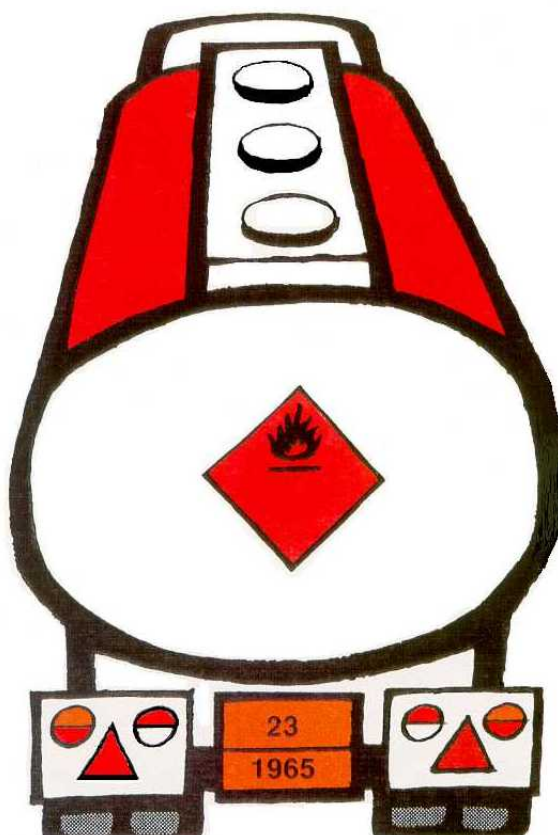


Routing wegvervoer gevaarlijke stoffen

Onderzoek naar de noodzaak van routing van gevaarlijke stoffen in de gemeente Helmond



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING EN EINDADVIES	2
2.	WERKWIJZE EN PROJECTORGANISATIE	5
3.	INVENTARISATIE RISICOVOLLE BEDRIJVEN EN TRANSPORTROUTES	7
4.	VERKEERSTELLING HELMOND.....	9
5.	BEDRIJFSINTERVIEWS.....	11
6.	CIRCULAIRE RISICONORMERING VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN.....	12
7.	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	13

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: KAART RISICOVOLLE BEDRIJVEN HELMOND – RIS-BESTAND

BIJLAGE 2: KAART RISICOVOLLE BEDRIJVEN NA BEPALING MEEST WAARSCHIJNLIJKE ROUTES

BIJLAGE 3: KAART TELPUNTEN EN GEREgistREERDE VOERTUIGBEWEGINGEN

BIJLAGE 4: GEREgistREERDE VOERTUIGBEWEGINGEN/AANTAL VOERTUIGEN

BIJLAGE 5: VERDELING VAN VOERTUIGBEWEGINGEN MET GEVAARLIJKE STOFFEN

BIJLAGE 6: KAART MET LPG-ROUTES

1. Inleiding en eindadvies

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg brengt externe veiligheids- en milieurisico's met zich mee. Anderzijds is dit transport een economisch gegeven en noodzakelijkheid en zal er derhalve altijd zijn.

Routing is een mogelijkheid om de risico's die gepaard gaan met dit soort transport te beperken en te beheersen. Routing houdt in dat het behoudens ontheffing verboden is bepaalde stoffen, de zogenaamde routeplichtige stoffen, over andere dan daarvoor aangewezen wegen (de route gevaarlijke stoffen) te vervoeren.

Vanuit de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen hebben gemeenten de bevoegdheid een routing vast te stellen, waarbij voor wat betreft de rijks- en provinciale wegen alleen door deze overheden vrijgegeven routes kunnen worden opgenomen in de aangewezen routes.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996)

Artikel 18

1. *De gemeenteraad kan op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de krachtens artikel 12 aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd*

De gemeenten zijn echter niet verplicht om te routeren. Zonder routing geldt de algemene regel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moet mijden.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996)

Artikel 11

1. *Degene die met een voertuig langs de weg gevaarlijke stoffen vervoert is verplicht de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 als zodanig aangeduide bebouwde kommen van gemeenten te vermijden.*
2. *Het eerste lid is niet van toepassing voor zover het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is:*
 - a. *ten behoeve van laden of lossen, of*
 - b. *omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is.*

Heeft een gemeente wel een routeringsregeling, dan mag hier zonder ontheffing niet van worden afgeweken.

In Noord-Brabant zijn door de provincie inmiddels alle provinciale wegen vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat indien gewenst de gemeente Helmond de provinciale wegen kan opnemen in een eventuele routing.

Op dit moment zijn in de gemeente Helmond geen trajecten of routes aangegeven, waarlangs vervoer van gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden dan wel niet mag plaatsvinden. De noodzaak van een dergelijke routing is tot op dit moment ook niet bekend. Door diverse lokale overheden wordt hier op verschillende manieren mee omgegaan en gemeenten zijn ook vrij om te kiezen voor het al dan niet instellen van een route. In Brabant is bijvoorbeeld in slechts 6 van de 71 gemeenten sprake van een route gevaarlijke stoffen.

Hoewel gemeenten vrij zijn om al dan niet te kiezen voor routing, lijkt het raadzaam vanuit een oogpunt van risicobeheersing en zorgvuldig bestuur de keuze voor het al dan niet routeren bewust te nemen en de argumenten voor de uiteindelijke keuze ook vast te leggen. Bovendien is aannemelijk dat gewijzigde situaties periodiek tot een heroverweging van de gemaakte keuze dienen te leiden.

Vanuit bovengenoemd kader is de doelstelling van dit project *‘Routing Wegvervoer gevaarlijke stoffen – onderzoek naar de noodzaak van routing van gevaarlijke stoffen in de Gemeente Helmond’* het gemeentebestuur te adviseren over de keuze om al dan niet te routeren.

In algemene zin geldt bij de keuze voor of tegen routeren een aantal afwegingen. Komt het vervoer van gevaarlijke stoffen sporadisch voor, dan zal routing in de meeste gevallen achterwege kunnen blijven. Van toepassing is immers ook al de algemene regel, dat de bebouwde kom zoveel mogelijk vermeden moet worden.

