

Vergaderjaar 2009–2010

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 40

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2010

Mede namens mijn collega's van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Economische Zaken en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties stuur ik u hierbij de kaders voor het ontwerp Basisnet Spoor. Dit in vervolg op mijn brief van 4 december 2008 waarbij ik u de ontwerpen van de basisnetten Weg en Water heb toegezonden¹.

Het doel van het Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Het Kabinet wil daarmee bereiken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk blijft. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de zeehavens, de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland voor het vervoer van gevaarlijke stoffen garanderen. Het kabinet wil daarnaast ook ruimtelijke ontwikkeling rond de infrastructuur mogelijk blijven maken. Dan gaat het bijvoorbeeld om de nationale sleutelprojecten en de ruimtelijke kwaliteitsimpuls rond een aantal stationslocaties en spoortrajecten.

Voor het ontwerp Basisnet Spoor heb ik thans de richtinggevende kaders vastgesteld. De spanning tussen de ruimtelijke ordening, veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt juist bij Spoor zeer groot².

Desondanks zijn we nu zo ver dat we met de voorziene inzet van vervoers- en infrastructurele maatregelen in 2020 een sterke reductie van de veiligheidsrisico's aan de bebouwingszijde gaan bereiken. Zonder dat nog aan de bouwplannen van stedelijke opgaven en verdichting is getornd. Wel is in veel gemeenten bij de inrichting van bouwplannen voor stedelijke opgaven nadrukkelijk rekening gehouden met de risico's rond het spoor. Maar we zijn er nog niet. De ambities van het Basisnet liggen immers hoger: knelpuntvrij opleveren, en met zo min mogelijk aandachtspunten, en de vervoersgroei robuust mogelijk te maken tot 2040.

In overleg met de gemeenten die nog één of meer resterende overschrijdingen van de norm van het plaatsgeboden risico hebben (knelpunten) of nog resterende overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico hebben (aandachtspunten) wordt momenteel bezien hoe de

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 27.

² Kamerstuk 27 801, nr. 16.

resterende risico's met lokale en in het uiterste geval met generieke maatregelen kunnen worden opgelost of verder kunnen worden verminderd. In het definitieve ontwerp Basisnet Spoor worden de oplossingen verwerkt die in de komende maanden in overleg met de gemeenten worden bereikt.

In het huidige tussenontwerp Basisnet Spoor zijn alle door de gemeenten in 2007 en 2008 ingediende bouwplannen meegenomen ongeacht hun hardheid en tijdshorizon, die soms tot ver na 2020 reikt. Deze plannen zijn tot 1 juli 2009 bijgewerkt. Voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Basisnet Spoor in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen¹ zal het ontwerp nog éénmaal aan alle spoorgemeenten worden voorgelegd voor een toets op een juiste weergave van bouwplannen en bebouwing. Op deze manier wordt verzekerd dat alle bouwplannen in de uiteindelijke afweging worden betrokken. Daarnaast maakt het tussenontwerp de vervoersgroei tot de marktverwachting 2020 mogelijk. Met het bedrijfsleven is een gezamenlijke zorg geconstateerd daar waar het gaat om de beschikbare groei ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op langere termijn. Daarom is afgesproken om een speciale «taskforce» in te richten om in de komende twee jaar de verdere groeimogelijkheden tussen 2020 en 2040 nader te onderzoeken. Alle partijen zullen zich maximaal inzetten om na 2020 een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen met een factor 1,5 tot 2 mogelijk te maken. Een vergelijkbare factor is ook gehanteerd bij de Basisnetten Weg en Water. Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan ontstaat er een nieuwe situatie waarin een nieuwe bestuurlijke afweging past.

Met de Basisnetten worden door middel van risicoplafonds grenzen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd worden grenzen gesteld aan de bouw mogelijkheden door middel van aanvullende voorschriften in veiligheidszones en zogenoemde plasbrandaandachtsgebieden² die in acht moeten worden genomen. De kerngedachte hierbij is dat de partij die in het vervolg binnen de door het Basisnet gestelde grenzen veiligheidswinst boekt, deze ook zelf mag gebruiken.

