


De informatievoorziening nader beschouwd

Routering gevaarlijke stoffen wegvervoer



De routering van het wegvervoer van gevaarlijke lading is in de praktijk vaak niet duidelijk voor logistieke dienstverleners. De informatievoorziening hierover vanuit de gemeenten is niet effectief. Daarom hebben TNO en EVO laten onderzoeken hoe het beter kan. Een van de aanbevelingen is een landelijk overzicht van alle routeringen in Nederland.

Tekst: Stan van Rossum en Nils Rosmuller

Bron: Van Rossum, S.
(2014)

De gevolgen van ongelukken bij het wegvervoer van gevaarlijke stoffen kunnen worden beperkt als er zoveel mogelijk om dichtbevolkt gebied heen wordt gereden. Dit 'vermijden' van dichtbevolkt gebied is gerealiseerd door artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Zonder een geldige reden mag een chauffeur zich volgens dit wetsartikel niet in de bebouwde kom begeven.

Routeplichtige stoffen

Er is echter nog een instrument om chauffeurs dichtbevolkt gebied te laten vermijden. Gemeenteraden hebben namelijk de bevoegdheid om binnen hun gemeentegrenzen wegen aan te wijzen waarover het vervoer van *routeplichtige* gevaarlijke stoffen plaats moet vinden – routering genaamd. Dit is verankerd in artikel 18 en 21 van de Wvgs. De betreffende wegen moeten aansluiten op rijkswegen, vrijgegeven provinciale wegen en op de (mogelijke) routering van de buurgemeenten. Eventueel kan de gemeenteraad bij het vaststellen van de routering hierin ook vrijgegeven provinciale wegen en rijkswegen opnemen. Belangrijk om te vermelden is dat niet alle gevaarlijke stoffen routeplichtig zijn, terwijl artikel 11 Wvgs wél voor alle gevaarlijke stoffen geldt. De gevaarlijke stoffen die bij een bepaalde hoeveelheid en verpakkingswijze routeplichtig zijn, zijn weergegeven in tabel 1 van de regeling Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen, het VLG. Uit een door de auteurs uitgevoerd

de inventarisatie onder gemeenten en veiligheidsregio's bleek dat 145 van de 403 gemeenten routering hebben vastgesteld. In bepaalde gemeenten heeft het vaststellen van routering geen meerwaarde. Er zijn bijvoorbeeld gemeenten waar maar zeer beperkt gevaarlijke stoffen worden vervoerd, en in andere gemeenten wordt het risico al door artikel 11 Wvgs afgedekt.

En wat als een chauffeur van de vastgestelde routering moet afwijken om zijn loslocatie te kunnen bereiken? Ook hier is over nagedacht: in dat geval moet er een ontheffing worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. Dat is meestal de gemeente, maar het komt ook voor dat veiligheidsregio's, omgevingsdiensten of uitvoeringsdiensten door de gemeenteraad zijn gemandateerd en dat deze organisaties de ontheffingen verlenen. De genoemde organisaties voeren deze taak meestal niet gratis uit: in sommige gemeenten bedragen de (leges) kosten voor ontheffingen honderden euro's, in andere gemeenten worden er geen kosten in rekening gebracht. In de afgegeven ontheffing staat een route aangegeven die de chauffeur moet volgen naar de loslocatie. Daarnaast kunnen er in een ontheffing voorwaarden aan het vervoer worden gesteld, zoals een maximum aan het aantal transporten per tijdseenheid.

Weerbarstig

Je zou zeggen dat door het routeren de veiligste routes

voor transport worden uitgestippeld, en dit de mogelijke effecten van ongevallen verkleint. De praktijk is echter weerbarstig: chauffeurs en logistiek planners ondervinden problemen bij het naleven van de routing, waardoor het maar de vraag is of de veiligheid gebaat is bij die routing. Zo is het bij het plannen van transport lastig voor logistiek planners om rekening te houden met de routing, omdat er niet in één overzicht inzichtelijk is welke wegen gerouteerd zijn. De informatie is immers versnipperd over de 145 gemeenten die routing hebben vastgesteld.