Indien daarentegen verondersteld kan worden dat op grote schaal vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt binnen de bebouwde kom en hierbij veelvuldig gebruik wordt gemaakt van niet daarvoor gewenste routes, dan is er reden om routing te overwegen. Het invoeren van een dergelijk stelsel van routes heeft echter nogal wat consequenties:

1. Alle routes zullen eenduidig moet worden voorzien van de betreffende bebording
2. Met de overige wegbeheerders in de regio zal overeenstemming moeten worden bereikt om ‘doodlopende’ routes te voorkomen
3. Er zal extra administratie moeten worden verricht voor het verlenen van eventuele ontheffingen. Bovendien zal de politie de naleving van de routeringsvoorschriften moeten controleren.
4. De officieel aangeduide routes voor gevaarlijke stoffen zullen wellicht objectief, maar in ieder geval een hoger ‘subjectief’ risicoprofiel gaan krijgen. Dit kan op grote weerstand stuiten bij de betreffende belanghebbenden.

Bovendien is het belangrijk zich te realiseren, dat routing slechts van toepassing is op een beperkt aantal gevaarlijke stoffen. Lang niet alle gevaarlijke stoffen zijn routeplichtig. Zo komen bijvoorbeeld consumentenvuurwerk en benzine niet op de lijst voor. De meest voorkomende routeplichtige stoffen zijn:

- ° Brandbare gassen, zoals propaan en LPG
- ° Giftige en bijtende stoffen, zoals chloor en ammoniak
- ° Ontploffingsgevaarlijke stoffen, zoals bepaalde soorten munitie

Gelet op bovenstaande overwegingen is routing in ieder geval een erg zwaar, maar ook slechts beperkt (namelijk alleen voor routeplichtige stoffen) toepasbaar middel.

Indien het vervoer van gevaarlijke stoffen slechts betrekking lijkt te hebben op een beperkt aantal bedrijven, dan is het wellicht zinvoller een convenant met deze bedrijven af te sluiten ten aanzien van de route die gebruikt dient te worden.

Samenvattend heeft een gemeente drie opties voor het treffen van maatregelen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen :

1. Maatregelen achterwege laten
2. Sluiten van een convenant met verzenders/ontvangers
3. Een routeringsregeling gevaarlijke stoffen vaststellen

Advies aan het Gemeentebestuur:

Aan de hand van deze rapportage wordt het gemeentebestuur geadviseerd voor de Helmondse situatie niet over te gaan tot routing. Ook het afsluiten van convenanten met de bestaande bedrijven zal naar verwachting niet wezenlijk bijdragen aan vermindering van de transportrisico's. Uitsluitend bij de afgifte van nieuwe milieuvergunningen aan zich nieuw-vestigende of verplaatsende bedrijven is het zinvol, indien het gaat om routeplichtige stoffen (dus voornamelijk LPG), de transportroute middels een convenant door de MDRE te laten vastleggen.

In de volgende hoofdstukken zal de argumentatie voor dit advies verder worden toegelicht.

2. Werkwijze en projectorganisatie

Vanaf de start van het project is uitgegaan van een werkwijze die loopt van grofmazig naar fijnmazig. In plaats van meteen over te gaan tot vaststelling van routes en voorbereiding van de invoering van deze routes, is gekozen om met een beperkte groep van deskundigen een eerste inschatting te maken of routing wel zinvol is. Deze quick-scan moest met andere woorden inzicht verschaffen of routing een substantiële bijdrage levert aan vermindering van risico's in relatie tot de daartoe te nemen maatregelen. Wellicht is routing voor de Helmondse situatie een te zwaar of zelfs onnodig middel om risico's te beheersen. Om deze eerste beoordeling te kunnen doen, ontbraken tot dusver zowel feitelijke gegevens als een duidelijk beoordelingskader. In dit project is nu getracht een eerste inzicht te krijgen in de aard en omvang van vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen en dit te relateren aan de lokale situatie in Helmond wat betreft ligging van bedrijven, beschikbare weginfrastructuur en de locatie van voorzieningen met een verhoogd veiligheidsrisico. Op basis van deze grofmazige beoordeling kan dan een advies worden gegeven over de te volgen principiële keuze: maatregelen achterwege laten, convenanten afsluiten of routeren.

Deze aanpak sluit aan bij een door de provincie geadviseerd beoordelingsschema (*“Stof tot nadenken, Routing gevaarlijke stoffen in de provincie Noord-Brabant”, dec. 1998*).

Hierin wordt aangegeven dat het voor een gemeente niet zinvol is een routeringsregeling in te stellen als er binnen de gemeente geen bedrijven zijn die een transportstroom routeplichtige stoffen veroorzaken. Dan zal er mogelijk nog sprake zijn van doorgaand verkeer, maar dat is gehouden aan de verplichting tot het mijden van de bebouwde kom. Ook als er wel bedrijven aanwezig zijn die een transportstroom veroorzaken, maar eenvoudig bereikbaar zijn vanaf een rijks- of provinciale weg, heeft routing geen zin. In situaties waar het nemen van maatregelen wel overwogen dient te worden, adviseert de provincie eerst na te gaan wat de meest waarschijnlijke routes zijn die nu voor het transport gebruikt worden. Indien deze routes lijken overeen te komen met de eventueel aan te wijzen verplichte routes, heeft het routeringsinstrument uiteraard ook geen meerwaarde. In situaties waar in een gemeente sprake is van een beperkt aantal risicovolle bedrijven, komt het instrument van convenanten eerder in aanmerking.

In een handleiding van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de gemeenten (*“Routeren van vervoer van gevaarlijke stoffen – kiezen voor de veiligste weg”*) wordt ook nadrukkelijk aangegeven dat gemeenten vrij zijn om al dan niet voor routing te kiezen, gebaseerd op de meerwaarde van dit instrument voor de openbare veiligheid.

Tevens is de voorgestelde werkwijze tijdens de audit door het ministerie van VROM bij de Gemeente Helmond begin 2004 besproken en akkoord bevonden door de auditoren.

Recentelijk heeft het Rijk (Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en VROM) een circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd (Staatscourant 4 augustus 2004). Met deze circulaire maakt het Rijk zijn beleid bekend inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en dient als interimbeleid voor de wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In hoofdstuk 6 zal specifiek aandacht worden besteed aan deze circulaire en als toetsingskader worden gebruikt voor de Helmondse situatie.

