



Evaluatie routing gevaarlijke stoffen

Gooi en Vechtstreek

projectnummer 0412784.00
definitief
20 maart 2017

Evaluatie routing gevaarlijke stoffen

Gooi en Vechtstreek

projectnummer 412784 – OB69

definitief revisie 2.0
20 maart 2017

Adviesgroep SAVE

Opdrachtgever

Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek
Postbus 2341
8203 AH Lelystad

Colofon

Projectgroep bestaande uit

Omgevingsdienst, gemeenten en
Veiligheidsregio onder begeleiding
van Antea Group (zie bijlage 1)

datum vrijgave	beschrijving revisie 2.0	goedkeuring	vrijgave
20-03-2017	definitief	JE	JE

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Leeswijzer	2
2	Beleidskader	3
2.1	Basisnet	3
2.2	Provinciale routing	3
2.3	Gemeentelijke routing	3
3	Werkwijze	5
3.1	Beoordelingskader	5
3.2	Projectaanpak	6
4	Analyse vervoer gevaarlijke stoffen	7
4.1	Gemeente Blaricum	7
4.2	Gemeente Gooise Meren	8
4.3	Gemeente Hilversum	13
4.4	Gemeente Huizen	15
4.5	Gemeente Laren	19
4.6	Gemeente Weesp	21
4.7	Overzicht	24
5	Conclusies en aanbevelingen	26

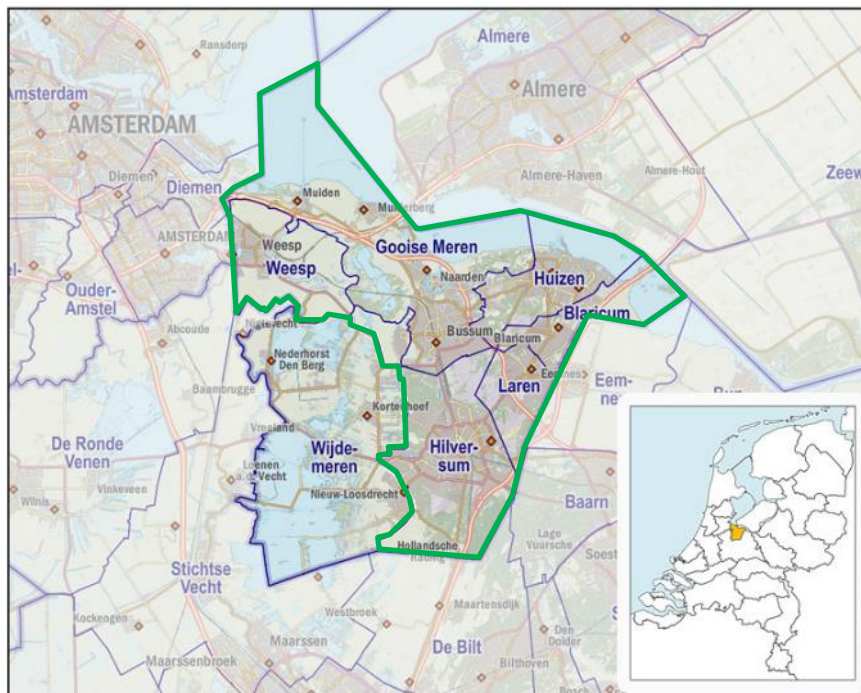
Bijlage 1: Samenstelling projectgroep

1 Inleiding

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vindt plaats over Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Vervoer van gevaarlijke stoffen over regionale en lokale wegen vormt voor het betreffende bestemmingsverkeer veelal de laatste schakel (van en naar risicovolle inrichtingen). Gemeenten hebben op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen beleidsvrijheid om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen een routing gevaarlijke stoffen aan te wijzen.

In de Gooi en Vechtstreek hebben verschillende gemeenten een routing gevaarlijke stoffen, of heeft deze in het verleden bestaan. In opdracht van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek en in samenwerking met de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en de Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek is het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen geëvalueerd.¹ Hierbij is zowel aandacht besteed aan huidige routeringen als aan mogelijke routeringsalternatieven of het instellen van een routing gevaarlijke stoffen.

De ligging van de bij de evaluatie betrokken gemeenten is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Grondgebied van de bij de evaluatie betrokken gemeenten binnen Gooi en Vechtstreek (groen).
Kaart: Wikimedia Commons

¹ De gemeente Wijdemeren heeft aangegeven niet actief deel te nemen aan de evaluatie routing gevaarlijke stoffen. Vanzelfsprekend is Wijdemeren in de projectperiode geïnformeerd als buurgemeente.

1.1 Leeswijzer

In **hoofdstuk twee** is het beleidskader met betrekking tot de routing gevaarlijke stoffen beschreven. Vervolgens is in **hoofdstuk drie** toegelicht op welke wijze de evaluatie is vormgegeven aan de hand van een beoordelingskader en een projectaanpak. In **hoofdstuk vier** is het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen per gemeente geanalyseerd. Tot slot zijn in **hoofdstuk vijf** conclusies en aanbevelingen opgenomen.

2 Beleidskader

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) zijn de regels omschreven die gelden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de Wvgs in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen geschetst.

2.1 Basisnet

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder meer Rijkswegen is het Basisnet van kracht geworden per 1 april 2015 (artikel 11 tot en met 18 Wvgs). Doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruik van de ruimte langs de Basisnetroutes en het waarborgen van een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau. Daartoe is voor alle Basisnetroutes een risicoplaafond vastgesteld waarbinnen het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats mag vinden.

Het Basisnet kan gezien worden als een routing gevaarlijke stoffen over Rijkswegen. Dit betekent daarmee ook dat Basisnetroutes geen onderdeel uit (kunnen) maken van een gemeentelijke routing. Wanneer een gemeente besluit een routing aan te wijzen dient deze route aan te sluiten op de in de gemeente gelegen Basisnetroute, provinciale routing of gemeentelijke weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats mag vinden (artikel 24 Wvgs).

2.2 Provinciale routing

Op grond van artikel 23 van de Wvgs kan provinciale staten eveneens een routing gevaarlijke stoffen vaststellen. De provincie Noord-Holland heeft alle provinciale wegen vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.3 Gemeentelijke routing

Een gemeente mag een routing gevaarlijke stoffen instellen voor de gemeentelijke wegen (artikel 24 Wvgs). Het gaat hierbij om zogenaamde 'routeplichtige' gevaarlijke stoffen uit de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen. Voor gemeenten in niet-industriële omgevingen (zoals Gooi en Vechtstreek) is het vervoer van brandbare gassen in tankvorm (LPG, propaan) hierbij maatgevend. Benzine en diesel zijn geen routeplichtige gevaarlijke stoffen.

De argumenten om een gemeentelijke routing al dan niet in te stellen zijn in hoofdstuk drie nader beschouwd. Hierbij geldt de verplichting van gemeentelijke routing om aan te sluiten op Basisnetroutes (§2.1), het provinciale wegennetwerk (§2.2) of routes van buurgemeenten zodat een doorlopende route ontstaat.

Situatie met gemeentelijke routing

Als een stof routeplicht is, is het niet toegestaan af te wijken van de vastgestelde routing. Dit is

alleen toegestaan als de gemeente hiervoor ontheffing aan het bedrijf heeft verleend (artikel 29 Wvgs). In deze ontheffing kan een ontheffingsroute zijn opgenomen. De Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek verleent namens de gemeenten (met een routing) de ontheffingen.

Door de gemeente aangewezen wegen of weggedeelten worden aangeduid met daarvoor bedoelde borden (figuur 2.1).

Situatie zonder gemeentelijke routing

Wanneer een gemeente geen routing heeft vastgesteld, is het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen vrij. Hierbij geldt één belangrijk uitgangspunt voor de gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom (artikel 19, lid 1 Wvgs):

Degene die met een voertuig over de weg gevaarlijke stoffen vervoert, is verplicht de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 als zodanig aangeduide bebouwde kommen van gemeenten te vermijden.