Verder zorgen de volgende zaken voor onduidelijkheid:

- ▶ de gebrekkige afstemming van de vastgestelde routing tussen de gemeenten onderling;
- ▶ de gebrekkige bekendmaking dat er routing is vastgesteld;
- ▶ het ontbreken van routeringsborden langs de weg zelf.

Bovenstaande problematiek is grotendeels te koppelen aan de invulling van het routeringsbeleid door de gemeenten; routing is immers een lokale bevoegdheid. Veel van de bovengenoemde knelpunten hebben echter ook een relatie met de informatievoorziening door gemeenten. De routeringsbebording ontbreekt bijvoorbeeld, waardoor er onduidelijkheid ontstaat over de vastgestelde routing.

Onderzoek

Deze signalen samen gaven aan dat er meer inzicht moest komen in de informatievoorziening vanuit de gemeenten naar de chauffeurs en logistiek planners. Daarom is de afdeling Urban Environment and Safety van TNO in samenwerking met EVO op zoek gegaan naar een geschikte manier om deze problematiek aan te pakken. Gezien het voorgaande was het logisch – om het routeringsbeleid in de praktijk te laten werken – om te focussen op de informatievoorziening vanuit de gemeenten naar de chauffeurs en logistiek planners. Om een beter inzicht in de situatie te krijgen is besloten een afstudeerproject vanuit de studie Integrale Veiligheidskunde uit te laten voeren (zie kader LT). De centrale vraag van dit afstudeerproject was: ‘Hoe kan de effectiviteit van de informatievoorziening van gemeenten aan chauffeurs en logistiek planners, voor wat betreft routing, worden verbeterd?’

Om deze vraag te beantwoorden zijn allereerst de informatiebehoeftes met betrekking tot routing in kaart gebracht. Dit gebeurde door middel van interviews met chauffeurs en logistiek planners. Vervolgens is door middel van deskresearch de informatiebeschikbaarheid van de gemeenten inzichtelijk gemaakt. Bij deze analyse is de focus gelegd op raadsdocumenten, websites en

routeringsbebording. Daarna zijn de informatiebehoeftes (vraag) en informatiebeschikbaarheid (aanbod) met elkaar vergeleken, zodat de effectiviteit van de informatievoorziening kon worden bepaald. Bij die vergelijking is op de diverse factoren van een effectieve informatievoorziening gelet: 1. beschikbaarheid 2. relevantie 3. juistheid en 4. wijze van presentatie. Ten slotte zijn op basis van de (in)effectiviteit van de informatievoorziening verschillende verbeteringswijzen opgesteld.

Behoeftes

Chauffeurs en logistiek planners die het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen plannen of uitvoeren, bleken over het algemeen behoefte te hebben aan antwoorden op de volgende vragen:

- 1 Is de gevaarlijke stof die ik wil vervoeren routeplichtig?
- 2 Is er in de gemeente(n) die ik doorkruis routing vastgesteld? En zo ja:
- 3 Welke wegen zijn gerouteerd? En:
- 4 Bij welke instantie en afdeling kan ik, op welke wijze een ontheffing aanvragen?

Deze vier informatie-items moeten volgens de geïnterviewden tevens door buitenlandse chauffeurs en logistiek planners, die de Nederlandse taal niet machtig zijn, geïnterpreteerd en begrepen kunnen worden. Dit is namelijk ook een groep die met routeplichtige gevaarlijke stoffen over Nederlandse wegen rijdt of dit vervoer plant.