In mijn brieven van 3 december 2007³ en van 4 december 2008⁴ heb ik de ambities verwoord die horen bij het ontwerpen van het Basisnet. Deze ambities zijn: respecteren van bestuurlijke afspraken, voldoen aan de norm voor plaatsgebonden risico⁵ van 10^{-6} voor zowel bestaande als nieuwe bebouwing, het voorkómen of zoveel mogelijk verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico⁶ en extra aandacht voor de effecten van een mogelijke plasbrand. De uitkomsten van Basisnet zijn input voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)⁷. In de eerdergenoemde taskforce wordt gezien welke effecten PHS besluiten kunnen hebben voor het Basisnet, na realisatie van eventuele nieuwe infrastructuur.

Tenslotte informeer ik u in deze brief over de uitkomsten van de modalshift studie langs de A15 voor het Basisnet Weg. Hiermee kom ik de toezeggingen na die ik in het Algemeen Overleg van 19 maart 2009⁸ heb gedaan.

De besluitvorming naar aanleiding van de brede heroverwegingen kan invloed hebben op het beleid zoals in deze brief beschreven.

1. Het ontwerp Basisnet Spoor

Wat is het probleem?

Voor het Basisnet Spoor is het een moeilijke opgave om een duurzame

¹ Staatscourant nr 19 907, 2009.

² Zone van 30 meter vanaf het spoor langs routes waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd. In deze zone moet extra aandacht worden besteed aan zelfredzaamheid en hulpverlening ter beperking van mogelijke gevolgen van een incident met brandbare vloeistoffen.

³ Kamerstuk 30 373, nr. 15.

⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 27.

⁵ Plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs de transportroute verblijft, overlijdt als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

⁶ Groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute overlijdt als gevolg van een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde is de waarde voor het groepsrisico waarbij de kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10^{-4} per jaar, met 100 of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10^{-6} per jaar en met 1000 of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10^{-8} per jaar is.

⁷ Dit programma heeft tot doel om de groei in het personen- en goederenvervoer mogelijk te maken, waar nodig door aanleg van nieuwe infrastructuur en bijkomende maatregelen.

⁸ Kamerstuk 30 373, nr. 32.

balans te vinden tussen de belangen van het vervoer, de ruimtelijke ontwikkelingen en de externe veiligheid. ProRail heeft in 2003 en in 2007 verwachtingen opgesteld over de omvang van het vervoer rond 2020. De verwachte hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen voor 2020 is in deze periode meer dan verdubbeld¹. Spoorlijnen lopen door dichtbevolkte binnen-steden. Gemeenten hebben ambitieuze plannen om hun spoorzones te ontwikkelen, waardoor de omvang van de bevolking langs spoorlijnen nog verder kan toenemen. In veel grote steden is er bovendien sprake van een binnenstedelijke bouwopgave. De combinatie van toegenomen bebouwing en vervoer, betekent dat het groepsrisico sterk kan oplopen bij ongewijzigd beleid.

In de bijlagen 1 en 2² is aangegeven welke groepsrisico's voor 2020 berekend worden, indien het vervoer groeit zoals door ProRail en marktpartijen in 2007 werd verwacht én indien alle nu bekende bouwplannen van gemeenten doorgang vinden. Als er geen Basis-net Spoor komt zal er dan sprake zijn van 225 kilometer spoor waarlangs het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde. Langs 41 kilometer spoor is die overschrijding groter dan een factor 10. De hoogste overschrijdingen worden berekend in Rotterdam en Eindhoven. Voor wat betreft het plaatsgebonden risico zullen er bij ongewijzigd beleid in 2020 367 bestaande (woon)panden en 39 bouwplannen mogelijk problemen ondervinden omdat ze deels binnen contouren met te hoge veiligheidsrisico's vallen.

De resultaten van deze risicoberekeningen maken duidelijk dat een beleidsingreep noodzakelijk is. Die ingreep is het Basisnet Spoor.

2. Kaders voor het ontwerp

Om te komen tot een ontwerp Basisnet Spoor dat voldoet aan de eerder geschetste uitgangspunten en ambitie zijn de volgende elementen cruciaal.