Dit uitgangspunt is niet van toepassing indien (een van) de bestemming(en) – waar geladen of gelost moet worden – binnen de bebouwde kom is gelegen of er geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is (artikel 19, lid 2 Wvgs). Als een route buiten de bebouwde kom wel beschikbaar is, dient deze gevolgd te worden. Deze bepaling is ook van toepassing als dit betekent dat met het rijden van de betreffende route een groter aantal kilometers moet worden afgelegd. In de nota naar aanleiding van het eindverslag Wet vervoer gevaarlijke stoffen is hierover opgenomen ([Kamerstukken II 1994/95, 23250, 8](#)):

‘Er moet echter sprake zijn van een redelijk alternatief bij het omrijden. Dat wil zeggen dat de door omrijden verlengde route in verhouding tot de totale afstand naar de bestemming niet onaanvaardbaar veel meer mag zijn, mede gelet op de daarmee gemoeide extra kosten.’



Figuur 2.1: Route gevaarlijke stoffen (verkeersbord K14)

3 Werkwijze

In dit hoofdstuk is beschreven op welke manier de analyse ten aanzien van het al dan niet instellen, continueren of opheffen van een routing gevaarlijke stoffen is vormgegeven.

3.1 Beoordelingskader

Aan het besluit om een routing gevaarlijke stoffen in te stellen, te continueren of op te heffen kunnen argumenten vanuit verschillende invalshoeken ten grondslag liggen. Binnen de wettelijke kaders is een gemeente vrij in de keuze welke criteria worden gehanteerd bij deze keuze. Eén uitgangspunt staat hierbij centraal: een routing gevaarlijke stoffen heeft alleen zin als er alternatieve routes te onderscheiden zijn. Zonder alternatieven heeft een routing geen toegevoegde waarde, er valt immers niets te kiezen ten aanzien van de aan te houden route voor het vervoer gevaarlijke stoffen.

Voor de evaluatie van de routing gevaarlijke stoffen in Gooi en Vechtstreek is uitgegaan van een kwalitatieve beoordeling ten aanzien van het instellen, continueren of opheffen van een gemeentelijke routing. Hierbij zijn de volgende aspecten meegenomen:

- **(Eind)bestemmingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen.** Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn LPG en propaan (stofcategorie GF3) maatgevend. De ligging van risicovolle inrichtingen in de gemeenten (en directe omgeving) is derhalve een belangrijk uitgangspunt bij het beschouwen van alternatieve routing;en;
- **De huidige en (mogelijke) toekomstige bebouwing** rond een alternatieve route. De hoeveelheid (dichtheid) en type bebouwing (wonen, werken en/of recreatie) bepalen met de transportintensiteit de hoogte van het groepsrisico. Daarnaast is relevant of er functies aanwezig of geprojecteerd zijn waarin grote groepen beperkt zelfredzame personen aanwezig kunnen zijn en of er evenementlocaties zijn;
- **De verkeerskundige situatie** van de alternatieve routes. Een route is alleen relevant om te overwegen als deze ook geschikt (te maken) is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast spelen hierbij aspecten mee als breedte van de weg, het aantal rotondes en de aanwezigheid van verkeersobstakels;
- **De bestrijdbaarheid** van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor de bestrijdbaarheid zijn algemene uitgangspunten zoals bluswatervoorzieningen, opkomsttijden (ligging brandweerkazernes ten opzichte van routes) en bereikbaarheid relevant;
- **Overige aspecten.** Naast bovenstaande aspecten spelen er op gemeentelijk (lokaal) niveau diverse zaken zoals de aanwezigheid van venstertijden (waarbinnen bevoorrading dient plaats te vinden), de factor gewinning ten aanzien van de bestaande routes (voor vervoerders en hulpdiensten) en de gevolgen van de gemeentelijke samenvoeging (van Bussum, Muiden en Naarden tot de gemeente Gooise Meren).

3.2 Projectaanpak

De gemeenten, veiligheidsregio en omgevingsdienst zijn bij de totstandkoming van deze evaluatie actief betrokken (de samenstelling van de projectgroep is weergegeven in bijlage 1). Deze betrokkenen is gevraagd ruimtelijke informatie beschikbaar te stellen om de evaluatie optimaal uit te kunnen voeren.

De informatie is vervolgens samengebracht in een WebGIS (interactieve kaart). Deze rapportage kan zonder deze WebGIS worden gelezen, logischerwijs zijn echter niet alle inzichten uit deze kaart in de rapportage beschreven. De relevante inzichten uit de WebGIS zijn in tekst en beeld verwerkt in deze evaluatie.

Aan de hand van deze WebGIS heeft een workshop met de genoemde betrokkenen plaatsgevonden waarin gediscussieerd is over het beoordelingskader. Tevens zijn aandachtspunten benoemd in relatie tot de evaluatie van de routing vervoer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen.

Alle beschikbare inzichten zijn samengevoegd om deze analyse vorm te geven. In de analyse is de situatie per gemeente (in samenhang met de omgeving) beschreven en is een voorstel opgenomen om een route gevaarlijke stoffen in te stellen, te continueren of op te heffen. Zowel de betrokken gemeenten, veiligheidsregio, omgevingsdienst als overige belanghebbenden² (provincie, aangrenzende gemeenten) zijn uiteindelijk direct in de gelegenheid gesteld te reageren op de (concept) rapportage.

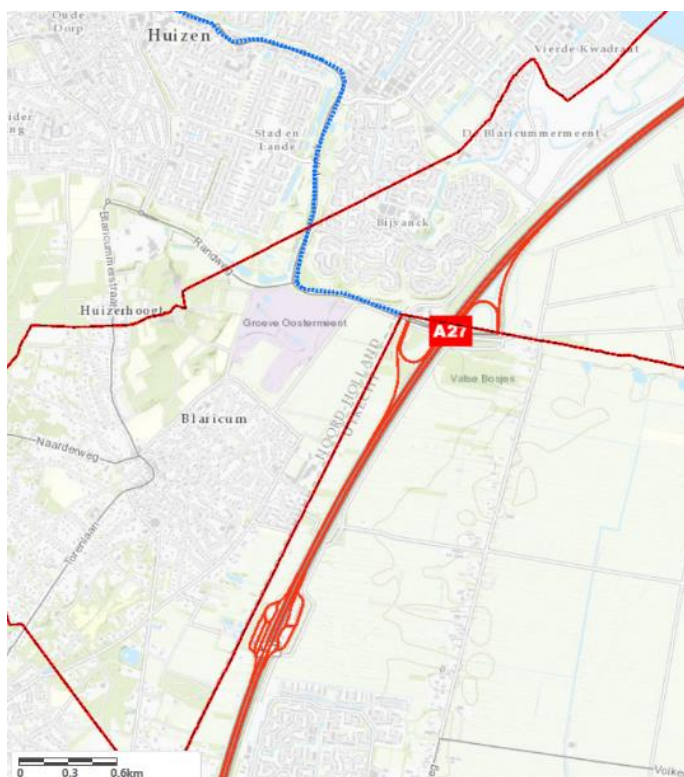
² Naast de provincies Noord-Holland en Utrecht is de (concept) rapportage verstuurd aan de gemeenten Amsterdam, Baarn, De Bilt, Diemen, Eemnes, De Ronde Venen, Soest, Stichtse Vecht en Wijdereen.

4 Analyse vervoer gevaarlijke stoffen

In dit hoofdstuk is per gemeente de situatie met betrekking tot de routing gevaarlijke stoffen geanalyseerd. Aan de hand van de beoordelingscriteria (hoofdstuk drie) en de beschikbare informatie van de betrokkenen is beschreven of het wenselijk is om een routing in te stellen, te handhaven of op te heffen. Het resultaat is een voorgestelde voorkeursoplossing per gemeente.

4.1 Gemeente Blaricum

De gemeente Blaricum heeft in de huidige situatie een routing gevaarlijke stoffen voor één weg: Het Merk/Randweg (Oost). De ligging van de routing is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Huidige routing gemeente Blaricum (blauw; van/tot gemeentegrens Huizen (rode, diagonale lijn)). WebGIS

Inleiding

De routing van Blaricum hangt één op één samen met de routing van de gemeente Huizen. De afweging om de routing van Blaricum al dan niet in stand te houden moet daarom mede in het licht van de routing van de gemeente Huizen worden gezien.

