

Nota gemeentelijke Route Gevaarlijke Stoffen Sliedrecht

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 richtinggevende regionale uitgangspunten opgesteld.

Bij de totstandkoming van de diverse routes gevaarlijke stoffen heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een coördinerende en ondersteunende rol vervuld. Dit mede om afstemming over de routing te krijgen tussen gemeenten onderling en met niet gemeentelijke wegbeheerders en met het oog op de bovengenoemde uitgangspunten.

Het 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 weg A15. Dit vervoer is in beeld gebracht en leidt nabij de A15 tot significante externe veiligheidsrisico's in de bebouwde kom van Sliedrecht. Dit heeft geleid tot saneringssituaties voor enkele woningen en de sanering hiervan is thans in uitvoering.

Een meer beperkte vervoersstroom betreft het regionale en deels lokale bestemmingsvervoer van gevaarlijke stoffen over de bij de provincie Zuid-Holland in beheer zijnde weg N482 welke aansluit op de N214.

Dit vervoer leidt niet tot significante externe veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom van Sliedrecht.

De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over lokale wegen is niet in beeld gebracht.

In bijlage 1 zijn wel de lokale vervoersbestemmingen van de meest risicovolle routeplichtige gevaarlijke stoffen weergegeven.

Naar verwachting leidt dit vervoer niet tot enige relevante externe veiligheidsrisico's binnen de bebouwde kom.

Waarom routing

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 betreffende 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 dan wel regionaal 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, 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 het college, dat het ontwerp ter kennisname aan de gemeenteraad stuurt, 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 het daarbij behorende besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Besluit VGS) van kracht geworden. Naar aanleiding hiervan dienen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (ex artikel 14, eerste lid WVGS) en door de provincie Zuid-Holland (ex artikel 16, eerste 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 18 t/m 24 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 gemedend moet worden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in art.11 van de Wet. Dit ongeacht of er een Route Gevaarlijke Stoffen geldt.

De routeplichtige gevaarlijke stoffen.

De Stoffen als bedoeld in artikel 12 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 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.

De Route Gevaarlijke Stoffen

De gemeenteraad is het orgaan dat deze route dient aan te wijzen met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 18 t/m 24 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 aangewezen respectievelijk vrijgegeven wegen. Over deze wegen worden veelal de grote bovenregionale en de bovenlokale vervoerstromen afgewikkeld. De A15 is bij wijziging van de WVGS (staatsblad 2013-307) door het Rijk aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wetswijziging (Wet basisnet) zal naar verwachting eind 2014 in werking treden en de gemeente Sliedrecht kan daarmee de A15 niet meer als Route Gevaarlijke Stoffen aanwijzen. Door de Provincie zijn alle bij hun in beheer zijnde wegen vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en deze wegen kunnen derhalve wel deel uitmaken van de Route Gevaarlijke Stoffen. Verder dient aangesloten te worden op een door een buurgemeente vastgestelde resp. vast te stellen Route Gevaarlijke Stoffen.

Alleen over rijks(basisnet)wegen en gerouteerde (delen van) wegen mogen de routeplichtige gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor de niet 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 specifieke 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 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.

Kwetsbare objecten

De route zal lopen langs een aantal kwetsbare objecten zoals Intratuin, Praktijkschool de Sprong, ASVZ dagactiviteit, De Lockhorst, Unit 4, ASVZ Prinsenweer, Loods 5 en SBO de Akker met kerk. De kans is echter groot dat op dit moment het transport ook al over deze route plaatsvindt aangezien de bedrijven voorraad dienen te worden. Het is dan ook een risico dat niet te vermijden is.

Bebording

In artikel 20 WVGS 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 slecht 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.

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. Daarnaast maakt het door de gemeente afgeven van ontheffingen om van de route af te wijken eveneens deel uit van deze handhaving.

In de praktijk zal alleen de politie inzetbaar zijn voor de handhaving van lokale routeringsbesluiten. De vervolging van overtreders is de verantwoordelijkheid van het openbaar ministerie dat 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. 11 WVGS). 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 gaat, 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 (met uitzondering van de A15) 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 lokale wegvervoer van gevaarlijke stoffen over de bedrijventerreinen Nijverwaard, De Driehoek en Noord-Oost Kwadrant dient het routeringsbesluit te leiden tot een minimale regulering van dergelijk vervoer over deze terreinen;
5. Bij de routeringsaanpak wordt geanticipeerd op de wetswijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van een landelijk Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen;
6. 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;
7. 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*
- *de uitvoering van het vastgestelde routeringsbesluit (ontheffen, handhaven en monitoren).*

Waarom routing in Sliedrecht

Via een nieuwe routing wordt in Sliedrecht 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, hoewel beperkt, 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 Sliedrecht neemt hiermee toe. De administratieve last voor gemeente en vervoerders is hierbij beperkt tot het meest noodzakelijke.

De 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 Het Kompas. 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).

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen bepaalt dat het ontwerp raadsbesluit toegezonden dient te worden aan het bestuur van de Veiligheidsregio.

