over de dekking van dergelijke uitvoeringskosten van de Omgevingsdienst zijn geen afspraken gemaakt. Als uitgangspunt hiervoor geldt dat deze dekking binnen de beschikbare middelen van en afspraken over reguliere uitvoeringstaken van deze organisatie gezocht zullen worden. Of dit altijd zal lukken is de vraag. Denk bijvoorbeeld aan de kosten van het weg laten slepen van een vrachtwagen met gevaarlijke lading of het bemonsteren en laten analyseren van een gevaarlijke lading. Het betreft hier echter zeer incidenteel te maken kosten. Bij op routing gerichte handhavingsprojecten met een regionaal karakter zullen de afspraken en kostendekking deel uit kunnen maken van het regionaal handhavingsprogramma en de hierbij beschikbare middelen.

Vigerend routeringsbesluit

Met een nieuw routeringsbesluit door de raad komt het vigerende routeringsbesluit van d.d. 5 oktober 2009 te vervallen.

Bijlagen:

- 1. Gegevens vervoer en bestemmingen wegvervoer gevaarlijke stoffen*
- 2. Routeringswegenkaart*
- 3. Leidraad Bebording Route Gevaarlijke Stoffen*
- 4. Kaart locaties routeringsbebording*
- 5. Ontwerp raadsbesluit routing*

Bijlage 1 Vervoersbestemmingen Hendrik-Ido-Ambacht routeplichtige gevaarlijke stoffen

Naam	Locatieadres	Omgevingstype	Hoofd CBI omschrijving	aard opslag GS
Deli-Jack B.V.	Grotenoord 41	Bedrijventerrein Binnen bebouwde kom	Groothandel in voedings- en genotmiddelen	Koolzuurtank 3200 liter
<i>T. den Hollander</i>	<i>IJdenhove 234</i>	<i>Woonomgeving Binnen bebouwde kom</i>	<i>Particulier</i>	<i>Propaantank 1500 liter</i>
Tamoil Tankstation	Korte Langesteijn 2	Bedrijventerrein Binnen bebouwde kom	Tankstation motorbrandstoffen	LPG-tankstation
Essostation Sandelingen West	Rijksweg A16	Buiten bebouwde kom	Tankstation motorbrandstoffen	LPG-tankstation
Shellstation Sandelingen Oost	Rijksweg A16	Buiten bebouwde kom	Tankstation motorbrandstoffen	LPG-tankstation
<i>H.C.J. Hendriks</i>	<i>Zuidwende 4</i>	<i>Gemengd gebied Binnen bebouwde kom</i>	<i>particulier</i>	<i>Propaantank 1600 liter</i>