Door de gevolgde aanpak kon de projectorganisatie en daarmee gepaard gaande benodigde middelen in eerste instantie beperkt gehouden worden. Het projectteam bestond uit de volgende personen:

Brandweer Helmond
S&B/ROV/Verkeer
S&B/ROV/Verkeer

Paul van Sambeeck
Marcel Unterberg
Gert Blom

Tevens is tijdens het project een beroep gedaan op de expertise van de **Regionale Brandweer Zuid-Oost Noord-Brabant, Mark Luijten** en de afdeling **Milieu van de dienst S&B, Aloys Kamp**. Voor het uitvoeren van de verkeerstelling is gebruik gemaakt van de diensten van de **Stichting Stadswacht**. Voor het RIS-bestand en het uitvoeren van de bedrijfsinterviews is de **MDRE** ingeschakeld. De **afdeling EZ, Daniel de Klein**, is in verband met de bedrijfsenquêtes geïnformeerd over de inhoud van het project en de benaderde bedrijven. Aangezien in de **gemeente Eindhoven** op dit moment een zelfde soort project loopt is met hen afgesproken elkaar te informeren over de voortgang in het project. Gezien de te verwachten verschillen in doorlooptijd en verschillende lokale situaties is echter uit efficiencyoverwegingen besloten geen gezamenlijk project te starten. Tot slot is de heer **Bas Dikmans**, die bij de **provincie Noord-Brabant** belast is met beleidsvorming rondom transport gevaarlijke stoffen, geconsulteerd en geïnformeerd over dit project.

De externe kosten voor het project zijn tot dusver beperkt gebleven tot ca € 3.000,- (kosten MDRE, geboekt op budget Verkeer en Vervoer binnen Milieuwerkplan). Alle overige kosten betreffen ambtelijke uren en vallen binnen de gewone dienst.

In de volgende hoofdstukken van deze rapportage wordt aangegeven welke stappen zijn ondernomen om tot de voorgestelde beleidskeuze te komen.

3. Inventarisatie risicovolle bedrijven en transportroutes

Om een eerste beeld te krijgen van aard en omvang van de problematiek wegvervoer gevaarlijke stoffen in Helmond is bij de MDRE het RIS-bestand Helmond opgevraagd. In dit bestand zijn in Helmond 84 bedrijven aangegeven, die geclassificeerd zijn als risicovolle bedrijven in verband met de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (*bijlage 1: kaart Risicovolle bedrijven Helmond – RIS-bestand*). Volgens de MDRE kan er van worden uitgegaan dat deze bedrijven potentieel ook een risico zouden kunnen betekenen qua transport gevaarlijke stoffen.

Een aantal bedrijven is uit het verdere onderzoek weggelaten omdat naar inschatting van de regionale brandweer de aard van de stoffen dan wel de hoeveelheden stoffen aanleiding gaven het risico als zodanig laag in te schatten, dat er vanuit het oogpunt van transportrisico geen verder aanleiding was met deze bedrijven rekening te houden. Ook zijn enkele verkooppunten van vuurwerk uit het verdere onderzoek weggelaten, omdat hier vanaf 2004 de verkoop van vuurwerk is gestaakt.

De resterende risicovolle bedrijven zijn vervolgens in 1 kaart samengebracht met

- black spots op basis van verkeersveiligheid
- locaties met potentieel verhoogd risico-effect: voorzieningen voor minder-zelfredzame personen (ziekenhuis/ouderencentra/onderwijsvoorzieningen) en winkelcentra
- gelijkvloerse spoorwegovergangen (potentiële risicolocaties).

Met behulp van deze kaart is allereerst een inschatting gemaakt van de **meest waarschijnlijke routes** naar de risicobedrijven en bedrijvengebieden, uitgaande van naleving door de transporteurs van de wettelijke verordening om de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden. Vervolgens zijn deze meest waarschijnlijke routes vergeleken met de **meest optimale routes** die vanuit veiligheidsoogpunt (dus zoveel mogelijk vermijden van bovengenoemde black spots en risicolocaties) eventueel aangewezen zouden kunnen worden. Voor de bedrijven en gebieden waar deze meest waarschijnlijke en meest optimale routes samenvallen, kan worden geconcludeerd dat zowel routing als het afsluiten van convenanten geen enkele meerwaarde biedt ten opzichte van de huidige situatie.

Op grond van deze inschatting is vastgesteld, dat de bedrijven op de Helmondse bedrijventerreinen Hoogeind, Bokhorst, Rietbeemd, De Weyer, Varenschut en BZOB verder volledig buiten beschouwing gelaten kunnen worden. In de genoemde gebieden zelf zijn immers geen van bovengenoemde risicolocaties aanwezig en bovendien vallen hier de meest waarschijnlijke routes samen met de meest optimale routes.

Door bovengenoemde eerste selectie blijkt dat er nog een potentieel risico aanwezig is bij een relatief beperkte groep van bedrijven. Gelet op de locatie van deze bedrijven zou het transport van gevaarlijke stoffen mogelijk plaatsvinden via routes die vanuit het oogpunt van externe veiligheid ongewenst kunnen zijn.

De betreffende bedrijven en risicolocaties zijn terug te vinden in bijlage 2 (*bijlage 2: kaart risicovolle bedrijven na bepaling meest waarschijnlijke routes*).

Op basis van bovenstaande conclusie is getracht een beter inzicht te krijgen in de werkelijke routes die door deze beperkte groep van bedrijven worden gebruikt voor aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen. Hiertoe is aan de MDRE opdracht gegeven door middel van een schriftelijke enquête de benodigde gegevens op te vragen. De eerste resultaten van deze enquête worden beschreven in Hoofdstuk 5. Om tegelijkertijd vanuit een andere invalshoek een kwantitatief beeld te krijgen van het aantal verkeersbewegingen gevaarlijke stoffen binnen Helmond is een verkeerstelling gehouden. De uitkomsten hiervan worden nu eerst beschreven in het volgende hoofdstuk.

4. Verkeerstelling Helmond

Door de provincie zijn in 2002 de externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen in Noord-Brabant berekend, gebaseerd op tellingen van de transportstroom op 68 verschillende telpunten. Hieruit kwam naar voren, dat op geen van de onderzochte wegvakken in Zuidoost-Brabant de risiconormen worden overschreden. Deze telpunten bevonden zich echter allemaal op provinciale en rijkswegen, en zeggen daarmee nog niets over de transportstromen in Helmond zelf.