Daarnaast kan de raad op basis van artikel 3.13, tweede lid van de afdeling 3.4 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 overige relevante wegbeheerders.

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.

De 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. Provinciale weg N482 vanaf de gemeentegrens tot aan de kruising met de Sportlaan en Stationsplein vanwege de mogelijke bestemmingen in het buitengebied en bedrijventerrein Noord Oost Kwadrant.

Binnen de bebouwde kom:

1. Ouverture vanaf de op en afrit A15 tot aan de Parallelweg weg vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerreinen Nijverwaard en de Driehoek.
2. De Parallelweg vanaf de Ouverture tot aan de kruising met de Stationsweg en Stationsplein vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerreinen Nijverwaard en de Driehoek.
3. De Rivierdijk vanaf de op- en afrit zuidzijde A15 tot aan de kruising met de Zwijskade en de Peulenlaan vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerrein Noord Oost Kwadrant en industrieterrein De Peulen in Hardinxveld-Giessendam.
4. De Zwijskade van af de kruising met de Rivierdijk en de Peulenlaan tot en met de kruising met de Sportlaan en de Schapedijk vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerrein Noord Oost Kwadrant.
5. De Sportlaan vanaf de kruising met de provinciale weg N482 en Stationsplein tot en met de kruising met de Zwijskade en de Schapedijk vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerrein Noord Oost Kwadrant.
6. De provinciale weg N482 vanaf de kruising met de Stationsweg en Stationsplein tot aan de gemeentegrens vanwege de mogelijke bestemmingen bedrijventerrein Noord Oost Kwadrant en bestemmingen buiten de bebouwde kom.

Een en ander ook weergegeven in de bijgevoegde kaart routing wegvervoer gevaarlijke stoffen Sliedrecht.

Het Stationsplein wordt niet als route aangewezen om te voorkomen dat doorgaand sluipvervoer van gevaarlijke stoffen tussen de A15 en de N214 kan ontstaan welk vervoer niets binnen de bebouwde kom van Sliedrecht te zoeken heeft.

Het voorgestelde routeringsbeleid buiten de bebouwde kom

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en verkregen inzichten wordt voorgesteld voor het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over niet gerouteerde wegen gelegen buiten de bebouwde kom een algehele ontheffing van het vervoersverbod te verlenen 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 kaart routing.

Het voorgestelde routeringsbeleid voor bedrijventerreinen Nijverwaard, De Driehoek en Noord Oost Kwadrant

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten en verkregen inzichten wordt voorgesteld voor het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over deze bedrijventerreinen naar een bestemming gelegen op deze terreinen een algehele ontheffing van het vervoersverbod te verlenen. Zie ook bijgevoegde kaart routing.

Het voorgestelde routeringsbeleid voor overige bestemmingen binnen de bebouwde kom

In de huidige situatie betreft het drie bestemmingen aan de Industrieweg, twee bestemmingen aan de Molendijk en een bestemming aan de Rivierdijk.

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten, in het bijzonder die met betrekking tot de veiligheid in de bebouwde kom met name waar sprake is van bevolkingsconcentraties wordt voorgesteld het vervoer van routeplichtige stoffen naar deze bestemmingen door middel van een af te geven ontheffing om van de vastgestelde route te mogen afwijken te reguleren.

De 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 die afgestemd is met Rijkswaterstaat en de provincie. Dit is voor Sliedrecht uitgewerkt in het in bijlage 3 opgenomen bebordingsplan.

De hiermee samenhangende kosten voor het aanschaffen van een bord bedragen € 120,- per bord. De totale kosten voor de borden bedragen 21 borden maal €120,- per stuk is €2.520,-.

De plaatsing van alle bebording is voor rekening van de gemeente. Het onderhoud van de borden op gemeentelijk grond gebied is daarnaast ook voor rekening van de gemeente.

De 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 Sliedrecht in rekening gebracht. De bedoeling is dat deze gemaakte kosten middels de gemeentelijke legesverordening verhaald gaan worden op de aanvrager van de ontheffing. Het legestartief voor het in 2015 in behandeling nemen van een ontheffingsaanvraag voor een nieuwe ontheffing bedraagt € 612,36 of € 204,12 voor een aanvraag (jaarlijks verlenging) van een bestaande ontheffing door dezelfde aanvrager. 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 zal het team VROM van de gemeente zorgdragen voor de verrekening van de legeskosten richting de aanvrager.

Op basis van het voorliggende routeringsbesluit zullen er voor 6 bestemmingen gelegen in de bebouwde kom ontheffingen verleend moeten worden (zie bijlage 1).

Een separaat voorstel tot wijziging/aanpassing van de gemeentelijke “Legesverordening” zal nog worden opgesteld.

Overige handhaving

Over de dekking van deze uitvoeringskosten van de Omgevingsdienst en regionale brandweer zijn geen afspraken gemaakt.

Als uitgangspunt hiervoor geldt dat deze dekking binnen de beschikbare middelen van en afspraken over reguliere uitvoeringstaken van deze organisaties 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.