Analyse

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg door de gemeente Blaricum bestaat grotendeels uit doorgaande transporten (wel worden enkele solitair gelegen propaantanks binnen de gemeente bevoorraadt). Het doorgaand vervoer gaat over de Rijksweg A27 (Basisnet) en de huidige

gemeentelijke routing. In de gemeente Huizen worden meerdere LPG-tankstation via deze route door de gemeente Blaricum bevoorrad.

De huidige routing, die niet door de bebouwde kom loopt, vormt samen met het weggedeelte door de gemeente Huizen één volledige route van de A27 naar Huizen en vice versa. Dit geeft duidelijkheid voor vervoerders, hulpdiensten en overige partijen, hierbij speelt ook de factor 'gewinning'. Bijvangst van de huidige routing is dat wordt voorkomen dat sluipverkeer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen van Blaricum tussen de A1 en de A27 (legaal) mogelijk is (langs de randen van de bebouwde kom).

Op het eilandje in de vijver nabij Schapendrift 79 wordt in augustus jaarlijks het Blaricumse vuurwerk georganiseerd. Vervoer van evenementenvuurwerk is, in tegenstelling tot consumenten-vuurwerk, routeplichtig. Het hanteren van een ontheffingsroute via afrit 34 van de A27 en de Eemnesserweg (tevens over het grondgebied van de gemeenten Eemnes en Laren) ligt in deze situatie voor de hand. Een route vanaf afrit 35 van de A27 leidt voor een grotere afstand door bebouwd gebied en heeft daarmee niet de voorkeur.

Uit afstemming met de betrokken partijen blijkt dat er in Blaricum verder geen specifieke ruimtelijke ontwikkelingen (langs de routing) zijn voorzien. Tevens zijn er geen knelpunten bekend ten aanzien van de verkeerskundige situatie en de bestrijdbaarheid.

Conclusie

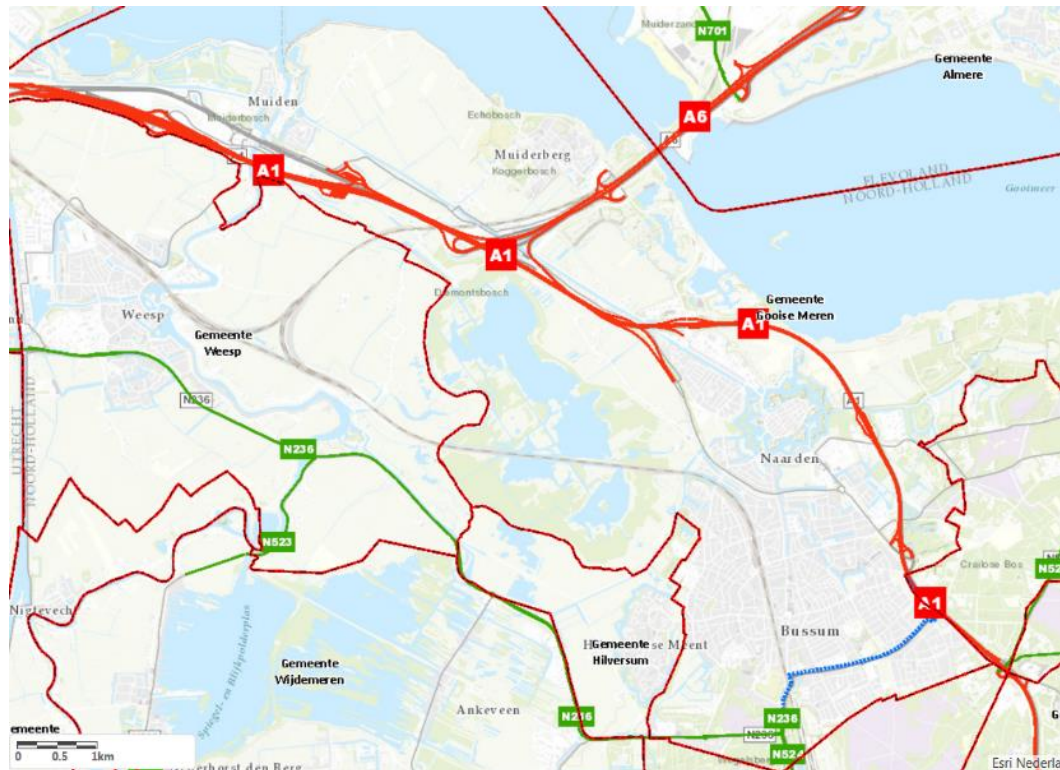
De huidige routing over Het Merk/Randweg (Oost) vormt een logische schakel in het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de A27 en de gemeente Huizen. In de afgelopen jaren hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan die tot nieuwe inzichten hebben geleid met betrekking tot deze routing, dergelijke ontwikkelingen zijn voor de komende jaren ook niet voorzien.

Zolang de gemeente Huizen niet besluit om de huidige routing te wijzigen (zodanig dat deze niet meer aansluit op de routing van Blaricum) of op te heffen, wordt geadviseerd om de huidige routing gevaarlijke stoffen in stand te houden.

4.2 Gemeente Gooise Meren

De gemeente Gooise Meren is op 1 januari 2016 ingesteld en is ontstaan door de samenvoeging van Bussum, Muiden en Naarden. Alleen de voormalige gemeente Bussum heeft een routing gevaarlijke stoffen. Het gaat hierbij om de route Bussumergrindweg – Ceintuurbaan – Amersfoortsestraatweg (tot toe- en afrit 7 A1) en vice versa.

De ligging van deze routing is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Huidige routing gemeente Gooise Meren (blauw). WebGIS

Inleiding

Naast het evalueren van de huidige routing van de voormalige gemeente Bussum (zoals weer-gegeven in figuur 4.2) en de analyse met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in de overige delen van de gemeente, zijn de bestuurlijke gevolgen door de gemeente samenvoeging relevant om te beschouwen. Voor Gooise Meren is gezien welke gevolgen er vanuit deze fusie zijn in relatie tot de routing gevaarlijke stoffen.

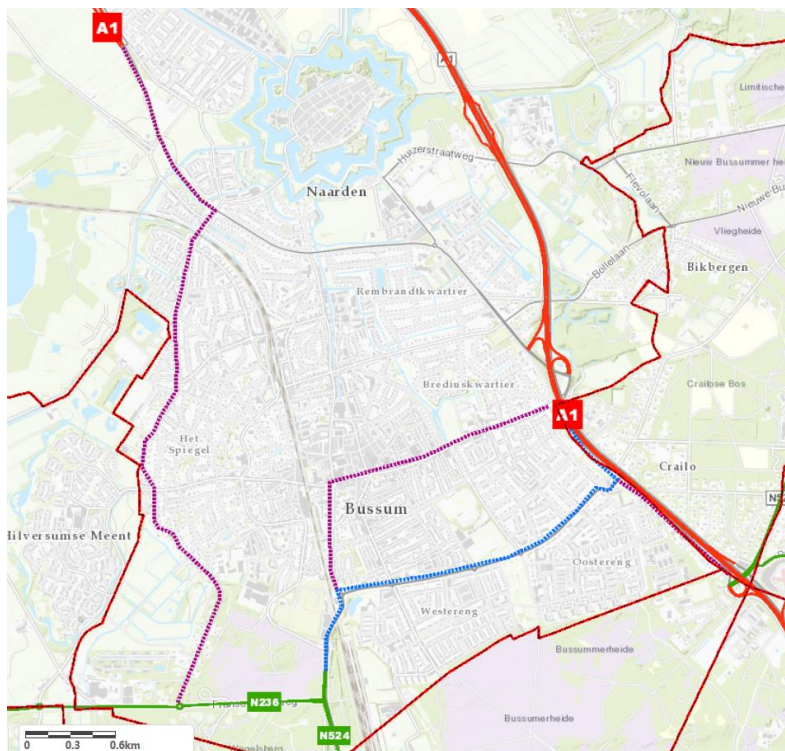
Analyse

Voormalige gemeente Bussum

De huidige routing in Bussum leidt het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de Bussumergrindweg en de Rijksweg A1 via de Ceintuurbaan. Deze route is in het verleden ontstaan om een doorgaande route over de N236 richting Weesp te creëren en wordt naast doorgaand vervoer gebruikt ter bevoorrading van propaantanks in het buitengebied. Voor het route-deel in de bebouwde kom van Bussum zijn verschillende alternatieven mogelijk:

- Vanaf de rotonde Ceintuurbaan/Brinklaan via de Brinklaan, Kerkstraat en Huizerweg tot de aansluiting op de A1, afrit 7 (vice versa). De zogenaamde noordelijke route;
- Vanaf de kruising Ceintuurbaan/Amersfoortestraatweg via de zuidelijke richting tot de aansluiting op de A1, afrit 8 (vice versa). Een uitbreiding van de zogenaamde zuidelijke route;
- Vanaf de kruising Bussumergrindweg/Franse Kampweg via de Franse Kampweg, Nieuwe 's-Gravelandseweg, Bredelaan, Pr. Irenelaan, Groot Hertoginnelaan, Cort van der Lindenlaan en Rijksweg tot de aansluiting op de A1, afrit 6 (vice versa). De zogenaamde westelijke route.