Betrokkene aan het woord

Benegas handelt in vloeibare gassen onder klasse 2. Daarnaast verzorgt Benegas het transport van autogas naar de diverse wegstations, propaan in flessen en bulk naar bedrijven en particulieren waar er onvoldoende aansluiting op het aardgasnetwerk is, en levert drijfgassen (aerosols) voor de spuitbussenindustrie. Door de grote variatie in afleveradressen in de landelijke buitengebieden en dichtbevolkte regio's is het voor de planners van Benegas een dagelijkse puzzel om de juiste routes te bepalen. Zij maken gebruik van professionele plansystemen, maar in deze route-software zit tot op heden onvoldoende tot geen aansluiting op de routing van gevaarlijke stoffen. Hierdoor ontstaan afwijkingen in de werkelijk te rijden routes en in de rij- en lostijden. Met het regelmatig veranderen van afleveradressen is er ook telkens een aanpassing noodzakelijk van de diverse ontheffingen per afleveradres per gemeente. Voor zowel de aanvrager van de ontheffingen als de planners is het bij het bepalen van de efficiëntste route van groot belang om snel te weten of er aanpassingen aan route of ontheffingen nodig zijn. Met goede software zou per gemeente snel de onderlinge aansluiting op de te volgen routes vastgesteld kunnen worden, waarmee onnodig(e) tijdverlies en rijkilometers voorkomen kunnen worden. In het onderzoek van TNO en EVO is dit aangegeven en goed verwoord. Mogelijk wordt hiermee een begin gemaakt met de realisatie van dergelijke betrouwbare software. *Bron: Benegas*

Landelijke routeringskaart

Op dit moment is TNO samen met EVO bezig om van de landelijke routeringskaart een product te realiseren. Heeft u ideeën of kunt u hier mogelijk mee helpen, dan kunt u via Gevaarlijke Lading (gevaarlijkelading@sdu.nl) contact opnemen.

Het afstudeerrapport 'Routing vervoer gevaarlijke stoffen. Een onderzoek naar de effectiviteit van de informatievoorziening van gemeenten aan chauffeurs en logistiek planners' is beschikbaar op de website van *Gevaarlijke Lading* (bit.ly/18aUJ0L).

Beschikbaarheid en effectiviteit

Uit deskresearch bij acht gemeenten die routeren bleek dat de benodigde informatie wel beschikbaar is, maar niet in de juiste hoeveelheid, op het juiste moment, dat de informatie niet het juiste beeld schetst en niet eenduidig en/of gemakkelijk te interpreteren is. Zo bleek de informatievoorziening van gemeenten aan chauffeurs en logistiek planners omtrent routeplichtig vervoer niet effectief. Zeven van de acht onderzochte gemeentelijke websites wekken namelijk ten onrechte de suggestie dat alle gevaarlijke stoffen routeplichtig zijn. Bijvoorbeeld door het gebruik van de volgende zin: 'In gemeente X is er een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld.' De lezers van de websites worden hierdoor misleid.

Als een gemeente routing heeft vastgesteld wordt dit feit wel correct weergegeven, maar de informatie is moeilijk interpreteerbaar voor chauffeurs tijdens de rit. Zij moeten immers hun aandacht op de weg houden en willen dus het liefst vóór de rit een overzicht van de van toepassing zijnde routing hebben. Daarnaast is de routeringsinformatie niet centraal in één overzicht van

alle gemeenten beschikbaar, maar moet deze voor elke gemeente afzonderlijk worden opgezocht. Dit is een heuse zoektocht voor vervoerders, en deze tijd kunnen ze beter anders besteden.

De informatievoorziening omtrent de vastgestelde routing is in zijn geheel niet effectief. Dit heeft meerdere oorzaken:

- ▶ Bij vijf gemeenten moeten er meerdere informatiebronnen worden gebruikt om te interpreteren of loslocaties aan de aangewezen wegen liggen.
- ▶ In een van de acht onderzochte gemeenten is er helemaal geen routeringsbebording waargenomen (via *Google Street View*).
- ▶ In twee gemeenten is de vastgestelde routing niet met de routeringsbebording te volgen.
- ▶ Het kaartmateriaal dat beschikbaar wordt gesteld is slecht van detail en is nauwelijks te gebruiken tijdens het rijden.