Bijlagen:

- 1. Gegevens vervoer en bestemmingen wegvervoer gevaarlijke stoffen*
- 2. Leidraad routeringsbebording*
- 3. Bebodingsplan*

Bijlage 1: Vervoersbestemmingen routeplichtige gevaarlijke stoffen

Naam	Locatieadres	Omgevingstype	Hoofd CBI omschrijving	aard opslag GS
Lasparters Sliedrecht B.V.	Industrieweg 20 3361 HJ Sliedrecht	industriegebied, kleinschalig	Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	propanareservoir
IHC Hytop B.V. / IHC Systems B.V. / IHC Drives & Automation B.V./IHC Smit B.V.	Industrieweg 30 3361 HJ Sliedrecht	industriegebied, grootschalig	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:- p.o. >= 2.000 m²	propanareservoir
Visscher Scheepsreparatie	Industrieweg 51b 3361 HJ Sliedrecht	industriegebied, grootschalig	Scheepsbouw en -reparatie	propanareservoir
Maatschap Smits	Kweldamweg 10 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	Fokken en houden van rundvee	propanareservoir
J. Smits - Van den heuvel	Kweldamweg 2 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	butaan, propaan, LPG (in tanks):- bovengronds, < 2 m³	propanareservoir
P.C. Maat V.O.F.	Kweldamweg 30 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	Fokken en houden van rundvee	propanareservoir
de heer A.A. Maat	Kweldamweg 36 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	Fokken en houden van rundvee	propanareservoir
Stal Smits B.V.	Kweldamweg 4 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	Fokken en houden van overige graasdieren:- paardenfokkerijen	propanareservoir
Verheij Groenbeheer B.V.	Kweldamweg 49 3364 BC Sliedrecht	landelijk gebied	Dienstverlening t.b.v. de landbouw, plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven	propanareservoir
Helbro Kleinbuscentrale b.v.	Lelystraat 97 3364 AH Sliedrecht	industriegebied, grootschalig	Benzineservisestations:- met LPG , 500 m³ /jr	LPG-reservoir
ABB Bouw B.V.	Molendijk 160 3361 ER Sliedrecht	gemengd gebied, industrieel	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	propanareservoir
G. Nederveen Holding B.V.	Molendijk 177 3361 EM Sliedrecht	gemengd gebied, ambachtelijk	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	propanareservoir
K. Langerak	Parallelweg 1 3364 AK Sliedrecht	landelijk gebied	Fokken en houden van rundvee	propanareservoir
C.H. van Es (voorheen J.Guijs in 2010 overleden)	Parallelweg 21 3364 AK Sliedrecht	landelijk gebied	butaan, propaan, LPG (in tanks):- bovengronds, < 2 m³	propanareservoir
Manege Stal Alblas	Parallelweg tussen nr. 19 en 21 3364 AK Sliedrecht	landelijk gebied	Maneges	propanareservoir
Podt Alplain Kunststoffen B.V. / Plastirol B.V. / Redisol B.V.	Ringersstraat 1 3364 BA Sliedrecht	industriegebied, grootschalig	Kunststofverwerkende bedrijven:- zonder fenolharsen	propanareservoir
Vink Diesel B.V.	Rivierdijk 76 3361 AR Sliedrecht	gemengd gebied, industrieel	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:- p.o. >= 2.000 m²	propanareservoir

Bijlage 2: Leidraad routeringsbebording

Doel van deze leidraad is om binnen de regio Zuid-Holland Zuid tot een voor ieder zo'n eenduidig mogelijke en samenhangende bebordingsaanpak en bebordingsplannen te komen. Deze leidraad is opgesteld door de coördinator van het project 'Routing transport gevaarlijke stoffen' in Zuid-Holland Zuid. Het betreft een leidraad en geen verplichting.

De leidraad is besproken met Rijkswaterstaat ZH en de provincie Zuid-Holland. Rijkswaterstaat toetst bebordingsplannen voor haar wegen aan haar interne CROW-richtlijn 222 en haar interne uitwerking daarvan welke niet beschikbaar wordt gesteld. Rijkswaterstaat voelt om deze reden zich niet gebonden aan de inhoud van deze leidraad.

Routeplichtige gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen als bedoeld in bijlage 2 art 4 van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG).

Het VLG zal op dit punt in 2011 aangepast worden en hierbij in overeenstemming gebracht worden met de sinds 2010 geldende categorie-indeling voor wegtunnels zoals opgenomen in de wijziging van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen van 11 december 2009.

Bebording van de routing

Na aanwijzing van een route voor transport van gevaarlijke stoffen door de gemeenteraad, dient deze route te worden aangegeven met borden van het model K14 (Wvgs, art. 20). Model K14 is het oranje bord met de zwarte stip en pijl, zoals genoemd in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 (zie ook figuur 1).



Figuur 1: Verkeersbord model K14

In deze leidraad wordt een handreiking aangedragen met betrekking tot de bebording van de routing gevaarlijke stoffen. Het doel van deze notitie is:

- ⌚ Het nastreven van een vaste structuur in de bebording van de routing in alle gemeenten in Zuid-Holland Zuid;
- ⌚ Het aangeven van een procedure om borden te plaatsen en te verwijderen.