Deze alternatieven zijn weergegeven in figuur 4.3.



Figuur 4.3: Alternatieve routing ter hoogte van bebouwde kom Bussum (paars). WebGIS

Als de noordelijke en zuidelijke route vanuit ruimtelijk perspectief vergeleken worden, valt op dat de noordelijke route door gebied met een hogere bebouwingsdichtheid leidt (het centrumgebied van Bussum). Er is langs de noordelijke route tevens sprake van meer hoogbouw (figuur 4.4). Er zijn overigens geen (grootschalige) recente of toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen langs beide routes voorzien.



Figuur 4.4: Bouwhoogte langs noordelijke en zuidelijke route (schaal (laag-hoog): groen, geel, oranje, rood). WebGIS (pandhoogte via BAG)

Ten aanzien van de verkeerskundige situatie zijn de verschillen tussen beide routes beperkt. De noordelijke route is iets korter (400 meter), het aantal kruispunten en rotondes is ongeveer gelijk. Vanuit zelfredzaamheid (aanwezigheid kwetsbare objecten, alarmering) en bestrijdbaarheid is er tevens geen sterke voorkeursroute te benoemen.

Wanneer wordt uitgegaan van de huidige routing is uitbreiding van de (huidige, zuidelijke) routing over de Amersfoortsestraatweg richting afrit 8 van de A1 mogelijk. Vanwege de relatieve hoogbouw langs dit weggedeelte is dit echter geen wenselijke aanvulling op de huidige routing.

Verder wil de gemeente Gooise Meren het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen Bussum en Naarden over de sluiproute via de Groot Hertoginnelaan (de westelijke route) voorkomen. Deze route leidt door de bebouwde kom en is daarmee zowel wat omgeving betreft als vanuit verkeerstechnisch oogpunt (deels 30 km/u-weg) onwenselijk. Met het continueren van de routing gevaarlijke stoffen is het (net als in de huidige situatie) niet toegestaan over deze route vervoer van gevaarlijke stoffen plaats te laten vinden.

Naarden

In de voormalige gemeente Naarden is naar aanleiding van de vorige evaluatie (in 2011) de gemeentelijke routing opgeheven. Het hoofdargument hierbij was dat er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen alternatieve routingsmogelijkheden waren.

De periodieke bevoorrading van het LPG-tankstation aan de Lambertus Hortensiuslaan vindt via de aanliggende ontsluitingswegen uit het noorden plaats, ten aanzien van deze (logische) route is geen sprake van ruimtelijke ontwikkelingen sinds de vorige evaluatie die tot een ander inzicht leiden.

Daarnaast bevinden zich verspreid in het buitengebied van Naarden verschillende propaantanks, deze tanks dienen conform de Wvgs via wegen buiten de bebouwde kom te worden benaderd. Voor deze tanks zijn veelal geen routingsalternatieven beschikbaar.

Muiden

Ook in de voormalige gemeente Muiden is de routing gevaarlijke stoffen na de vorige evaluatie (in 2011) opgeheven. De bevoorrading van de propaantanks in het buitengebied vindt plaats via de best beschikbare routes (alternatieve routes zijn veelal niet beschikbaar). Verder blijkt uit het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied (vastgesteld op 19 juni 2014 door de voormalige gemeenteraad van Muiden) dat het LPG-tankstation aan de Maxisweg niet langer als zodanig is bestemd; met het vervoer van LPG over de Maxisweg hoeft derhalve ook geen rekening meer te worden gehouden.

De ruimtelijke ontwikkeling van de locaties Krijgsman en de Bloemendalerpolder (gemeente Weesp) leiden eveneens niet tot andere inzichten over het vervoer van gevaarlijke stoffen op het grondgebied van de voormalige gemeente Muiden.

Gemeentelijke samenvoeging

Sinds 1 januari 2016 zijn de voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden samengegaan tot de gemeente Gooise Meren. Van de drie voormalige gemeenten had ten tijde van de samenvoeging alleen Bussum een routing vervoer gevaarlijke stoffen.

In het kader van deze gemeentelijke fusie zijn, voor zover bekend, geen specifieke afspraken gemaakt over de omgang met de gemeentelijke routing vervoer gevaarlijke stoffen. Tot het moment dat de gemeente Gooise Meren een nieuw besluit neemt omtrent de routing vervoer gevaarlijke stoffen geldt derhalve de situatie van vóór 1 januari 2016. Dit betekent dat er voor het grondgebied van de voormalige gemeente Bussum een routing geldt en voor het overige gedeelte van de gemeente Gooise Meren niet. Ontheffingen zijn alleen verplicht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het grondgebied van de voormalige gemeente Bussum (exclusief huidige routing, provinciale wegen en Rijkswegen).

Zodra de gemeente Gooise Meren een besluit neemt omtrent de routing vervoer gevaarlijke stoffen zal deze moeten gelden voor het gehele grondgebied van de gemeente. Logischerwijs geldt daarna het volledige beleidskader zoals beschreven in hoofdstuk twee van deze evaluatie. Conform artikel 28 van de Wet algemene regels herindeling behouden geldende gemeentelijke voorschriften gedurende twee jaren na het samengaan voor dat gebied hun rechtskracht.

Conclusie

De huidige routing vervoer gevaarlijke stoffen door Bussum voorziet in een doorgaande route van en naar de buurgemeenten. Uit de analyse blijkt dat de huidige routing daarbij de voorkeur verdient boven routingsalternatieven in de directe omgeving. Er zijn geen recente en te verwachten ontwikkelingen die tot een ander inzicht leiden. Geadviseerd wordt om de huidige routing te continueren.

Uit overleg met de betrokken partijen blijkt dat er geen negatieve gevolgen ervaren zijn ten gevolge van het opheffen van de routing in Muiden en Naarden. Bovendien moet uit de analyse worden geconcludeerd dat er geen ruimtelijke argumenten voorhanden zijn om weer een routing in te stellen voor deze gedeelten van de gemeente Gooise Meren. Geadviseerd wordt om geen nieuwe routing gevaarlijke stoffen in te stellen en de huidige situatie in stand te houden. Om de rechtskracht van de huidige routing te behouden wordt geadviseerd een besluit met bovenstaande strekking voor te bereiden en vast te stellen voor 1 januari 2018.

4.3 Gemeente Hilversum

De gemeente Hilversum heeft een routing gevaarlijke stoffen. Deze routing bestaat uit de volgende routes:

- Vreelandseweg (van provinciale weg tot kruising Verlengde Zuiderloswal) – Verlengde Zuiderloswal (tot 1^e Loswal) en vice versa;
- Utrechtseweg (van provinciale weg tot kruising Diependaalselaan) – Diependaalselaan (tussen Utrechtseweg en Oostereind) – Oostereind (tot kruising Soestdijkerstraatweg) – Soestdijkerstraatweg (tot aansluiting provinciale weg) en vice versa;
- Noodweg (tussen Utrechtseweg en gemeentegrens Wijdmeren).

Daarnaast maakt in de huidige situatie de provinciale weg N524 (Naarderweg) onderdeel uit van de gemeentelijke routing van Hilversum. Bij actualisatie van het routingsbesluit worden provinciale wegdelen uit de gemeentelijke routing geschrapt.