Voor chauffeurs en logistiek planners die de Nederlandse taal niet machtig zijn is de informatie afkomstig van internet überhaupt niet te interpreteren. Deze wordt namelijk slechts op een van de acht gemeentelijke websites in het Engels en Duits weergegeven. Opmerkelijk is ook het grote verschil tussen de gemeenten onderling in het beschikbaar maken van informatie. Dit, terwijl de grondslag voor het vaststellen van routing voor elke gemeente hetzelfde wetsartikel is.

Verbeteringswijzen

Dat het op dit moment op meerdere gebieden schort aan de informatievoorziening biedt mogelijkheden voor verbetering. Hier worden er vier benoemd. De vier

Provincie	Gemeente	Wegnummer	Weg/Stratnaam	Start routing	Einde routing
Groningen	/				
Friesland	Leeuwarden	N31	Hendrik Algerawei	Vanaf Westergaawei N358	Tot overgang in Johannes Brandsmaweg
			Johannes Brandsmaweg	Vanaf Hendrik Algerawei N31	Tot overgang in Newtonlaan
			Newtonlaan	Vanaf Johannes Brandsmaweg	Tot overgang in Hendrik Algerawei N31
		N31	Hendrik Algerawei	Vanaf Newtonlaan	Tot overgang in Overijsselseweg N31
		N31	Overijsselseweg	Vanaf Hendrik Algerawei N31	Tot overgang in Waldwei N31
		N383	Harlingerstraatweg	Vanaf A31	Tot overgang in Valeriusstraat N357
		N357	Valeriusstraat	Vanaf Harlingerstraatweg N383	Tot overgang in Dammelaan N355
		N355	Dammelaan	Vanaf Dammelaan N355	Tot overgang in Groningerstraatweg N355
		N355	Groningerstraatweg	Vanaf Dammelaan N355	Tot overgang in Rijksstraatweg N355
		N357	Mr. P.J. Troelstraweg	Vanaf Bredyk N357	Tot overgang in Valeriusstraat N355 en Dammelaan N357
		N358	Anne Vondelingweg	Vanaf Groningerstraatweg N355	Tot overgang in Planetenlaan N358
		N358	Planetenlaan	Vanaf Anne Vondelingweg N358	Tot overgang in Aldlansdyk N358

Tabel 1: Screenshot database vastgestelde routing (bron: Van Rossum, S. (2014))

verbeteringswijzen richten zich voornamelijk op het centraliseren van de informatiebronnen en het uniform weergeven van de informatie.

Zo kan de informatievoorziening allereerst worden verbeterd door één richtlijn (format) voor gemeenten op te stellen omtrent de externe communicatie bij het routeren. Dit format geeft aan welke informatie op welke wijze door elke gemeente kenbaar moet worden gemaakt. Een tweede optie is het bovengemeentelijk beleggen van het routeringsbeleid. Op deze manier kan een selecte groep mensen expertise over routing opbouwen, omtrent zowel het feitelijke routeren, de afstemming tussen gemeenten als de communicatie naar externen. Ten derde kan er één landelijk overzicht van de informatie-items worden gecreëerd. Daarmee kunnen in één oogopslag de gemeenten met routing en de aangewezen wegen inzichtelijk worden. Ten slotte, als vierde, kunnen de vastgestelde routeringen in navigatiesystemen en routeplanners worden verwerkt. Voor chauffeurs en logistiek planners is dat van grote toegevoegde waarde, omdat deze instrumenten al dagelijks het uitvoeren van hun taken ondersteunen. TNO en EVO onderzoeken op dit moment hoe deze verbeteringswijzen opgepakt kunnen worden door gemeenten of andere partijen.

Landelijk overzicht routeringen

Een van de verbeteringswijzen is binnen het afstudeerproject uitgewerkt, te weten de derde: het landelijk overzicht van de routeringen. Deze bestaat uit een database en een landelijke routeringskaart.