Allereerst wordt ingegaan op het beborden van verschillende soorten wegen. Belangrijk is dat deze leidraad bedoeld is voor standaard situaties. Wellicht dat voor specifieke locaties in de gemeenten een maatwerkoplossing nodig is, waarin de leidraad niet voorziet. In dat geval luidt het advies de handreiking zo nauwgezet mogelijk te volgen.

In het tweede deel wordt de procedure voor het beborden van rijkswegen en provinciale wegen doorgenomen. In dit deel wordt getracht de rollen van de verschillende partijen zoveel mogelijk te verduidelijken. Bovendien geeft dit deel de procedure weer die gemeenten kunnen volgen bij het plaatsen of verwijderen van verkeersborden op provinciale of rijkswegen.

1. Algemene uitgangspunten voor plaatsing routeringsbebording

Het plaatsen van routeringsbebording dient zich zoveel mogelijk te beperken tot de bebouwde kom respectievelijk tot het doelbewust mijden of benaderen van de bebouwde kom. Dit met bijzondere aandacht voor situaties waarbij sprake is van het van richting veranderen, het doodlopen of van het beëindigen van een route. Dit betekent dat in situaties waarin dit niet het geval is in principe geen bebording geplaatst hoeft te worden ook al is sprake van een gerouteerde weg.

2. Wijze van beborden

In de Richtlijn Bewegwijzering 2014 (CROW publicatie 322 van 23 januari 2014) wordt kort ingegaan op het beborden van rijks- en provinciale wegen. Omdat de inrichting van wegen verschilt wordt er een onderscheid gemaakt naar type weg:

- ⌚ Nationale stroomwegen;
- ⌚ Regionale stroomwegen;
- ⌚ Gebiedsontsluitingswegen;
- ⌚ Gemeentelijke wegen (erftoegangswegen).

In de volgende paragrafen zal per type weg aangegeven worden welke uitgangspunten voor bebording worden nagestreefd. Daarnaast is er aandacht voor doodlopende routes.

2.1 Nationale stroomwegen

Onder deze categorie vallen de autosnelwegen. Binnen Zuid-Holland Zuid zijn dat de A15, de A16, de A27 en de A29. Deze wegen zijn uitgerust met ongelijkvloerse kruisingen met op- en afritten, hebben meerdere rijstroken en zijn ingericht voor een maximum snelheid van 120 kilometer per uur.



De CROW-richtlijn 322 geeft voor deze wegen aan dat de doorgaande route voor transport van gevaarlijke stoffen geen bewegwijzering behoeft. Alleen de afritten waarop aangesloten wordt op een route waar onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte route voor vervoer van gevaarlijke stoffen worden bebord. Aangezien het de vooraanduiding van een route betreft wordt daarom een vierkant, oranje bord met zwarte stip boven de afritbewegwijzering geplaatst, zie figuur 2.

Figuur 2: Vooraanduiding route gevaarlijke stoffen

Om te voorkomen dat langs de wegen een scala aan verkeersborden op verschillende plekken komt te staan, moeten de routeringsborden zoveel mogelijk geïntegreerd worden in de bestaande bewegwijzering (bv. de blauwe ANWB-borden). Op bewegwijzering met een schuin- en omhoog wijzende richtingpijl dient het symbool links van de afritnummeraanduiding bovenop het paneel geplaatst te worden en op de panelen met rijstrookpijlen midden bovenop.

Leidraad autosnelwegen:

- Alleen waar onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte route voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt een afslaan beweging bebord en wel met een vooraanduidingsbord;
- Doorgaande routes worden niet aangegeven;
- Bebording wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande bewegwijzering;
- De verkeersborden zijn goed zichtbaar en belemmeren niet het zicht op andere borden of wegen.

2.2 Regionale stroomwegen

De categorie regionale stroomwegen bestaat over het algemeen uit de autowegen waar 100 kilometer per uur gereden mag worden. In Zuid-Holland Zuid gaat het om de N3.

Vaak zijn deze wegen ook voorzien van ongelijkvloerse kruisingen, maar ook gelijkvloerse kruisingen doen zich af en toe wel voor.

Bij een doorgaande route worden de afritten waar onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte route voor vervoer van gevaarlijke stoffen bebord d.m.v. een vooraanduidingsbord van de route transport gevaarlijke stoffen (figuur 2). Voor de doorgaande route zelf hoeven geen borden geplaatst te worden.

Is geen sprake van een doorgaande route, maar alleen van een afslaande route, dan wordt in ieder geval bebord en wordt gebruik gemaakt van model K14 om de afrit aan te geven.

Voor gelijkvloerse kruisingen geldt dat alleen bewegwijzerde kruisingen bebord worden. Met bewegwijzerde kruisingen wordt bedoeld de kruisingen waar weggebruikers aanwijzingen krijgen voor het bereiken van bestemmingen (plaatsen, industriegebieden, etc.). Niet bewegwijzerde kruisingen worden veelal alleen door vervoerders van gevaarlijke stoffen gebruikt die een bestemming willen bereiken en lokaal bekend zijn. Vervoerders zullen deze wegen alleen gebruiken wanneer zij een herkomst- of bestemming via deze weg willen bereiken.