Allereerst de medewerking van het bedrijfsleven bij de totstandkoming van vrijwillige afspraken over het veiliger samenstellen van treinen, het «warme BLEVE-vrij» (WBV) rijden van treinen³. Het bedrijfsleven levert hiermee een grote maatschappelijke bijdrage aan het verminderen van de risico's op en langs het spoor. Op basis van de gedane onderzoeken⁴ en afspraken constateer ik dat het warme BLEVE-vrij samenstellen van de meeste treinen mogelijk is.

In de tweede plaats de inzichten over de mogelijkheden van de routekeuze van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Door het vervoer van gevaarlijke stoffen van de Brabantroute in belangrijke mate te verleggen naar de Betuweroute nemen de risico's langs de Brabantroute af.

Als derde element wil ik het aanvullend installeren van ATB Vv noemen die ik in het kader van Basisnet ga treffen en die de kans op botsen in sterke mate verkleint⁵. Hiervoor heb ik 18 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Met deze generieke maatregelen aan de zijde van vervoer en infrastructuur wordt een grote risicoreductie bereikt aan de bebouwingszijde waardoor de tot nu toe geïnventariseerde ruimtelijke ontwikkelingen van gemeenten mogelijk wordt gemaakt en er tevens ruimte blijft voor het vervoer.

De bijlagen 3 en 4⁶ tonen de groepsrisico's die berekend zijn op basis van bovenstaande generieke veiligheidsmaatregelen. Het aantal (woon-)

¹ «Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor. Een verwachting voor de middellange termijn» (ProRail 2007). In 2007 is die verwachting (voor rond 2020) 137 000 wagens/jaar met gevaarlijke stoffen, terwijl in 2003 (voor rond 2015) slechts 54 000 wagens/jaar werden verwacht.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Een trein is WBV samengesteld als de afstand tussen een wagon met brandbaar gas en een wagon met zeer brandbare vloeistof groter is dan 18 meter. De kans op een plasbrand die gecombineerd gaat met een gasexplosie – een Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (warme BLEVE) – wordt daarmee heel klein.

⁴ Railistics 2009 en Oranjewoud 2009.

⁵ De verbeterde versie van het Automatisch Treinbeïnvloedings Systeem grijpt ook in als een trein met een snelheid van minder dan 40 km/u een rood sein passeert.

⁶ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

panden binnen de veiligheidscontour (PR) daalt van 367 naar 145 (60% reductie).

Het aantal kilometers spoor waarlangs het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde daalt van 225 naar 51 kilometer (77% reductie). Het aantal kilometers waarlangs die overschrijding groter is dan een factor 10, daalt van 41 naar 2 kilometer (95% reductie).

Het Rijk zet zich met de betreffende 20 gemeenten in om de daarna resterende overschrijdingen van de norm van het plaatsgeboden risico op te lossen en om de overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zoveel mogelijk op te lossen of te verminderen. De definitieve resultaten worden voor 1 juni 2010 verwacht.

Stamlijnen¹ maken vanaf 1 januari 2010 ook deel uit van het hoofdspoorwegennet en zullen daarom ook deel gaan uitmaken van het Basisnet Spoor. In het voorliggende ontwerp zijn de stamlijnen nog niet opgenomen. Die aanvulling zal in de loop van 2010 worden toegevoegd.

De vervoersgrenzen

De vast te leggen risicoplafonds bieden naar de huidige verwachtingen voldoende ruimte voor het rond 2020 verwachte vervoer, mits de vervoerders in sommige gevallen een andere route kiezen en/of hun treinen warme BLEVE-vrij samenstellen. Verschuiving van vervoer naar de Betuweroute is zonder meer mogelijk, doordat het risicoplafond op de Betuweroute wordt vastgesteld op basis van de vervoershoeveelheden zoals opgenomen in het Tracébesluit Betuweroute (1996), waarmee in de bestemmingsplannen langs de Betuweroute al rekening is gehouden. Omdat die vervoershoeveelheden hoger zijn dan de marktverwachtingen voor rond 2020, levert het risicoplafond op de Betuweroute feitelijk geen beperking op voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook na 2020, is mogelijk, mits in sommige gevallen aanvullende veiligheidsmaatregelen of infrastructurele maatregelen worden getroffen. Door dergelijke maatregelen kan binnen de vast-gestelde risicoplafonds meer worden vervoerd. De eerdergenoemde taskforce zal de groeimogelijkheden tussen 2020 en 2040 nader onderzoeken. Alle partijen zullen zich maximaal inzetten om na 2020 een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen met een factor 1,5 tot 2 mogelijk te maken. Een vergelijkbare factor is ook gehanteerd bij de Basisnetten Weg en Water.