De ligging van deze routing is weergegeven in figuur 4.5.



Figuur 4.5: Huidige routing gemeente Hilversum (blauw). WebGIS

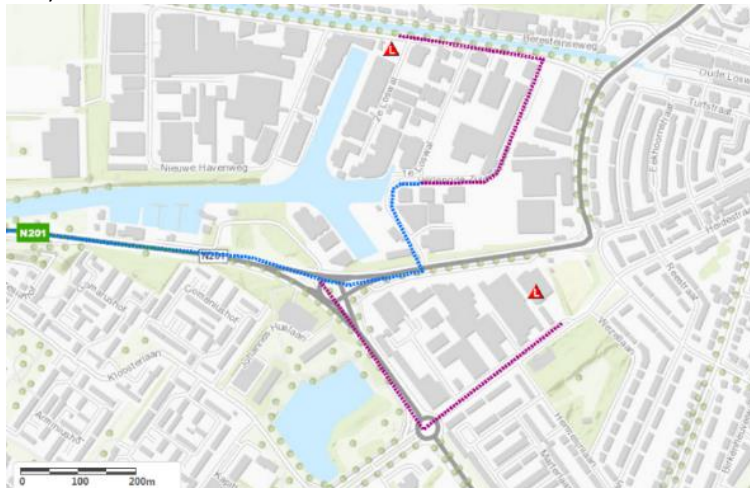
Inleiding

De routing van Hilversum bestaat uit verschillende wegen (figuur 4.5). In deze analyse worden deze verschillende routedelen geëvalueerd.

Analyse

Het bestemmingsverkeer gevaarlijke stoffen bestaat binnen de gemeente Hilversum uit de bevoorrading van twee LPG-tankstation aan de westzijde van de gemeente (omgeving Vreelandseweg) en verschillende, verspreid gelegen propaantanks. De overige routedelen zijn in het verleden ingesteld om het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen naar buurgemeenten te leiden via de gewenste routes. Voor de propaantanks wordt het niet wenselijk geacht om aparte routedelen aan te wijzen (eventuele marginale veiligheidswinst versus bestuurlijke druk voor vervoerder en overheid).

De route Vreelandseweg – Verlengde Zuiderloswal (figuur 4.6) leidt in de huidige situatie net niet tot de nabijgelegen LPG-tankstations. Aangezien dit routedeel aangewezen is om de bevoorrading van deze LPG-tankstations vorm te geven, is het mogelijk om de routing te verlengen tot deze tankstations. Door deze verlenging wordt het tevens duidelijk welke route de tankwagens moeten nemen en vervalt de noodzaak tot het verlenen van een ontheffing. Ten aanzien van de te verlengen routes is uitgegaan van de meest logische route (waarbij er door de tankwagens wordt gekeerd op het terrein van het LPG-tankstation en verder bewoond gebied wordt geden).



Figuur 4.6: Huidige routing gemeente Hilversum (blauw), verlenging routing (paars) en ligging LPG-tankstations (rode driehoeken). WebGIS (ligging risicobronnen via Risicokaart)

Ten aanzien van de route over de Utrechtseweg en de Diependaalselaan van en naar de Rijksweg A27 is in de vorige evaluatie (in 2011) reeds geadviseerd om deze wegen uit de routing gevaarlijke stoffen te halen. Uit informatie van de betrokkenen blijkt dat deze route (inclusief de Diependaalselaan ten westen van de Utrechtseweg) wordt gebruikt voor sluipverkeer van gevaarlijke stoffen (dat eigenlijk over de snelweg dient te rijden). Door de huidige routing op te heffen kan dit verkeer en doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de N417 (zuidzijde gemeente) en N415 (oostzijde gemeente) niet meer (legaal) plaatsvinden. Hierdoor wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijkswegen gestimuleerd ten koste van een (mogelijk) kortere, maar vanuit veiligheid minder wenselijke route door bebouwd gebied.

Daarnaast is sinds de vaststelling van het bestemmingsplan ArenaPark (juli 2012) gebouwd aan het gelijknamige project en is hierdoor sprake van hoge bebouwingsconcentratie langs het betreffende routeringsdeel (figuur 4.7). Daarnaast worden op termijn de ingang van het ziekenhuis

en een school aan de N415 (tussen rotonde met Oostereind en viaduct Rijksweg A27) gerealiseerd.



Figuur 4.7: Huidige routing gemeente Hilversum (blauw) ter hoogte van ArenaPark (rode vlakken (hoogbouw)). WebGIS (pandhoogte via BAG)

De Noodweg tussen de Utrechtseweg (N417) en Nieuw-Loosdrecht maakt het doorgaand vervoer van en naar de gemeente Wijdmeren (waar zich verspreid door de gemeente veel propaantanks bevinden) mogelijk vanuit de gemeente De Bilt. Vanuit het zuiden maakt de N417 deel uit van de gemeentelijke routing van de gemeente De Bilt. Hierdoor blijft ook met het eventueel opheffen van het routeringsdeel rond de Diependaalselaan een doorgaande route via de gemeente Wijdmeren in stand gehouden.

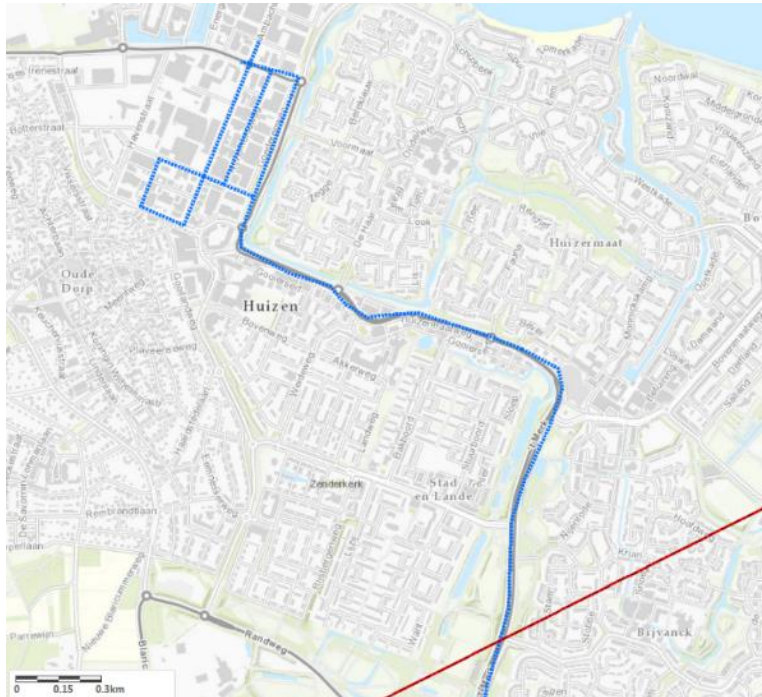
Conclusie

Uit de analyse komt naar voren dat het enerzijds mogelijk (en wenselijk) is een deel van de routing te verlengen (rond de Vreelandseweg) en anderzijds een deel van de route op te heffen (rond de Diependaalselaan; provinciale weg N524) om zo de routing te optimaliseren. Geadviseerd wordt om de routing gevaarlijke stoffen op deze punten te wijzigen.

4.4 Gemeente Huizen

De gemeente Huizen heeft een routing gevaarlijke stoffen. Deze routing bestaat uit de route Het Merk – Huizermaatweg – Zuiderzee en enkele wegen op bedrijventerrein 't Plaveen.

De ligging van deze routing is weergegeven in figuur 4.8.



Figuur 4.8: Huidige routing gemeente Huizen (blauw). WebGIS

Inleiding

De routing van Huizen sluit aan op de routing van de gemeente Blaricum (richting de A27). De conclusies die volgen uit deze analyse voor Huizen zijn daarmee ook relevant voor de toekomstige situatie in de gemeente Blaricum ten aanzien van de routing (continueren of opheffen).

Analyse

De routing van de gemeente Huizen is ingesteld ten behoeve van de bevoorrading van drie LPG-tankstations (waarvan er ten tijde van het opstellen van deze rapportage twee een actieve LPG-verkoop hadden). Deze LPG-tankstations bevinden zich in de bebouwde kom op bedrijventerrein 't Plaveen.