Leidraad regionale stroomwegen:

- Bij kruisingen worden alleen bewegwijzerde kruisingen bebord en wel voor afslaande beweging via vooraankondigingsbebording waar onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte route voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Doorgaande routes worden niet aangegeven;
- Bij beëindiging van de doorgaande route wordt de afslaande routebeweging bebord met een bord model K14;
- Bebording wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande bewegwijzering;
- De verkeersborden zijn goed zichtbaar en belemmeren niet het zicht op andere borden of wegen;
- Bij lichtwegwijzers en handwijzers wordt het betreffende symbool, indien mogelijk vermeld op een aparte arm.

2.3 Gebiedsontsluitingswegen

Onder gebiedsontsluitingswegen worden ook wel de 80 km/uur wegen verstaan. Dit kunnen zowel rijks- als provinciale of in enkele gevallen gemeentelijke wegen zijn. Veelal zijn deze wegen voorzien van gelijkvloerse kruisingen. In Zuid-Holland Zuid gaat het om de volgende wegen:

Hoeksche Waard: de N217, N489, N488, N487, N490 en de N491

Drechtsteden: de N214 en de N915 (omleidingsroute brug over de Noord)

Alblasserwaard en Vijfheerenlanden: de N214, N216, N480, N481, N482, N479, N830 en de N484.

In lijn met de bovenstaande uitgangspunten, worden voor dit soort wegen alleen de bewegwijzerde kruisingen via een vooraankondigingsbord bebord waarbij onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte onderliggende route voor vervoer van gevaarlijke stoffen en wel voor afslaande beweging naar de onderliggende route. Doorgaande routes worden in principe niet bebord. Is geen sprake van een doorgaande route, maar alleen van een afslaande route, dan wordt gebruik gemaakt van model K14 om de afrit aan te geven.

Om te voorkomen dat er op verschillende punten borden aangebracht worden, wordt aanbevolen om deze borden aan te brengen op de reguliere bewegwijzering, maar wel voor de kruising.

Leidraad gebiedsontsluitingswegen:

- Alleen bij niet doorgaande routes wordt bebord volgens model K14;
- Alleen bewegwijzerde kruisingen van een doorgaande route waarbij onzekerheid **kan** bestaan of deze aansluit op een verplichte onderliggende route worden voor afslaande beweging bebord volgens vooraankondigingsbebording;
- Doorgaande routes worden in principe niet aangegeven;
- Bebording wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande bewegwijzering;
- De verkeersborden zijn goed zichtbaar en belemmeren niet het zicht op andere borden of wegen;
- Bij lichtwegwijzers en handwijzers wordt het betreffende symbool, indien mogelijk vermeld op een aparte arm.

2.4 Gemeentelijke wegen

Onder gemeentelijke wegen worden de wegen verstaan die onder het beheer van de gemeente vallen en geen deel uitmaken van de bovenstaande categorieën. Het betreft dan wegen binnen de bebouwde kom (50 kilometer per uur) of ringwegen (70/80 kilometer per uur).

Voor deze wegen worden de bewegwijzerde kruisingen voorzien van borden volgens model K14 voor de doorgaande routes én de afslaande routes.

Leidraad gemeentelijke wegen:

- Alleen bewegwijzerde kruisingen worden bebord volgens model K14 (zowel doorgaande als afslaande routes);
- Bebording wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande bewegwijzering;
- De verkeersborden zijn goed zichtbaar en belemmeren niet het zicht op andere borden of wegen;

2.5 Doodlopende routes

In een enkel geval is er sprake van een doodlopende route (let op: dit is niet hetzelfde als een doodlopende weg). Hiervoor luidt in ieder geval het advies om aan het eind van de route een bord K14 te plaatsen met 3 parallelle lijnen die diagonaal op het bord zijn aangebracht (zie figuur 3). In dat geval moet er ter plaatse de mogelijkheid tot keren aanwezig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een rotonde.



Figuur 3: Bord einde route

Tevens wordt aanbevolen om aan het begin van de doodlopende route een wit onderbord met zwarte letters aan te brengen met een mededeling die aangeeft dat het hier een doodlopende route betreft.

Leidraad doodlopende routes:

- Het einde van een doodlopende route wordt aangegeven met een K14 bord met diagonale strepen;
- Het begin van een doodlopende route wordt voorzien van een wit onderbord met zwarte letters met aanduiding van de doodlopende route.

2.6 Bebording wegtunnels



De hierboven geschetste routeringsbebording mag niet in strijd zijn met de bebording (model C22 uit bijlage 1 RVV) verband houdende met de gesloten verklaring van wegtunnels voor het vervoer van daartoe in het in VLG Bijlage 2 art 4 aangewezen categorieën van gevaarlijke stoffen (figuur 4). In Zuid-Holland Zuid is sprake van een drietal categorie C wegtunnels te weten de Drechtunnel (A16), de Noordtunnel (A15) en de Kiltunnel (N217). en van een categorie D wegtunnels te weten de Heinenoordtunnel (A29)

Door al deze tunnels mogen geen routeplichtige gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De beheerder van een wegtunnel dient zorg te dragen voor deze bebording.