Voor zover bekend zijn er tot nu toe geen kwantitatieve gegevens bekend over aantal en aard van de vervoersbewegingen binnen Helmond. In het kader van deze quick-scan is daarom besloten een telling te laten uitvoeren, om zodoende een indruk te krijgen van de omvang van de problematiek.

Als methodiek is gekozen voor een telling van passerende voertuigen die gevaarlijke stoffen transporteren op kruispunten van belangrijke invalswegen binnen de bebouwde kom.

De telling door medewerkers van de Stichting Stadswacht vond plaats op 2 willekeurige dagdelen, te weten dinsdag 25 mei tussen 7.30 en 11.30 uur en op donderdag 27 mei tussen 14.00 en 18.00 uur. De registratie bestond uit:

- identificatie van de stof
- nummerbord van het voertuig
- rijrichting en tijdstip van passeren.

Hiermee is getracht een indicatie te geven van het aantal vervoersbewegingen binnen de bebouwde kom op een gemiddelde werkdag en tevens een inzicht te krijgen in de aard van de vervoerde stoffen binnen de bebouwde kom.

Uit het onderzoek kwamen de volgende gegevens naar voren:

1. In totaal werden over de 2 dagdelen (8 uur) 63 voertuigbewegingen met gevaarlijke stoffen geregistreerd. Nummerbordregistratie wijst uit dat deze bewegingen met maximaal (maximaal, aangezien sommige nummerborden niet geregistreerd konden worden) 38 voertuigen zijn uitgevoerd. De meeste voertuigbewegingen werden geregistreerd op de kruispunten Europaweg/Hortsedijk en Kanaaldijk ZW/Engelsweg. (*bijlage 3: kaart telpunten en geregistreeerde voertuigbewegingen*).
2. De aard van de stoffen is weergegeven in bijlagen 4 en 5 (*bijlage 4: geregistreeerde voertuigbewegingen/aantal voertuigen en bijlage 5: verdeling van voertuigbewegingen met gevaarlijke stoffen*). Naar aard van de stoffen blijkt het veelal te gaan om transport van dieselolie en benzine : 21 van de 38 voertuigen. Er werd 1 voertuig geregistreerd geladen met LPG. Bij 10 voertuigen was er sprake van een oranje bord zonder vermelding van het UN-identificatienummer. Hier is dan sprake van meerdere gevaarlijke stoffen op 1 voertuig (stukgoed), die echter als laag risico kunnen worden beschouwd. Dit beeld komt overeen met de door de provincie uitgevoerde analyse. Hieruit kwam naar voren dat 61% van de transporten van zodanige aard waren, dat ze een zeer geringe bijdrage leveren aan het risico. In de overige groepen overheerste ook in het provinciale onderzoek het transport van brandbare vloeistoffen en gassen.
3. Met het oog op een eventuele routing is het van belang te vermelden, dat van alle waargenomen transporten tijdens de telling uitsluitend het LPG-transport als routeplichtige stof kan worden aangemerkt.

4. Uit de analyse van de rijrichting en tijdstip van passeren, blijkt dat slechts een zeer beperkt deel van de voertuigen met gevaarlijke stoffen (3 in 2 dagdelen) doorgaand verkeer zou kunnen zijn. De routes die zij volgen zijn de west-oostverbinding Europaweg/Deurneseweg en de zuid-noord verbinding Kanaaldijk Z.W./Kanaaldijk N.W.

Uit bovenstaande gegevens kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. Het aantal voertuigen met gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom van Helmond is in absolute aantallen zeer gering.
2. Het overgrote deel van de voertuigen heeft een relatief laag risicoprofiel (stukgoed meerdere stoffen en vloeibare brandstoffen). Bovendien moeten deze voertuigen door de aard van het transport (bevoorrading benzinestations) onvermijdelijk de bebouwde kom aandoen. Tevens vallen de meeste stoffen niet in de categorie routeplichtige stoffen. Alleen het transport van LPG zou hiervoor in aanmerking komen.
3. Hooguit zeer incidenteel zou er sprake kunnen zijn van doorgaand transport door de bebouwde kom.

Op basis van de resultaten van deze verkeerstelling kan worden geconcludeerd dat routering van gevaarlijke stoffen op dit moment in Helmond niet noodzakelijk is en geen wezenlijke bijdrage levert aan verhoging van de externe veiligheidssituatie.

5. Bedrijfsinterviews

In het vorige hoofdstuk is vastgesteld, dat het aantal transporten door de bebouwde kom van Helmond op basis van de gehouden verkeerstelling zeer beperkt is en daardoor routing op dit moment in ieder geval niet aan de orde is. Wel zou er vanuit het oogpunt van externe veiligheid een noodzaak kunnen zijn om met individuele bedrijven een convenant af te sluiten over de te volgen transportroute naar en van het bedrijf.

Aan de MDRE is opdracht gegeven nader onderzoek te doen naar aard, omvang en frequentie van de transportstromen van en naar een (op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven inventarisatie) groep geselecteerde bedrijven. In totaal zijn 31 bedrijven benaderd met een schriftelijke vragenlijst. Begin juni was er een respons van ongeveer 30%. Na een extra belronde waren medio juni 2004 25 vragenlijsten (80%) terug ontvangen. Op basis van deze gegevens kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. Het is door de benaderde bedrijven niet altijd aan te geven, welke route wordt gevolgd door de transporteur. Hierop heeft men blijkbaar weinig invloed of inzicht. Het lijkt echter vanuit de ontvangen reacties aannemelijk dat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vooral de hoofdroutes worden gebruikt.
2. Van de routeplichtige stoffen komt bij de onderzochte bedrijven alleen LPG naar voren. Van de bedrijven die LPG krijgen aangevoerd, is op de kaart in bijlage 6 (*bijlage 6: kaart met LPG-routes*) de opgegeven route aangeduid. Hieruit blijkt dat voor het transport van LPG de gebruikte routes logisch zijn en in ieder geval samenvallen met de in het Verkeersveiligheidsplan gehanteerde categorie Stroomweg of Ontsluitingsweg A. In geval van routing zou daarmee geen andere route worden aangegeven dan nu wordt gehanteerd, en lijkt de stelling dat routing geen meerwaarde heeft in de Helmondse situatie nogmaals te worden onderschreven.
3. De frequentie van de beleving van de verschillende tankstations met LPG is relatief gering. De aanlevering vindt circa 1 tot 3 maal per week plaats. Cumulatief voor alle bedrijven en op basis van de gegevens van de verkeerstelling, wordt de frequentie op de gebruikte routes derhalve grofweg ingeschat op circa 1 voertuig met LPG per dag.
4. Het bedrijf Xycarb Ceramics was vanwege de locatie (namelijk op BZOB) aanvankelijk niet meegenomen in het MDRE-onderzoek. Aangezien dit bedrijf echter wel aanvoer kent van een stof die in de categorie routeplichtige stoffen valt, namelijk waterstof, is hier de route ook in de kaart opgenomen. Hierbij geldt echter eveneens, dat routing uitsluitend een bevestiging zou zijn van de nu door de transporteur gebruikte route.