ProRail ziet er op toe dat het vervoer binnen de risicoplafonds blijft en zal daar-over rapporteren. In het geval een overschrijding dreigt zal ProRail dat aan mij rapporteren. Ik zal wanneer de noodzaak zich voordoet een aanwijzing geven aan ProRail om vervoersstromen te reguleren teneinde binnen de risicoplafonds te blijven.

De ruimtelijke grenzen

Met het kader dat thans voorligt voor het Basisnet Spoor worden niet alleen per spoorlijn maximale grenzen gesteld (risicoplafonds) aan de *vervoerszijde*. Voor een duurzaam evenwicht is het evenzeer nodig grenzen te stellen aan de *bouwmogelijkheden* langs het spoor. Dat gebeurt in de eerste plaats in de vorm van veiligheidszones waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden. Langs de Betuweroute en de Hanzelijn is er een veiligheidszone van 30 meter, zoals in 1996 respectievelijk 2003 is vastgesteld in de betreffende Tracébesluiten. Voor andere spoorlijnen geldt een zone van tussen 0 en maximaal 30 meter. De uiteindelijke breedte van die zone wordt bepaald

¹ Stamlijnen zijn spoorwegen gelegen in haven- en industriegebieden die uitsluitend of overwegend worden gebruikt door het goederenvervoer en bestemd om meer dan één onderneming te ontsluiten (Staatsblad 2009 444).

door de maximale 10^{-6} van het plaatsgebonden risico die wordt berekend indien het vervoer de toegestane risicoruimte volledig benut. Dit is de grens waarbinnen geen nieuwe «kwetsbare bestemmingen» gebouwd mogen worden. Overigens wil dit niet zeggen dat er buiten die zone geen bouwbeperkingen gelden. Beperkingen voortvloeiend uit andere regelgeving, zoals voor geluid en interne veiligheid, blijven onverkort van kracht.¹ Naast de veiligheidszone wordt langs spoorlijnen waarover naar verwachting veel zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd, tevens een «plasbrandaandachtsgebied (PAG)» vastgesteld ter breedte van 30 meter aan weerszijden van de spoorlijn. Bouwen in dit gebied is mogelijk, mits voldoende en zorgvuldig beargumenteerd. Indien gekozen wordt voor bebouwing, gelden in dit gebied bovendien aanvullende bouwkundige veiligheidseisen.²

Tenslotte moeten gemeenten indien zij bebouwing binnen 200 meter van het spoor mogelijk willen maken, de hoogte van het groepsrisico verantwoorden en de mogelijkheden van zelfredzaamheid en hulpverlening daarbij in beeld brengen. Deze verplichting geldt nu ook al.

Bijlage 5³ bij deze brief geeft een beeld van het ontwerp Basisnet Spoor. Over de zwarte spoorlijnen zal in de toekomst het grootste deel van de gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Langs deze spoorlijnen mag een plasbrandaandachtsgebied (PAG) worden verwacht. Over de grijze spoorlijnen kan beperkt en/of incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Langs deze spoorlijnen is geen veiligheidszone en geen PAG. De Basisnet-kaart zal concreet worden uitgewerkt in twee tabellen. In de ene tabel worden per baanvak de geldende risicoplafonds vastgelegd; deze tabel geldt voor de actoren aan de vervoerszijde. In de tweede tabel – voor de actoren aan de bebouwingszijde – wordt per spoorlijn aangegeven hoe breed de veiligheidszone is, of er sprake is van een PAG en met welke vervoershoeveelheden gemeenten rekening moeten houden voor de verantwoording van het groepsrisico.