Figuur 4: tunnelbebording

3. Rolverdeling en procedure tot plaatsing

Het beborden van de routing is primair een lokaal en regionaal veiligheidsbelang van de gemeenten. Daarom is de centrale rol bij het realiseren van bebording van de routing weggelegd voor de gemeente.

Het wegbeheer is in Nederland ondergebracht bij verschillende partijen. Binnen Zuid-Holland Zuid zijn van belang:

- ⌚ Rijkswaterstaat;
- ⌚ Provincie Zuid-Holland;
- ⌚ Gemeenten Zuid-Holland Zuid.

Het plaatsen van borden is met beleid, regels en procedures omkleed welk per wegbeheerder verschillen. Uitgangspunt is dat alle wegbeheerders aan de plaatsing van de bebording hun medewerking verlenen. Om dit tot een goed einde te brengen dient aan een aantal randvoorwaarden voldaan te worden.

3.1 vergunning-/goedkeuringsprocedure plaatsing bebording langs rijks- en provinciale wegen

Om routeringsborden langs wegen in beheer bij het rijk te mogen plaatsen is een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) vereist. De aanvraag om vergunning wordt door Rijkswaterstaat getoetst aan de interne CROW-richtlijn 222 en een interne notitie waarin deze verder is uitgewerkt. Een uitgewerkt bebordingsplan dient onderdeel van de aanvraag te zijn.

Op grond van het Besluit leges Wet beheer rijkswaterstaatswerken moet leges betaald worden voor de vergunning (ca. €200,-) en tevens moeten de door rijkswaterstaat hiertoe gemaakte externe advieskosten betaald worden (ca. €500,- per aansluiting). Zie voor procedure ook www.rijkswaterstaat.nl/vergunningen.

Om routeringsborden langs wegen in beheer bij de provincie geplaatst te krijgen is een door de provincie goedgekeurd bebordingsplan vereist.

Een aanvraag om vergunning kan ingediend worden bij:

Voor alle provinciale wegen	Provincie Zuid-Holland Dienst Beheer Infrastructuur Afdeling District Landelijk gebied Postbus 90602 2509LP DEN HAAG
Voor rijkswegen binnen Zuid-Holland Zuid	Rijkswaterstaat West Nederland District Zuid Postbus 556 3300AN, ROTTERDAM

3.2 Bebordingsmogelijkheden rijks- en provinciale wegen

Om tot de opstelling van succesvolle bebordingsplannen te komen is met Rijkswaterstaat ZH en de provincie vooroverleg gevoerd. Dit op basis van de uitgangspunten van deze leidraad en op basis van de richtinggevende regionale uitgangspunten met betrekking tot de afwikkeling van het bovenlokale vervoer van gevaarlijke stoffen vooroverleg gevoerd.

Hieruit is gebleken dat voor te routeren rijkswegen, ten opzichte van de huidige tunnel- en routeringsbebording, slechts op enkele kruisingen (A16 afslag HI-Ambacht en N3 afslag Breda en afslag Dordtse Kil) mogelijk aanvullende routeringsbebording aan de orde komt.

Inzake het eventueel plaatsen van K14 borden op de A16 en N3 zal door Rijkswaterstaat intern nog worden afgestemd of dit wenselijk is.

Voor te routeren provinciale wegen gaat het in eerste aanleg om mogelijke bebording op de N216 bij de kruising met de A15, de kruising van de N481 met de N480, de kruising van de N479 met de N480, de N216 bij het veer naar Schoonhoven, de N479 bij het veer naar Bergstoep, de N482 nabij bebouwde kom Sliedrecht, de N217 in Dordrecht, de N217 bij 's-Gravendeel, de N217 bij het veer naar Hekelingen, de N487 bij aansluiting op de A29, en wellicht de N217 nabij bebouwde kom Oud-Beijerland.

Nadat met de regiogemeenten, op basis van deze leidraad en de regionale routeringsuitgangspunten overleg is gevoerd over de door hen gewenste routing en routeringsbebording zal over het laatste nader overleg gevoerd worden met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland ten behoeve van de in te dienen bebordingsplannen.

3.3 Het bebordingsplan

De gemeente dienen, mede ten behoeve van de bovengenoemde vergunning-/goedkeuringprocedure plaatsing bebording, een bebordingsplan op te stellen.

In een bebordingsplan wordt aangegeven op welke locaties welke borden moeten worden aangebracht. Dit rekening houdend met de richtinggevende regionale uitgangspunten en met wat hierover in regionaal verband is afgesproken met rijkswaterstaat en provincie. Per locatie wordt geïnventariseerd of de bebording geïntegreerd kan worden in de bestaande bewegwijzering of dat er een apart bord aangebracht moet worden. In beide gevallen wordt de locatie en hoogte van het bord benoemd. In het geval van integratie in bestaande bewegwijzering wordt ook het unieke nummer van de bewegwijzering vermeld, zodat de betreffende wegbeheerder direct inzichtelijk heeft om welk bord het gaat.