Database

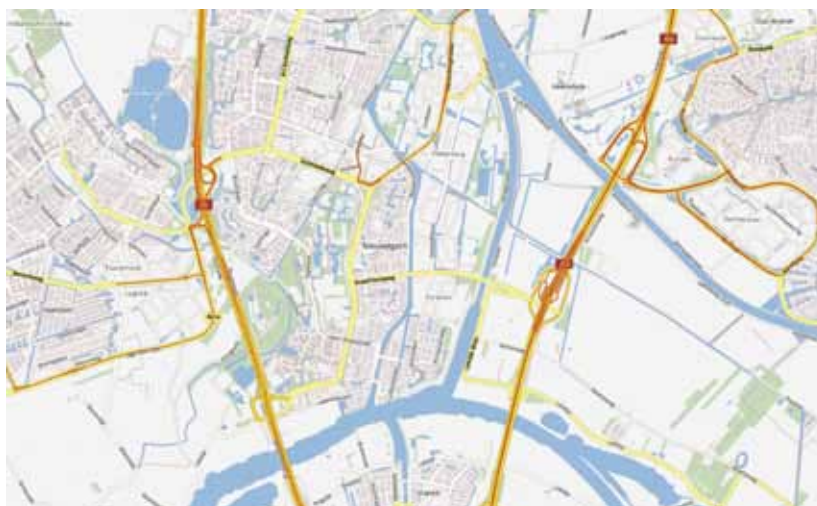
Van alle gemeenten die routing hebben vastgesteld (145) zijn allereerst de wegen geïnventariseerd die zijn aangewezen voor routeplichtig vervoer. Voor het aanleveren van deze informatie zijn vele veiligheidsregio's en omgevingsdiensten benaderd. Van elk(e) gerouteerd(e) weg/wegdeel is vervolgens aangegeven wat de naam van de weg is, welk deel van de weg gerouteerd is en eventueel wat voor wegnummer de gerouteerde weg heeft. Op deze wijze is een database gerealiseerd met duizenden gespecificeerde (delen van) wegen (zie tabel 1).

Landelijke routeringskaart

Daarna zijn al deze wegen in een Geografisch Informatie Systeem (GIS) – oftewel een kaart – gezet (zie figuur 1 en 2). Op deze wijze kan voor heel Nederland in één oogopslag worden bepaald welke gemeenten routing hebben vastgesteld. En binnen de gemeenten: welke wegen van waar tot waar zijn aangewezen voor routeplichtig vervoer (met rood gemarkeerd). Daarnaast



Figuur 1: Vastgestelde routing in de regio Amersfoort; inzet: Invoegmodule contactgegevens van ontheffingsverleners (bron: Van Rossum, S. (2014))



Figuur 2: Vastgestelde routing in de regio Nieuwegein (bron: Van Rossum, S. (2014))

is het in de toekomst met een invoegmodule mogelijk om de contactgegevens van de ontheffingsverleners in het overzicht te vermelden (zie inzet in figuur 1).

De landelijke routeringskaart is op bruikbaarheid getoetst door deze voor te leggen aan deskundigen uit de veiligheidsregio's, gemeenten, omgevingsdiensten en de transportsector. In een gezamenlijke expertsessie konden zij hun wensen aangeven op het gebied van inhoud, vormgeving en beheer van dit landelijke overzicht. Zo werd duidelijk welke informatie op de kaart weergegeven moet worden en hoe deze moet worden vormgegeven, en deze input wordt verwerkt in het product. Met betrekking tot het beheer – 'Wie houdt dit overzicht op welke wijze actueel?' – bleef nog onduidelijkheid bestaan. Dit is dan ook de volgende uitdaging.

Nils Rosmuller is als lector Transportveiligheid verbonden aan TNO en het NIFV, en Stan van Rossum is afgestudeerd Integraal veiligheidskundige aan de Hogeschool Utrecht