3. Nadere uitwerking ontwerp Basisnet Spoor

Het betreft hier (1) nadere afspraken over het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen (2) de beschikbare ruimte voor het vervoer op lange termijn tot rond 2040 en (3) het verder terugbrengen van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen

Rijk en bedrijfsleven zullen zich inspannen om tot internationale afspraken over WBV samenstelling van treinen te komen. Het zal evenwel niet eenvoudig zijn om alle landen (snel) over te halen om mee te doen. Het Rijk streeft ernaar om de afspraken over WBV samenstelling van treinen in één convenant vast te leggen. Hierover wordt momenteel overlegd met het bedrijfsleven. Daarnaast wordt apart aandacht besteed aan de emplacementen, waar extra handelingen bij het samenstellen van treinen nodig zijn. Ook wordt bezien of het WBV-gehalte van het inkomende verkeer uit onze buurlanden verhoogd kan worden. Deze verkenningen staan los van de planning van het Ontwerp Basisnet Spoor.

Groei vervoer na 2020

Om de groeimogelijkheden voor het vervoer na 2020 verder te onderzoeken wordt onder leiding van een onafhankelijk voorzitter een taskforce ingesteld met vertegenwoordiging van het bedrijfsleven, IPO en VNG en het Rijk. Deze taskforce zal zich richten op de veiligheidsmaatregelen en infrastructurele maatregelen die mogelijk zijn om het vervoer van gevaar-

¹ Zo bepaalt de Spoorwegwet (artt. 19 en 20) dat toestemming van de minister van VenW nodig is voor bouwwerken binnen 11 meter vanaf het buitenste spoor.

² Zie recente brief van minister VROM aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 30 373, nr. 39.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

lijke stoffen met een factor 1,5 à 2 te laten doorgroeien binnen de in het ontwerp Basisnet Spoor vastgelegde risicoruimte.

Terugbrengen PR en GR

Met de 20 gemeenten¹ waar bij het huidige tussenontwerp Basisnet Spoor nog sprake is van (bestaande of geplande) kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico of waar nog sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, wordt nog aanvullend overleg gevoerd.

De bestuurlijke afspraken tussen Rijk en gemeenten worden daarbij gerespecteerd. Bezien wordt welke aanvullende lokale of in het uiterste geval generieke veiligheidsmaatregelen op het gebied van de infrastructuur, het vervoer en de bebouwing mogelijk zijn om de resterende risico's verder te verminderen.

Indien in het uiterste geval vervoersopties aan de orde komen, dan wordt het bedrijfsleven bij dit overleg betrokken.

Tevens wordt ingezoomd op de lokale situatie en worden meer gedetailleerde berekeningen uitgevoerd in gevallen waar de lokale situatie te zeer afwijkt van de aannamen in het rekenmodel.

De lokale verkeers- en vervoersmaatregelen en -inzichten resulteren tot dusver in een sterke daling van het aantal knelpunten en aandachtspunten. De definitieve resultaten worden voorjaar 2010 verwacht.

Eerst na zorgvuldige afronding van dit overleg tussen Rijk en gemeenten is bekend of en hoeveel kwetsbare objecten voor sanering in aanmerking komen en hoe het eventueel nog resterende groepsrisico door Rijk en gemeente gezamenlijk verantwoord is.

Door de provincie Groningen en het bedrijf SABIC is gevraagd om rekening te houden met structurele wijzigingen ten opzichte van de marktverwachtingen 2007 rondom Delfzijl (vestiging van nieuwe bedrijven) en Sittard (proceswijziging bij SABIC). Deze wijzigingen worden separaat doorgerekend en bij de afweging van het uiteindelijke Ontwerp betrokken.

4. Vorderingen in de regelgeving

Het Basisnet is in formele zin gereed als de regelgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening en op het gebied van het vervoer in werking treden. Het beoogde tijdstip van inwerkingtreding is medio 2011.