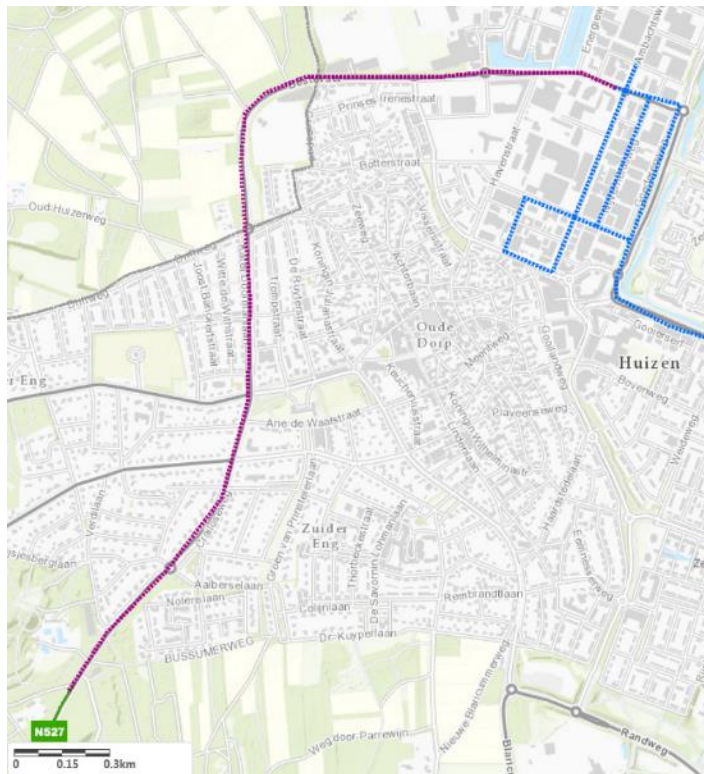
Met de leveranciers zijn venstertijden overeengekomen ten aanzien van de bevoorrading van de LPG-tankstations: tussen 20:00 en 8:00 dient de bevoorrading plaats te vinden. Deze venstertijden zijn afgesproken omdat een groot deel van de aanwezige bebouwing langs de huidige routing grotendeels overdag wordt gebruikt (waaronder kantoren, een school en een kinderdagopvang). De vigerende bestemmingen in de omgeving van de huidige routing zijn weergegeven in figuur 4.9.



Figuur 4.9: Vigerende bestemmingen (wonen (geel), kantoor (lichtroze) en maatschappelijk (bruin)) langs huidige routing ter hoogte van Huizermaatweg. WebGIS (bestemmingsplannen uit ruimtelijkeplannen.nl)

Het voornemen bestaat om op termijn een herontwikkeling van de kantoorpanden langs de Huizermaatweg (lichtroze bestemmingen in figuur 4.9) vorm te geven. Hiermee wordt kantoorruimte voor maximaal 1.000 werknemers vervangen door woningbouw (300-400 wooneenheden). Aan de hand van risicoberekeningen (Update QRA Huizermaatweg, Antea Group, 2 februari 2016) is het (rekenkundige) risiconiveau van de routing beschouwd. Het groepsrisico neemt daarbij in de toekomstige situatie toe (van 0,092 tot 0,298 keer de oriëntatiewaarde). De transformatie veroorzaakt een verandering in het dag- en weekgebruik van de betreffende objecten, van overwegend dag (kantoor) naar dag en nacht (wonen). Met de voorgenomen herontwikkeling verdient het derhalve aanbeveling om (bij continuering van de huidige routing) de ingestelde venstertijden te heroverwegen.

Het routeringsalternatief voor Huizen bestaat uit de zogenaamde 'westelijke route': vanaf de Crailoseweg (N527) via de Karel Doormanlaan en Bestevaer naar bedrijventerrein 't Plaveen (figuur 4.10).



Figuur 4.10: Alternatieve routing gemeente Huizen (paars). WebGIS (ligging risicobronnen via Risicokaart)

Het routeringsalternatief, waarbij de aansluiting op de snelweg via de A1 plaats vindt, leidt ook voor een deel door de bebouwde kom van Huizen. In de vorige evaluaties (uit 2004 en 2011) is ten aanzien van de omgevingsbebouwing en verkeerskundige situatie een vergelijking gemaakt met de huidige, oostelijke routing.

De lengte van de routedelen binnen de bebouwde kom is voor beide routeringsmogelijkheden ongeveer gelijk (3-3,5 kilometer), ook de bebouwingsdichtheid en de hoeveelheid kwetsbare objecten (waaronder maatschappelijke functies) verschilt niet significant. Op basis van expert judgement is de inschatting dat de hoogte van het groepsrisico tussen beide routes dan ook niet dusdanig verschilt dat een keuze op enkel dit aspect (de hoogte van het groepsrisico) te rechtvaardigen is.

Verkeerskundig zijn er tussen de oostelijke en westelijke route wel grotere verschillen. De rijbanen van de oostelijke route zijn gescheiden (met een middenberm) en de weg is breder dan bij de westelijke route, bij de westelijke route is tevens geen sprake van een middenberm. Daarnaast heeft de westelijke route meer kruispunten en aansluitingen op woningen. Er bestaat geen aanleiding om de conclusie uit de vorige evaluatie hieromtrent te wijzigen: de oostelijke route is beter geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dan de westelijke route.

Naast de omgevingsbebouwing en de verkeerskundige situatie zijn er voor de gemeente Huizen nog andere relevante aspecten te onderscheiden. Langs de huidige, oostelijke route bevindt zich een brandweerkazerne. De opkomsttijd bij een (dreigend) incident met gevaarlijke stoffen op de

oostelijke routing is daarmee lager dan bij de westelijke route. Ten aanzien van de bluswatervoorzieningen wordt opgemerkt dat langs de oostelijke route veel open water beschikbaar is (langs de westelijke route niet). Alarmering van de aanwezigen in de omgeving van een (dreigend) incident (via het Waarschuwing en Alarmeringssysteem en NL-Alert) zal op gelijkwaardige wijze plaatsvinden bij de westelijke en oostelijke route.

Ook voor de situatie in de gemeente Huizen is de factor 'gewenning' relevant. Zowel de vervoerders, hulpdiensten en in bepaalde mate overige aanwezigen in de omgeving zijn bekend met de huidige routing gevaarlijke stoffen via de oostelijke route. Dit betekent dat een wijziging in de routing zal leiden tot onduidelijkheden (zoals verkeerd rijden) en er een periode van gewenning moet plaatsvinden (zoals het eigen maken van de verkeerssituatie ter plaatse). (Ongewilde) overtredingen ten aanzien van de aan te houden route zijn daarbij niet uit te sluiten.

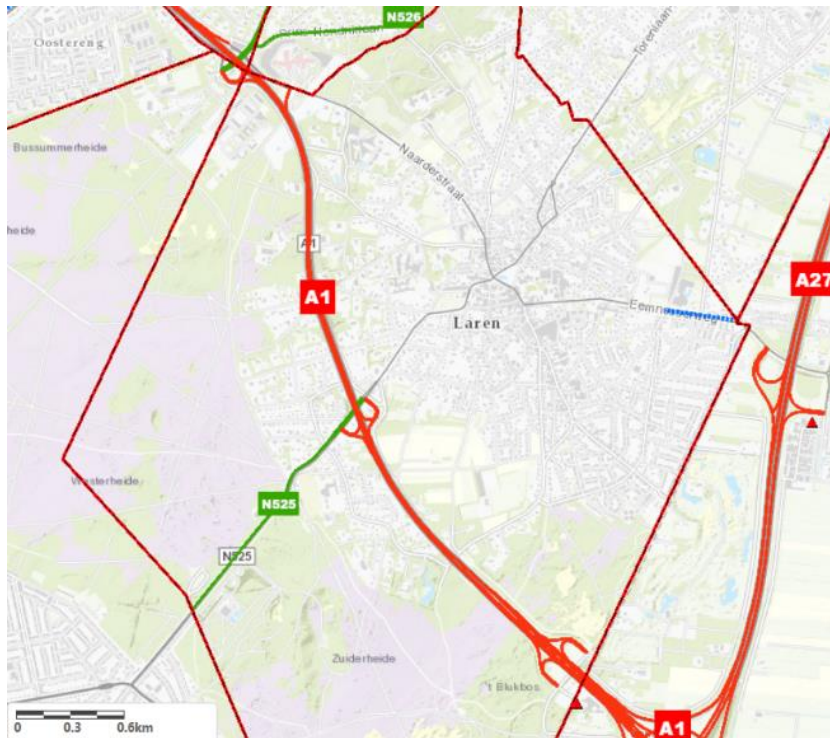
Conclusie

De voorgenomen transformatie van de kantoorgebouwen aan de Huizermaatweg tot woningbouw heeft een verschuiving in de aanwezigheid van personen in de directe omgeving van de huidige routing gevaarlijke stoffen tot gevolg. Uit de analyse blijkt dat de veiligheidssituatie van het routingsalternatief, de westelijke route, hierdoor minder negatief is in verhouding tot de huidige routing. Op basis van de totale afweging heeft de huidige routing echter nog steeds de voorkeur.