Leidraad minimale inhoud bebordingsplan:

- Een overzicht van de locaties waar de bebording wordt aangebracht (met een toegevoegde overzichtskaart);
- Benoeming van de unieke nummers van de bestaande bewegwijzering waar het bord bij wordt geplaatst;
- Benoeming van plek bevestiging bord (locatie en hoogte);
- De uitvoering van het bord;
- Een planning en verdeling van de werkzaamheden;
- Een kostenraming en –grondslag;
- Een overzicht van de benodigde maatregelen om de werkzaamheden uit te kunnen voeren.
- **p.m. (overige eisen van RWS en provincie)**

Om tot een succesvolle vergunning-/onthefingstraject bij niet gemeentelijke wegbeheerders te komen is het verstandig met hen overleg te voeren over een concept-bebordingsplan.

Ten aanzien van de bebording van niet gemeentelijke wegen is het aan te bevelen hiervoor afzonderlijke, onderling afgestemde, regionale bebordingsplannen te maken. De redenen hiervoor zijn:

- het is het meest praktisch voor de betreffende wegbeheerder en de weggebruiker als een weg, die door meerdere gemeenten loopt, op één moment van verkeersborden wordt voorzien; de overlast voor weggebruikers door wegwerkzaamheden wordt daardoor tot een minimum beperkt;
- er hoeft per wegbeheerder slechts één vergunning/onthefing aangevraagd te worden hetgeen door rijkswaterstaat in rekening gebrachte leges- en eventuele advieskosten scheelt.

Een gemeentelijke wegbeheerder kan dergelijke bebordingsplannen voorbereiden namens en afgestemd met de regiogemeenten en deze vervolgens met mandaat namens de regiogemeenten in één keer in procedure brengen.

3.4 Procedure bij plaatsing

Als de bebordingsplannen zijn opgesteld en de benodigde vergunning en goedkeuring zijn verkregen kan tot plaatsing van de bebording worden overgegaan.

Als partij die de routing vastgesteld heeft met de plicht de routing correct aan te geven, zal de gemeente de volgende taken moeten vervullen:

- ⌚ Aanbrengen van de bebording op gemeentelijke wegen, al dan niet gedelegeerd aan een derde partij (bv. aannemer);
- ⌚ Het in overleg met de Dienst Beheer Infrastructuur van de provincie Zuid-Holland laten aanbrengen van de bebording op provinciale wegen;
- ⌚ Het in overleg met het betreffende wegendistrict van rijkswaterstaat ZH laten aanbrengen van de bebording op bij het rijk in beheer zijnde wegen;

In principe laten rijkswaterstaat en de provincie de borden langs hun wegen zelf plaatsen. Maar in overleg met een gemeente of regio (lees feitelijk opdrachtgever) kan daar eventueel in voorkomende gevallen van worden afgeweken.

Daartoe uitgenodigde private partijen stellen op basis van een bebordingsplan een offerte voor de aanschaf en plaatsing van de bebording op. Vervolgens wordt op basis hiervan (aan een van hen) opdracht tot plaatsing verleend. De bebording wordt vervolgens geplaatst en tot slot vindt er opleveringscontrole plaats. Voorafgaand aan de plaatsing van de borden neemt de opdrachtgever contact op met de diverse betrokken wegbeheerders. Partijen wijzen hiertoe contactpersonen aan en informeren elkaar hierover.

De kosten voor de plaatsing van de bebording en de kosten van de vervaardiging van de borden zullen pas definitief duidelijk worden na de offertes.

De plaatsingskosten per bord zullen in volgorde van gemeente, provincie en rijk oplopen.

De rijks- en provinciale wegen zijn met name bestemd voor de afwikkeling van bovenlokaal vervoer. Het ligt derhalve voor de hand dat de regiogemeenten de plaatsingskosten langs deze wegen gezamenlijk delen.

Echter de provincie zal hierbij naar verwachting de plaatsingskosten voor haar rekening willen nemen op voorwaarde dat zij zelf de borden laat plaatsen (overname opdrachtgeversrol voor haar wegen). Definitieve duidelijkheid hierover is er na de beoordeling van de betreffende bebordingsplannen.

3.5 Procedure bij verwijdering

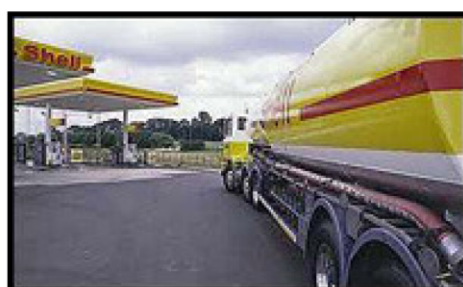
Om in overeenstemming met de routing te beborden zullen in enkele gemeenten borden wellicht weggehaald moeten worden. Ook hiervoor geldt in principe dat medewerking van de desbetreffende wegbeheerders nodig is, aangezien er werkzaamheden op de weg plaatsvinden. De procedure voor het aanbrengen van borden, zoals in de punten 3.2 en 3.4 beschreven, kan in dat geval gevolgd worden en dit dient deel uit te maken van de bebordingsplannen.