Over de uitgangspunten van het Basisnet is in juni 2009 op ambtelijk niveau gesproken met de Europese Commissie. Nadat de nationale procedures zijn doorlopen zullen de regels voor het vervoer ook aan de Commissie en internationale verdragsorganisaties worden voorgelegd.

Regels op het gebied van de ruimtelijke ordening

Uit het Basisnet vloeien spelregels voort voor nieuwe bestemmingsplannen, projectbesluiten en inpassingsplannen in de directe omgeving van de hoofdinfrastructuur. Deze regels worden opgenomen in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Dit besluit is in concept gereed en op 4 december 2008² aan uw Kamer gestuurd. Vanwege de inhoudelijke verwevenheid tussen dit besluit en de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is besloten om het Btev in procedure te brengen en gelijktijdig aan uw Kamer toe te sturen met de aanbieding van het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wvgs.

Zodra het Btev in werking treedt, mogen op grond van een nieuw bestemmingsplan geen nieuwe «kwetsbare objecten» worden toegelaten binnen de veiligheidszone. Om te bevorderen dat bij de Basisnetten Weg en Water de veiligheidszones al in de tussenliggende tijd worden gerespec-

¹ Almelo, Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Breda, Breukelen, Bussum, Dordrecht, Eindhoven, Goes, Halderberge, Hengelo, Hilversum, Houten, Moerdijk, Roosendaal, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwijndrecht.

² Kamerstuk 30 373, nr. 27.

teerd is voor wat betreft de bebouwing een tijdelijke voorziening getroffen. Op 22 december 2009 is een wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd met daarin de veiligheidszones van de Basisnetten Weg en Water.

Daarin zijn tevens de vervoershoeveelheden opgenomen die gemeenten moeten hanteren voor de berekening en verantwoording van het groepsrisico. Uit de inventarisaties bij het ontwerp van de Basisnetten Weg en Water is niet gebleken dat gemeenten bestemmingsplannen in voorbereiding hebben die geheel of gedeeltelijk binnen de veiligheidzone liggen. Na bespreking van het ontwerp Basisnet Spoor met uw Kamer zullen eveneens de veiligheidszones en de vervoershoeveelheden die daaraan ten grondslag liggen, tijdelijk worden toegevoegd aan de Circulaire.

In de motie Van Heugten/Roefs¹ wordt de regering verzocht om voor de finale vaststelling van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen de Kamer te informeren hoe en wanneer gemeenten zo nodig aanvullende bouweisen kunnen opleggen in veiligheidszone of in plasbrandaandachtsgebieden om veiligheidsrisico's langs infrastructuur tot een aanvaardbaar niveau te brengen. In overleg met de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) wordt thans gewerkt aan de precieze invulling van aanvullende technische voorschriften. Deze voorschriften worden opgenomen in de AMVB waarmee het Bouwbesluit en het Gebruiksbesluit worden geïntegreerd. Naar verwachting zal deze AMVB op 1 januari 2011 in werking treden².

Beheersen van de vervoersomvang

In een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) wordt vastgelegd wat de regels van het Basisnet voor de vervoerszijde zijn. Daarbij gaat het in elk geval om een plicht om voor alle infrastructuur die in het Basisnet wordt opgenomen een plafond vast te stellen voor het plaatsgebonden risico. Ten behoeve van de beheersing van de vervoersbijdrage aan het groepsrisico biedt de in de wetwijziging voorgestelde systematiek de mogelijkheid om deze bijdrage te reguleren. Voorts gaat het in de voorgestelde systematiek om de wijze waarop overschrijding van de risicoplafonds kan worden voorkomen.

Eerste concepten van het voorstel tot wijziging van de Wvgs zijn besproken met de betrokken partijen. Het wetsvoorstel wordt nu verder uitgewerkt. De verwachting is dat het voorstel in het najaar van 2010 aan uw Kamer kan worden aangeboden.

5. Financiële afwegingen

Voor het Basisnet Weg worden momenteel gesprekken gevoerd met enkele gemeenten³ over het treffen van lokale maatregelen, waarvan de omleidingsroute bij tunnel De Noord en onderzoek naar de noodzaak voor routing van LPG over de A10 het meest in het oog springen. Naar de kosten van aanpassing van de omleidingsroute vindt onderzoek plaats. Er is sprake van 14 bestaande kwetsbare panden binnen de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico bij volledige benutting van de risicoruimte door het vervoer over de weg.