Geadviseerd wordt om de huidige routing in stand te houden. Hierbij verdient het aanbeveling om vanuit de gemeente de venstertijden ter bevoorrading van de LPG-tankstations met de belanghebbenden (eigenaren tankstations, vervoerders, brandweer) te heroverwegen. Bij deze heroverweging kunnen zowel kwalitatieve elementen zoals de bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid en wensen van de belanghebbenden als kwantitatieve elementen zoals de hoogte van het groepsrisico en financiële consequenties worden betrokken. Ten aanzien van het wijzigen van de venstertijden is, vanwege de diversiteit aan argumenten, geen eenduidig omslagmoment aan te wijzen in relatie tot de voorgenomen transformatie van de kantoorgebouwen aan de Huizermaatweg.

4.5 Gemeente Laren

De gemeente Laren heeft een routing gevaarlijke stoffen. Deze routing bestaat uit de Eemnesserweg (tussen de gemeentegrens met Eemnes en de kruising Melkweg/Schapendrift). De ligging van deze routing is weergegeven in figuur 4.11.



Figuur 4.11: Huidige routing gemeente Laren (blauw). WebGIS

Inleiding

De routing van Laren bestaat uit een gedeelte van de Eemnesserweg. Deze routing is ontstaan ter bevoorrading van het zwembad De Biezem, dat zich ter hoogte van de kruising Melkweg/Schapendrift bevindt.

Analyse

De huidige routing van en naar het zwembad wordt in de huidige situatie niet gebruikt voor het vervoer van (routeplichtige) gevaarlijke stoffen. De routing vormt daarnaast geen schakel in een groter netwerk, aangezien de routing niet doorloopt (dit is ook niet wenselijk aangezien de Eemnesserweg uitkomt in de bebouwde kom van Laren). De huidige routing heeft daarmee geen functie.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen in de gemeente Laren bestaat verder uit de bevoorrading van enkele propaantanks ten zuiden van de A1. Waar deze niet aan de provinciale weg is gelegen wordt in de huidige situatie ontheffing verleend. De bevoorradingsroute ligt hierbij in het buitengebied.

Wanneer het uitgangspunt uit de Wvgs wordt aangehouden dat vervoer van gevaarlijke stoffen niet plaats zal vinden via de bebouwde kom, zal er geen sprake zijn van sluipverkeer bij het afschaffen van de huidige routing. De gemeentelijke wegen bieden, buiten de Rijkswegen A1 en A27, geen mogelijkheden om buiten de bebouwde kom een alternatieve, kortere doorgaande route te kiezen.

Conclusie

De huidige routing heeft geen functie omdat van en naar het zwembad geen routeplichtige gevaarlijke stoffen worden vervoerd, hiervan zal naar verwachting in de nabije toekomst ook geen sprake zijn. Geadviseerd wordt om de huidige routing op te heffen.

4.6 Gemeente Weesp

De gemeente Weesp heeft de routing gevaarlijke stoffen naar aanleiding van de vorige evaluatie (in 2011) opgeheven.

Inleiding

De inmiddels opgeheven routing spitste zich toe op het LPG-tankstation aan de Leeuwendveldseweg. Het ontbreken van routingsalternatieven was de voornaamste reden om de routing op te heffen. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanpassingen aan de Rijksweg A1 en de invulling van de Bloemendalerpolder en Leeuwendveld, hebben de situatie in Weesp veranderd. Deze aspecten zijn betrokken bij deze evaluatie.

Analyse

Naast de bevoorrading van het LPG-tankstation aan de Leeuwendveldseweg bevindt zich aan de provinciale weg N236 (Gooilandseweg) ook een LPG-tankstation. Verder bevinden zich verspreid in het buitengebied veel propaantanks. Het doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via de provinciale wegen.

De meest logische route voor de bevoorrading van het LPG-tankstation aan de Leeuwendveldseweg in de huidige situatie is via de verplaatste afrit van de A1 (afrit 3), de Verlengde Maxisweg, de Weesperweg, de Korte Muiderweg en de Leeuwendveldseweg. Deze route loopt via de oostrand van de Bloemendalerpolder (figuur 4.12) en vormt de zogenaamde 'oostelijke route'.



Figuur 4.12: Ligging LPG-tankstation (rood) ten opzichte van Bloemendalerpolder en Rijksweg A1. WebGIS (bestemmingsplannen uit ruimtelijkeplannen.nl)

Als onderdeel van de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder wordt ook de verkeerssituatie ter plaatse aangepast. Een nieuwe ontsluitingsweg zal Weesp langs de westrand van de Bloemendalerpolder verbinden met de A1. Deze ontsluitingsweg, de zogenaamde ‘westelijke route’, is ten tijde van het opstellen van deze evaluatie nog niet gerealiseerd.

Uit gemeentelijke informatie wordt duidelijk dat deze ontsluitingsweg de primaire route vanaf Weesp naar de A1 wordt en de Korte Muiderweg (de oostelijke route) zal worden afgewaardeerd (tot 30 km/h-zone). Tegelijkertijd blijft deze oostelijke route ook toegankelijk voor vrachtverkeer (en dus het vervoer van gevaarlijke stoffen). De aanwezige rotondes zijn veilig te gebruiken door vrachtverkeer. Bij het instellen van een routing over de westelijke route wordt de mogelijkheid ontnomen om de tankwagens via de westelijke route aan te laten rijden om deze vervolgens via de oostelijke route Weesp te laten verlaten richting de A1. Dit heeft tot voordeel dat er geen bijzondere, risicoverhogende verrichtingen (keren op de weg of het volledig nemen van een rotonde) worden uitgevoerd.

Wanneer de westelijke en oostelijke route ruimtelijk worden vergeleken, wordt duidelijk dat beide routes gedeeltelijk langs bebouwd gebied zijn gelegen. De precieze invulling van de Bloemendalerpolder is ter hoogte van de westelijke route nog niet uitgewerkt in het bestemmingsplan. De trajectlengte langs bebouwd gebied is voor de oostelijke route daarbij ongeveer gelijk aan de westelijke route. Vanuit ruimtelijk oogpunt is in de huidige situatie geen voorkeursvariant aan te wijzen.

Vanuit zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is, op basis van de beschikbare informatie, geen directe voorkeur aan te wijzen ten aanzien van de aan te houden route.³ Wel dient opgemerkt te worden dat bij de oostelijke ontsluitingsroute grootschalige bluswatervoorzieningen (in de vorm van open water) aanwezig zijn. Vanuit het adagium 'een betrouwbare overheid' verdient het echter de voorkeur terughoudend om te gaan met het terugdraaien van besluiten. Hoewel nieuwe inzichten kunnen leiden tot een andere afweging, is de vraag of er in deze situatie sprake van is. De westelijke route heeft een voorkeur vanuit verkeerstechnisch oogpunt, ten aanzien van de overige afwegingsfactoren is er in de huidige situatie geen duidelijke voorkeursvariant aan te wijzen.