Op basis van de gegevens van het MDRE-onderzoek kan samenvattend worden gesteld, dat de eerdere conclusie om niet te routeren juist lijkt. De gehanteerde routes van de bedrijven met routeplichtige stoffen zijn gegeven de locatie van de bedrijven de meest wenselijke. Daarmee vervalt eveneens de noodzaak tot het afsluiten van convenanten met deze bedrijven. Wel wordt geadviseerd een dergelijke quick-scan periodiek te herhalen. Tevens is het in geval van routeplichtige stoffen (dus met name bij LPG) raadzaam bij nieuwvestigingen of verplaatsingen bij de afgifte van milieuvergunningen door de MDRE een convenant met het betreffende bedrijf af te laten sluiten inzake de transportroute gevaarlijke stoffen.

6. Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen

In het Vierde Nationaal Milieu Beleidsplan is een wettelijke verankering van de risiconormen voor het vervoer aangekondigd. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, gepubliceerd in de Staatscourant van 4 augustus 2004, kan worden gezien als een voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. Er wordt door het rijk gestreefd om deze wettelijke verankering binnen vier jaar te realiseren.

Vooruitlopend op de eventuele wettelijke verankering, is in dit hoofdstuk getracht de situatie in Helmond en de conclusies daaruit kort te toetsen aan de richtlijnen vanuit deze circulaire.

In de circulaire wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). De circulaire geeft aan dat een algemeen beeld van de risico's kan worden verkregen door vervoersstromen te vergelijken met bepaalde vuistregels. Deze vuistregels vinden hun oorsprong in de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (Ministerie VROM/V&W, 1998).

Toetsing van het Individueel of Plaatsgebonden Risico gebeurt op basis van de vuistregel: *Wanneer het aantal LPG-tankwagens per jaar lager is dan 8.000 heeft een 50 km/uur weg geen 10-6 risico-contour*

Vanuit de verkeerstelling en de bedrijvenenquête kan worden afgeleid dat het aantal LPG-tankwagens zeer gering is, namelijk circa 1 per dag en daarmee ver onder de gehanteerde norm blijft.

De betreffende vuistregels voor het Groepsrisico duiden ook op een overschrijding van de risicocontour. De voor Helmond meest relevante vuistregel betreft het aantal LPG-wagens per jaar gerelateerd aan de inwonersdichtheid. Bij een inwonersdichtheid van 50 inwoners per ha. en tweezijdige bebouwing wordt deze norm pas overschreden bij minimaal 500 tankwagens per jaar. Bij een inwonersdichtheid van 20 inwoners per ha bedraagt deze drempel 3.000 wagens per jaar. Met een gemiddelde inwonersdichtheid van circa 16 inwoners per ha. in Helmond en circa 50 inwoners per ha. in de bebouwde kom lijkt hier derhalve bij jaarlijks naar schatting circa 300 – 400 tankwagens ook geen sprake te zijn van overschrijding van de risiconorm.

7. Conclusie en aanbevelingen

In het voorliggende rapport is onderzocht of er een noodzaak is een routing in de gemeente Helmond in te stellen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Los van de feitelijke situatie in Helmond, is gebleken dat routing slechts een beperkt toepassingsgebied kent (alleen van toepassing voor bepaalde klassen van gevaarlijke stoffen zoals LPG) en mede daarom in Nederland slecht in beperkte mate wordt toegepast. Bovendien wordt er al vanuit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in algemene zin geregeld, dat het transport van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk de bebouwde kom moet mijden.