In de berekeningen voor het Basisnet Spoor is aangenomen dat overal waar gevaarlijke stoffen over een baanvak met veel verkeersinteractie worden vervoerd, de verbeterde versie van Automatisch Treinbeïnvloeding (ATB Vv) aanwezig is. Op dit moment worden de precieze locaties door ProRail in beeld gebracht. Voor realisatie heb ik 18 miljoen euro beschikbaar gesteld. Daarnaast heb ik voor de aanleg van hotbox detectie apparatuur in de spoorinfrastructuur een budget van 6 miljoen euro

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 35.

² Kamerstuk 28 325, nr. 117.

³ Alblasterdam, Amersfoort, Amsterdam, Barendrecht, Diemen, Hardinxveld-Giessendam, Leiderdorp, Ridderkerk, Rotterdam, Sliedrecht, Utrecht en Zwolle.

beschikbaar gesteld. Door deze maatregelen wordt de kans op botsingen en op ontsporingen sterk gereduceerd. Voor de invulling van de financiële kaders voor de overige risicoreducerende maatregelen voor het ontwerp Basisnet Spoor worden met eerdergenoemde 20 gemeenten inventariserende gesprekken gevoerd. Voorjaar 2010 zal meer duidelijkheid komen over de wijze waarop de sanering van bestaande «kwetsbare objecten» vorm krijgt en haalbaar en betaalbaar wordt gemaakt. Dit geldt ook voor de maatregelen waarmee het groepsrisico verder wordt teruggedrongen.

6. Basisnet Weg

In mijn vorige brief over het Basisnet heb ik u geïnformeerd over het ontwerp Basisnet Weg. Tijdens het Algemeen Overleg van 19 maart 2009 heb ik toegezegd u op één punt nader te informeren. Dit betreft de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van verplaatsing van het LPG vervoer van de A15 naar het water over het traject Rotterdam – Tiel. Het doel van dit onderzoek was te bezien of met deze modal-shift het aantal knelpunten kan worden teruggebracht. Uit het onderzoek¹ blijkt dat een dergelijke modal-shift wel veiligheids-winst oplevert, maar geen bestaande knelpunten in het Basisnet Weg oplost. Deze maatregel zou de huidige marktverhoudingen kunnen verstoren en heeft een prijsopdrijvend effect. Tegen deze achtergrond zie ik geen reden om nu uitvoering te geven aan deze maatregel.

7. Afsluitend

In intensieve samenwerking tussen het bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders, de mede-overheden en Rijk is het gelukt om de kaders voor het ontwerp Basisnet Spoor nu aan u te kunnen voorleggen. Ik heb de overtuiging dat daarmee de veiligheidssituatie rondom het spoor ècht verbetert voor de mensen die langs het spoor wonen en werken. Ook weet iedereen met deze kaders waar hij of zij aan toe is. Gemeenten en bedrijfsleven krijgen handelingsperspectief op lange termijn over wat wel en wat niet meer kan op en langs het spoor. Ruimtelijke ontwikkelingen rond de infrastructuur blijven mogelijk. Het bedrijfsleven krijgt garanties voor structureel vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij is het zaak om in de komende twee jaar in gezamenlijkheid met partijen verder te zoeken naar de vervoersruimte die nodig is tot rond 2040.

Voor 1 juni 2010 zal ik met alle betrokken partijen bestuurlijk overleg voeren over de voortgang van de verdere uitwerking van het ontwerp Basisnet Spoor, inclusief de voortgang van de «taskforce groeiruimte vervoer», van het lokale overleg over de resterende risico's en van de saneringsregeling. Daarnaast ga ik nu inzetten op het wetgevingstraject om de Basisnetten Weg, Water en Spoor juridisch te verankeren. Over de uitkomsten hiervan zal ik uw Kamer informeren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ NEA, 2009 en Arcadis, 2009.