Verder is de mogelijkheid besproken dat de LPG-tankstations aan de Leeuwendeldseweg en de Gooilandseweg in één bevoorrading worden aangedaan. Ondanks het ontbreken van een routing gevaarlijke stoffen in de huidige situatie is het een tankwagen daarbij niet toegestaan een route door de bebouwde kom te nemen (artikel 19 Wvgs). Er zijn immers mogelijkheden om de onderlinge afstand te overbruggen via een route buiten de bebouwde kom. Overigens is dit deel van de analyse theoretisch van aard, de LPG-tankstations worden in de huidige situatie door een andere leverancier bevoorrad.

De Groene Punt en de Schans zijn twee aangewezen afsteeklocaties voor evenementenvuurwerk (figuur 4.13). Vervoer van evenementenvuurwerk is routeplichtig, maar aangezien er geen routing geldt in Weesp dient het vervoer de meest logische route aan te houden. Deze route loopt via de 's-Gravelandseweg door het buitengebied van Weesp, de alternatieve route loopt voor een groter gedeelte door het centrum van Weesp en dient derhalve niet gebruikt te worden. Overigens heeft er de afgelopen jaren geen vuurwerkshow plaatsgevonden op deze locaties.

³ Om de situatie in perspectief te schetsen moet worden opgemerkt dat zich ter hoogte van de Leeuwendeldseweg de spoorlijn Amersfoort – Diemen bevindt. Over deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In verhouding tot dit vervoer is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg relatief beperkt (in omvang en risico).



Figuur 4.13: Afsteeklocaties evenementenvuurwerk (paarse stippen) op ondergrond bestemmingsplannen. WebGIS (bestemmingsplannen uit ruimtelijkeplannen.nl)

De aanwezigheid van de propaantanks in het buitengebied geeft eveneens geen aanleiding om de routing gevaarlijke stoffen opnieuw in te voeren. Voor de bevoorrading van deze tanks wordt grotendeels gebruik gemaakt van wegen buiten de bebouwde kom en zijn veelal geen alternatieve routes aanwezig.

Conclusie

De ruimtelijke ontwikkelingen aan de noordkant van de gemeente Weesp hebben aanleiding gegeven het opheffen van de routing te heroverwegen. Uit de analyse wordt duidelijk dat er twee routeringsmogelijkheden zijn. De route via de nieuwe ontsluitingsweg heeft slechts de voorkeur vanuit verkeerskundig perspectief. Het is aanbevelingswaardig om de vervoerder, zodra de nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd is, op de hoogte te brengen van de nieuwe situatie. Met de huidige inzichten, zoals in de analyse beschreven, wordt geadviseerd om de routing gevaarlijke stoffen (voorlopig) niet opnieuw in te stellen. Na realisatie van de Bloemendalerpolder kan opnieuw bekeken worden of het aanwijzen van een route wenselijk is.

4.7 Overzicht

In voorgaande paragrafen is aan de hand van het beoordelingskader (§3.1) per gemeente geanalyseerd of het wenselijk is om de (eventueel aanwezige) routing gevaarlijke stoffen te continueren, te wijzigen of op te heffen. Tabel 4.1 geeft een bondig overzicht van de conclusies uit deze analyses.

Tabel 4.1: Overzicht conclusies uit analyses routing en gevaarlijke stoffen

	Huidige situatie	Advies	Bondige onderbouwing
Gemeente Blaricum	Routing	Routing in stand houden	Geen aanleiding tot wijzigen van de routing
Gemeente Gooise Meren	Routing (Bussum)	Routing opnieuw vaststellen	Geen aanleiding tot wijzigen van de routing
Gemeente Hilversum	Routing	Routing wijzigen	Optimalisatie veiligheidssituatie haalbaar door wijziging routing
Gemeente Huizen	Routing	Routing in stand houden	Ruimtelijke ontwikkeling leidt niet tot andere conclusie routing
Gemeente Laren	Routing	Routing opheffen	Routing heeft geen meerwaarde
Gemeente Weesp	Geen routing	(Voorlopig) geen routing instellen	Ontwikkeling leidt (voorlopig) niet tot andere conclusie routing

In de inleiding (hoofdstuk 1) is reeds aangegeven dat gemeente Wijdmeren niet actief deel heeft genomen aan deze evaluatie vervoer gevaarlijke stoffen. Om een volledig beeld voor Gooi en Vechtstreek te schetsen, wordt opgemerkt dat Wijdmeren in de huidige situatie geen gemeentelijke routing heeft. Er bestaat geen aanleiding om te verwachten dat de gemeente Wijdmeren op (korte) termijn een gemeentelijke routing in zal stellen.

5 Conclusies en aanbevelingen

Gemeenten hebben beleidsvrijheid om het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen via aangewezen routes te leiden. Verschillende gemeenten in de Gooi en Vechtstreek maken of maakten van deze beleidsvrijheid gebruik. Aan de hand van verschillende aspecten, waaronder de ligging van risicobronnen, de omgevingsbebouwing, de verkeerskundige situatie, de bestrijdbaarheid en overige (lokale) aspecten is per gemeente beschouwd of het wenselijk is om een routing gevaarlijke stoffen in te stellen, continueren of op te heffen.

Voor de gemeenten in Gooi en Vechtstreek richten de aanwezige routing gevaarlijke stoffen zich hoofdzakelijk op de bevoorrading van LPG-tankstations en eventueel doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van propaantanks is geconcludeerd dat deze zich hoofdzakelijk in het buitengebied bevinden. Het aanwijzen van een route voor deze tanks draagt niet bij aan het optimaliseren van de veiligheidssituatie aangezien de beschikbare routes (voor zover er alternatieve routes beschikbaar zijn) zich in het buitengebied bevinden. Tevens is het risiconiveau op deze locaties laag (vanwege de lage bebouwingsdichtheid).

Uit gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt daarbij dat de afzet van LPG de afgelopen jaren aan het dalen is (tabel 5.1). De veiligheidssituatie met betrekking tot het vervoer van LPG naar LPG-tankstations dient daarom bezien te worden in relatie tot de praktische situatie ter plaatse. Een omgevingsvergunning maakt vaak een grote doorzet mogelijk, maar bij een ruimtelijke afweging kan het beschouwen van de werkelijke situatie naast de maximale situatie nieuwe inzichten opleveren (als de LPG-verkoop bijvoorbeeld gestopt blijkt te zijn). Ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen is het daarom aanbevelingswaardig in gesprek te blijven met pomphouders en leveranciers over de toekomstige mogelijkheden. Ook de brandweer (Veiligheidsregio) heeft hierbij een belangrijke, adviserende rol vanuit de rol als kennisdrager ten aanzien van de bestrijding en risico- en crisiscommunicatie.

Tabel 5.1: Afzet LPG als motorbrandstof (in miljoenen liters per jaar) en procentuele wijziging t.o.v. voorgaande jaar

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
LPG	568	541	539	502	385	343
	-9,0 %	-4,8 %	-0,4 %	-6,9 %	-23,3 %	-10,9 %

De aanstaande Omgevingswet is een andere grote ontwikkeling die invloed zal hebben op het ruimtelijk (veiligheids)beleid van gemeenten. De Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) voorziet in een vernieuwde systematiek ter vervanging van de huidige externe veiligheid. Het risiconiveau aan de hand van een groepsrisicowaarde zal verdwijnen en hiervoor in de plaats komen aandachtsgebieden. Binnen deze aandachtsgebieden kunnen overheden (het Rijk, de provincie en gemeenten) maatwerkvoorschriften uitwerken. De (on)mogelijkheden van deze systematiek en de reikwijdte hieromtrent ten aanzien van gemeentelijke wegen wordt in aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet verder uitgewerkt.

Bijlage 1: Samenstelling projectgroep

De projectgroep evaluatie routing gevaarlijke stoffen Gooi en Vechtstreek bestond uit:

- Marc van Eijden (projectleider Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek)
- Dirk Engel (Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek)
- Ronald van Miltenburg (Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek)
- Marcel Lapidaire (Gooise Meren)
- Eelco Weyland (Huizen)
- Frances van Kooten (Hilversum)
- Remco de Waart (BEL Combinatie)

Begeleiding/penvoering evaluatie:

- Jeroen Eskens (projectleider Antea Group)
- Roel Kouwen (Antea Group)

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. (0570) 66 39 93
E. save@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.