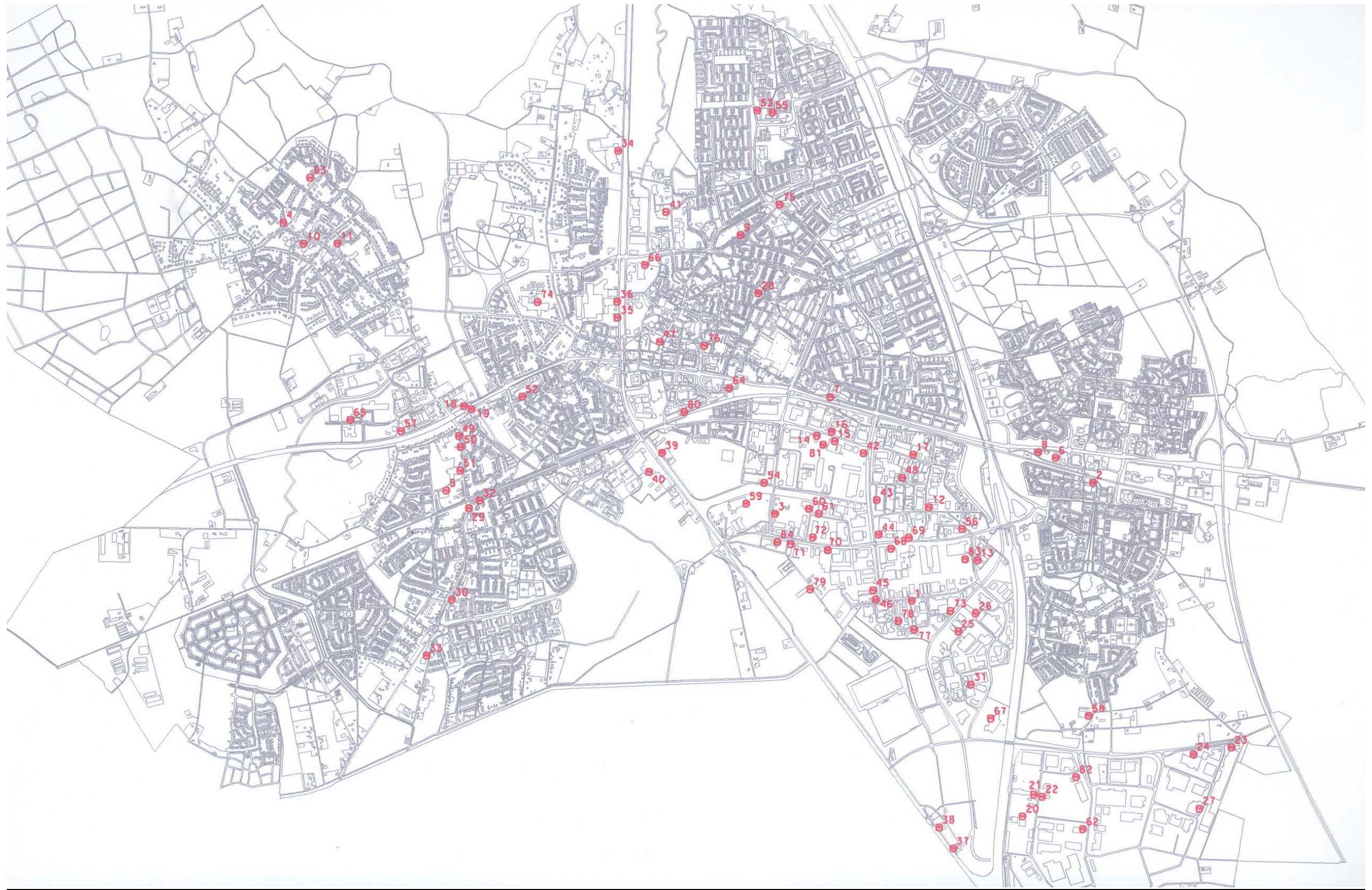
Door middel van een verkeerstelling en een enquête bij een aantal geselecteerde bedrijven is getracht een beter inzicht te krijgen in de feitelijke situatie in Helmond wat betreft het aantal vervoersbewegingen en de gebruikte routes. Er blijkt dan in Helmond sprake te zijn van een beperkte vervoersstroom van gevaarlijke stoffen. De aangetroffen stoffen zijn bovendien voor het overgrote deel niet routeplichtig. In het geval van LPG blijken de momenteel gehanteerde routes met het oog op de locaties van de bedrijven de meest geschikte en geven dan ook geen aanleiding tot een herziening van de routes.

Concreet leidt dit tot de volgende aanbevelingen:

1. Niet overgaan tot het instellen van een routing gevaarlijke stoffen in de gemeente Helmond
2. Eveneens niet over te gaan tot het afsluiten van convenanten met de huidige bedrijven in Helmond
3. De MDRE opdracht te verstrekken bij de afgifte van nieuwe Milieuvergunningen op grond van nieuwvestiging/bedrijfsverplaatsing gelijktijdig convenanten met de betreffende bedrijven af te sluiten over de transportroutes, maar uitsluitend in geval er sprake is van routeplichtige stoffen (zoals waterstof en LPG)
4. In 2006, en vervolgens 2-jaarlijks, een hernieuwde verkeerstelling te laten uitvoeren specifiek gericht op het transport van gevaarlijke stoffen

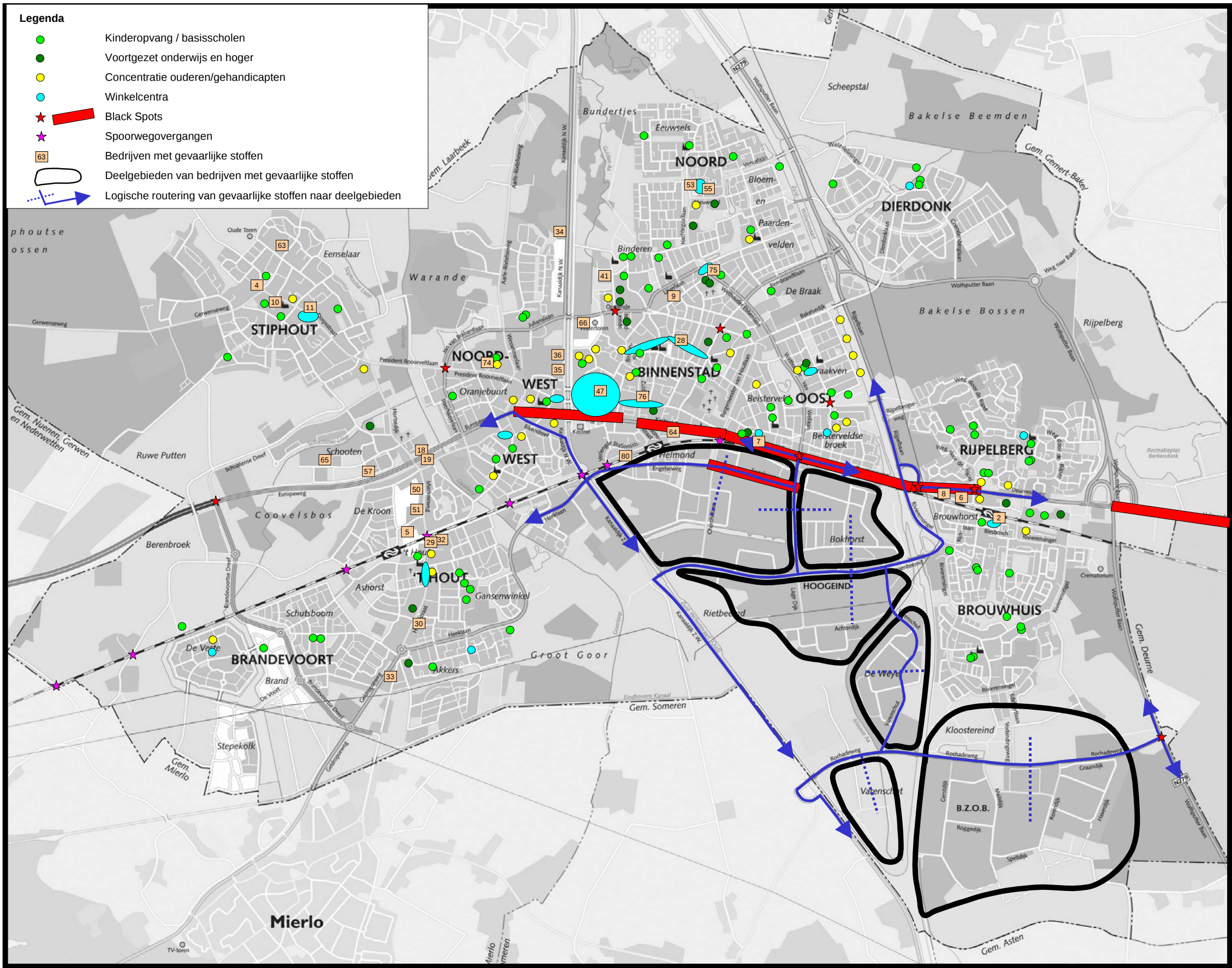
BIJLAGE 1:

Kaart risicovolle bedrijven Helmond – ris-bestand



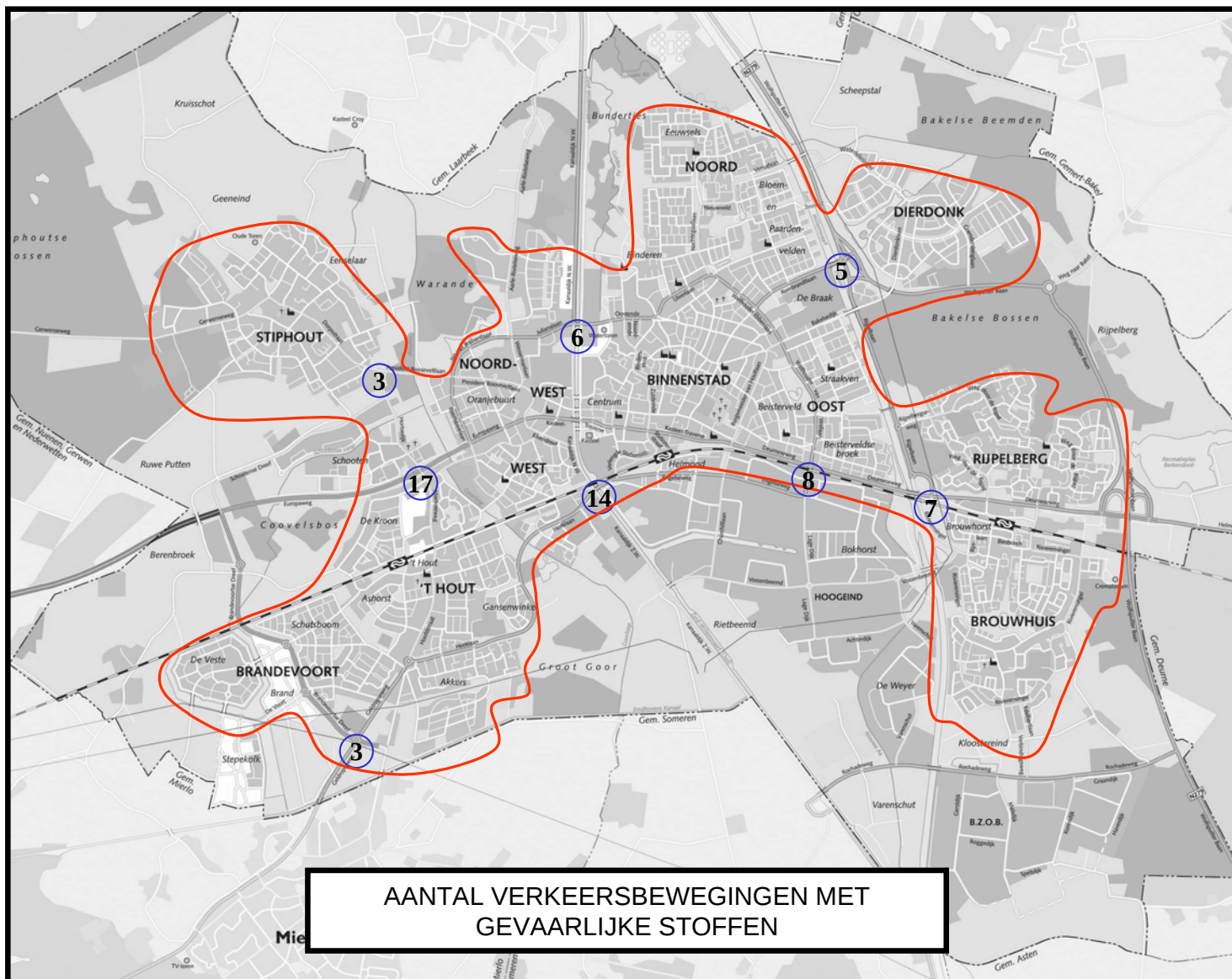
BIJLAGE 2:

Kaart risicovolle bedrijven na bepaling meest waarschijnlijke routes



BIJLAGE 3:

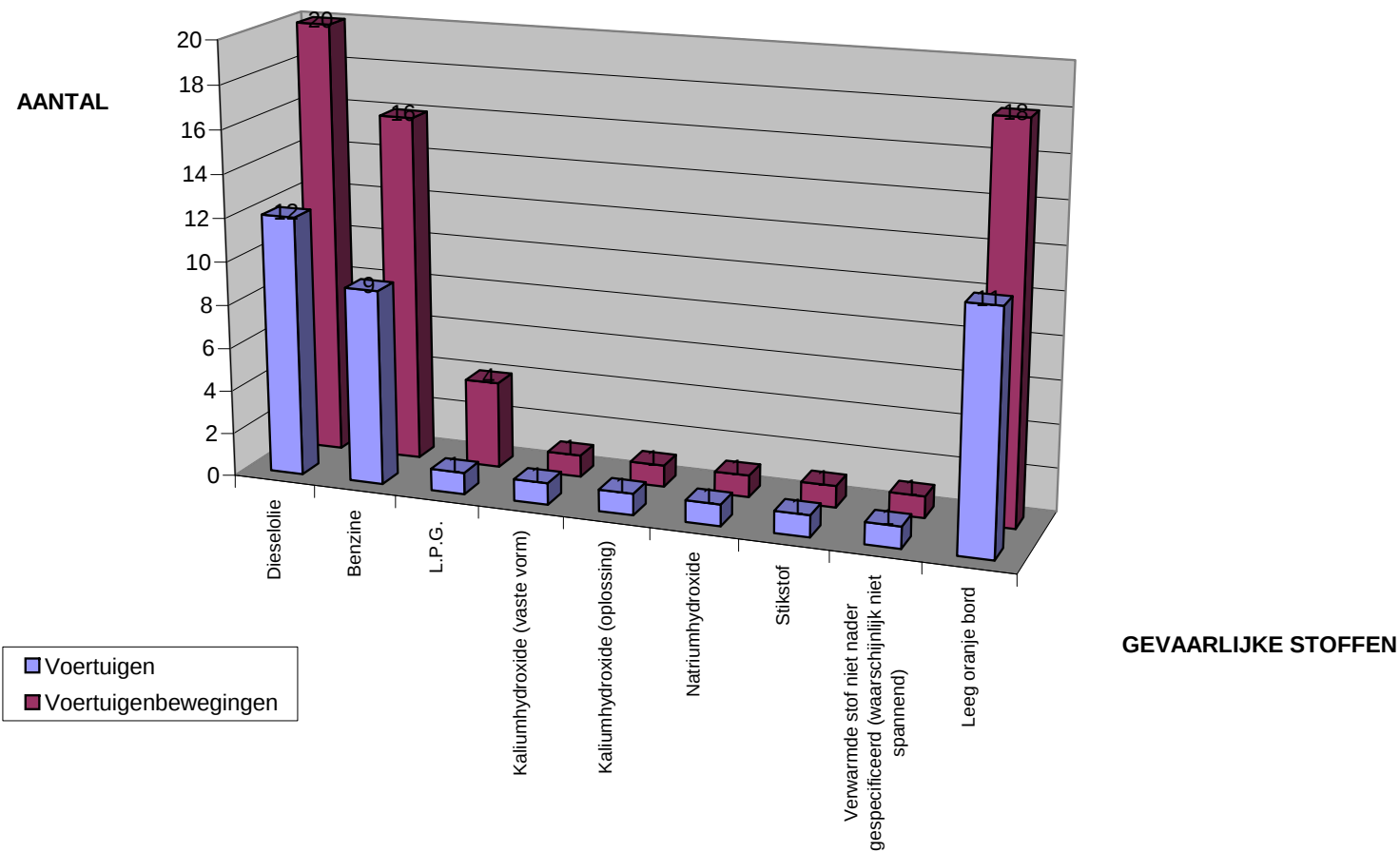
Kaart telpunten en geregistreerde voertuigbewegingen



BIJLAGE 4:

Geregistreerde voertuigbewegingen / aantal voertuigen

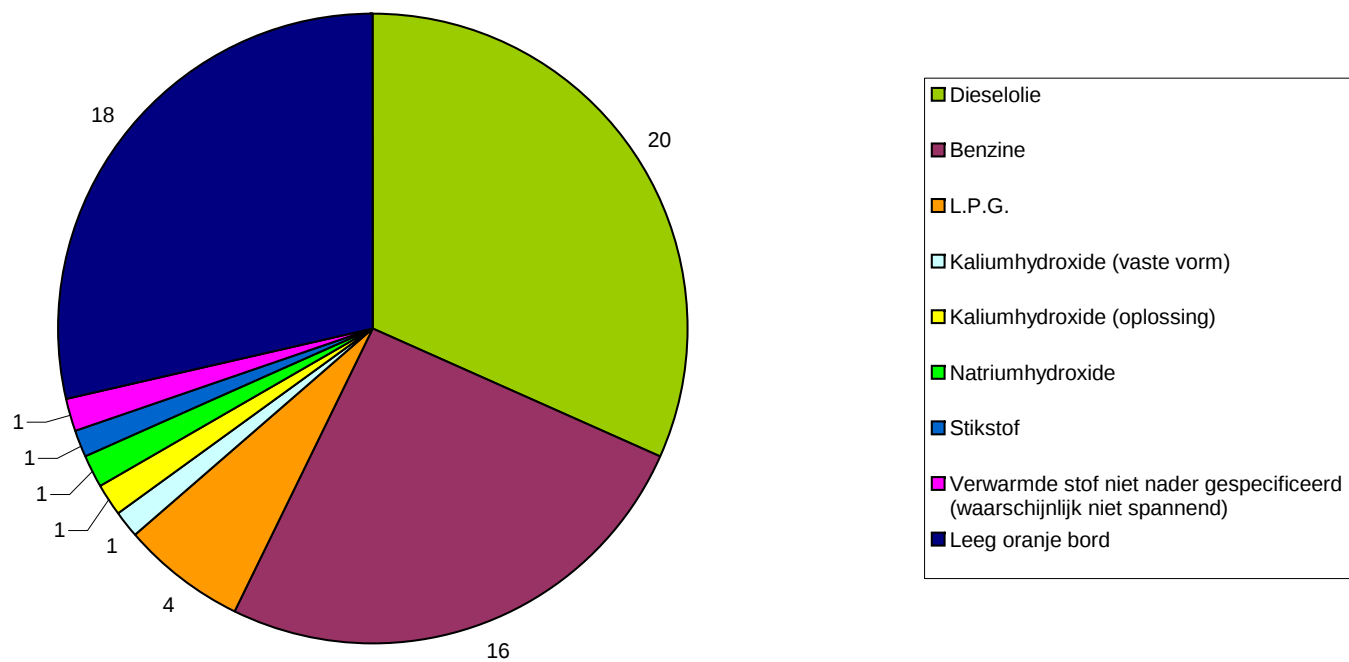
GEREGISTREERDE VOERTUIGBEWEGINGEN MET GEVAARLIJKE STOFFEN GERELATEERD AAN HET AANTAL VOERTUIGEN



BIJLAGE 5:

Verdeling van voertuigbewegingen met gevaarlijke stoffen

VERDELING VAN VOERTUIGBEWEGINGEN MET GEVAARLIJKE STOFFEN



BIJLAGE 6:

Kaart met LPG-routes