4. Beheer en onderhoud

De borden zijn eigendom van de betreffende wegbeheerder. Het beheer en onderhoud hiervan is hun verantwoordelijkheid. Dit tenzij hierover met de andere wegbeheerders andere afspraken zijn gemaakt. Elke wegbeheerder heeft een overzicht van de borden langs de wegen in haar beheer. Na een verzoek tot plaatsing zullen de betreffende borden dan ook geregistreerd staan in de administratie van de wegbeheerders. Op het moment dat een bord beschadigd is door bijvoorbeeld een aanrijding, is de betreffende wegbeheerder verantwoordelijk en draagt op eigen kosten zorg voor vervanging hiervan.

Bijlage 3: Bebordingsplan

BEBORDINGSPLAN



1. Inleiding

1.1 Bebording van de routing

Na aanwijzing van een route voor transport van gevaarlijke stoffen door de gemeenteraad, dient deze route te worden aangegeven met borden van het model K14 (Wvgs, art. 20). Er wordt gestreefd om een vaste structuur in de bebording van de routing in alle gemeenten in Zuid-Holland Zuid te hanteren.

In de gemeente Sliedrecht worden zowel gebiedsontsluitingswegen (N482) als lokale wegen van bebording voorzien. De richtlijnen voor deze wegen, zijn hieronder weergegeven:

- Alleen bewegwijzerde kruisingen worden bebord (zowel doorgaande als afslaande routes);
- Bebording wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande bewegwijzering;
- De verkeersborden zijn goed zichtbaar en belemmeren niet het zicht op andere borden of wegen.

1.2 Procedure bij plaatsing

De grootste rol bij bebording van de routing is weggelegd voor de gemeente. De gemeente heeft de routing vastgesteld en heeft van daaruit de plicht om de routing correct aan te geven.

Het plaatsen van borden op alle wegen, dus ook de wegen in beheer van een andere wegbeheerder, is een taak van de gemeente, temeer omdat het beborden van de routing een lokaal veiligheidsbelang van de gemeente is.

De gemeente heeft voor het aanbrengen van de borden en het nemen van verkeersmaatregelen t.b.v. de plaatsing van de borden toestemming nodig van de Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Beide partijen dienen door de gemeente hiervan schriftelijk op de hoogte te worden gesteld.

2. Aanbrengen bebording

2.1 Plaatsing

In het kader van de routing gevaarlijke stoffen, zal de gemeente Sliedrecht (bij goedkeuring van provincie en Rijkswaterstaat) op onderstaande locaties de bebording aan brengen. Het voorstel is het verkeersbord K14 rechts boven de bestaande bewegwijzering te plaatsen.

2.2 Indienen aanvraag

Om de borden te kunnen aanbrengen zal de gemeente toestemming vragen aan de desbetreffende wegbeheerder. Door middel van een aanvraag aan de wegbeheerder kan deze toestemming worden verkregen. De aanvraag dient minimaal 2 weken van tevoren te worden ingediend. In de aanvraag moet worden vermeld:

- Een overzicht van de locaties waar de bebording wordt aangebracht (met overzichtskaart);
- Benoeming van de unieke nummers van bewegwijzering waar het bord bij wordt geplaatst;
- Benoeming van plek bevestiging bord (locatie en hoogte);
- Een planning van de werkzaamheden;
- Een overzicht van benodigde maatregelen om de werkzaamheden uit te kunnen voeren.

De wegbeheerders zullen na behandeling van de aanvraag (bij goedkeuring) een contactpersoon vermelden.

Eisen provincie Zuid-Holland

- Minimaal drie weken vóór uitvoering moet de uitvoerend aannemer een verkeersmaatregelenplan en uitvoeringsplanning ter keuring aanleveren bij het loket tvn pzh.nl. Verkeersmaatregelen moeten voldoen aan het gestelde in CROW 96b, meest recente versie, en moeten bij plaatsing worden gekeurd door de genoemde rayonopzichter.
- In geval van een omleiding over het omliggende wegennet moet het omleidingsplan minimaal zes weken voor uitvoering ter keuring worden aangeboden. Hiervoor kunt u contact opnemen met de heer J.D.B. van Kerkvoorde (tel. 06 31 96 48 12). Meer informatie kunt u vinden op: www.zuid-holland.nl/tvn.
- Tenminste vier dagen voor plaatsing van de borden dient contact te worden opgenomen met de rayonopzichter, de heer R. Eikelenboom, telefoon 06-205 95 744.
- Tijdens het plaatsen van de borden mag het verkeer niet worden gehinderd of in gevaar worden gebracht en geen schade te worden toegebracht aan het weggebied.
- De provincie Zuid-Holland is gevrijwaard van aan derden toegebrachte schade die met de plaatsing van de borden verband houdt.
- De aanwijzingen namens de provincie Zuid-Holland gegeven dienen strikt en onmiddellijk te worden opgevolgd.

Eisen Rijkswaterstaat

P.M.

Bebordingskaart

