



Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 3 september 2014, nr. IENM/BSK-2014/89247 tot vaststelling van beleid ten aanzien van de beoordeling van externe veiligheid bij de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg of wijziging van landelijke infrastructuur en van verkeersbesluiten (Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet en op artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 begripsbepalingen

1. In deze beleidsregels wordt verstaan onder:
 - aanleg van een hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg*: aanleg van een hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg, als gevolg waarvan een nieuwe verbinding ontstaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
 - baanvak*: baanvak als bedoeld in artikel 1 van de regeling;
 - basisnetafstand*: afstand als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Bevt;
 - beperkt kwetsbaar object*: object als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van het Bevt;
 - Bevt*: Besluit externe veiligheid transportroutes;
 - geprojecteerd beperkt kwetsbaar object*: nog niet aanwezig beperkt kwetsbaar object dat op grond van het voor het desbetreffende gebied geldende bestemmingsplan toelaatbaar is;
 - geprojecteerd kwetsbaar object*: nog niet aanwezig kwetsbaar object dat op grond van het voor het desbetreffende gebied geldende bestemmingsplan toelaatbaar is;
 - groepsrisico*: cumulatieve kansen per jaar per kilometer transportroute dat 10 of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is;
 - GR-plafond*: plaats als bedoeld in artikel 14, tweede lid, van de wet waar het plaatsgebonden risico maximaal 10-7 of 10-8 per jaar is;
 - HART*: Handleiding risicoanalyse transport als bedoeld in artikel 1 van de regeling;
 - hoofdspoorweg*: krachtens artikel 2 van de Spoorwegwet als hoofdspoorweg aangewezen spoorweg;
 - hoofdvaarweg*: hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 1 van de Tracéwet;
 - hoofdweg*: hoofdweg als bedoeld in artikel 1 van de Tracéwet;
 - invloedsgebied*: invloedsgebied als bedoeld in artikel 1 van het Bevt;
 - kwetsbaar object*: object als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder I, van het Bevt;
 - minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;
 - oriëntatiewaarde*: oriëntatiewaarde als bedoeld in artikel 1 van het Bevt;
 - PAG*: krachtens artikel 10, eerste lid, onder a, van het Bevt vastgesteld plasbrandaandachtsgebied;
 - plaatsgebonden risico*: plaatsgebonden risico als bedoeld in artikel 1 van het Bevt;
 - PR-plafond*: plaats als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de wet waar het plaatsgebonden risico maximaal 10-6 per jaar is;
 - RBM-II*: rekenprogramma als bedoeld in artikel 1 van de regeling;
 - ramp*: ramp als bedoeld in artikel 1 van de Wet veiligheidsregio's;
 - referentiepunt*: referentiepunt als bedoeld in artikel 14, vierde lid, van de wet;
 - regeling*: Regeling basisnet;
 - studiegebied*: rond de aan te leggen of te wijzigen hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarwegen gelegen gebied, waarin hoofdwegen, hoofdspoorwegen respectievelijk hoofdvaarwegen, of delen daarvan, zijn gelegen, ten aanzien waarvan naar het oordeel van de minister redelijkerwijs kan worden verwacht dat de stromen van het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van de betrokken aanleg of wijziging zullen wijzigen;
 - tracébesluit*: besluit als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet met inbegrip van een rijksinpassingsplan als bedoeld in artikel 3.28, juncto artikel 4, tweede lid, van de Tracéwet;
 - verkeersbesluit*: besluit als bedoeld in artikel 15 van de wegenverkeerswet;



wet: Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

wijziging van een hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg: wijziging van een hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg, waarbij een bestaande verbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aangepast;

2. Onder hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg wordt mede verstaan: een deel van die hoofdweg, hoofdspoorweg of hoofdvaarweg.

HOOFDSTUK 2 BEOORDELING BIJ DE AANLEG OF WIJZIGING VAN OF ONDERHOUD AAN EEN HOOFDWEG

Paragraaf 2.1 Wijziging van wegen die deel uitmaken van het basisnet

Artikel 2 toepassingsbereik paragraaf 2.1

Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdweg, waarvoor voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit een PR-plafond is vastgesteld.

Artikel 3 inspanningsplicht

Indien wijziging van een hoofdweg leidt tot verschuiving van de ligging van het referentiepunt op het betrokken wegvak, spant de minister zich in te voorkomen dat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand komen te liggen.

Artikel 4 beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Onverminderd artikel 5 wordt bij een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdweg als gevolg waarvan de ligging van het referentiepunt verschuift en als gevolg van die verschuiving bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen binnen de basisnetafstand, inzicht gegeven in:

- a. het aantal bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten dat als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt binnen de basisnetafstand komt te liggen;
- b. het aantal bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten dat voor uitvoering van het tracébesluit binnen de basisnetafstand ligt, maar als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt na uitvoering van het tracébesluit buiten de basisnetafstand komt te liggen, en
- c. de afweging die ten grondslag ligt aan de keuze voor de ligging van de te wijzigen hoofdweg en het effect van die ligging voor de objecten, bedoeld onder a en b, in relatie tot de inspanningsplicht, bedoeld in artikel 3.

Artikel 5 beoordeling plaatsgebonden risico

1. Ter beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt in de toelichting op het tracébesluit:
 - a. vermeld welke PR-plafonds van toepassing zijn;
 - b. indien redelijkerwijs een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, inzicht gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen hoofdweg en over de in het studiegebied gelegen hoofdwegen;
 - c. indien een wijziging van de bij de aan te passen hoofdweg behorende ongevalfrequentie kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, inzicht gegeven in de verwachte wijziging van de ongevalfrequentie.
2. Op basis van de informatie, bedoeld in het eerste lid, wordt in de toelichting op het tracébesluit vermeld in hoeverre de voor de te wijzigen hoofdweg of de voor de in het studiegebied gelegen hoofdwegen vastgestelde PR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden.
3. Indien geen sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds, wordt met toepassing van het eerste lid volstaan.
4. Indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds, wordt verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.



Artikel 6 beoordeling groepsrisico

Artikel 5 is van overeenkomstige toepassing ter onderbouwing van de beoordeling van het groepsrisico, met dien verstande dat in geval een GR-plafond is vastgesteld dat plafond als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Artikel 7 afwijkende beoordeling groepsrisico

1. Dit artikel is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op:
 - a. een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan één zijde van de bestaande weg;
 - b. een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan beide zijden van de bestaande weg;
 - c. een wegaanpassing als gevolg waarvan binnen 50 meter vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.
2. In afwijking van artikel 6 wordt het groepsrisico met toepassing van RBM-II berekend, indien het groepsrisico:
 - a. is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde en ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het tracébesluit met meer dan tien procent toeneemt, of
 - b. hoger is dan 1 maal de oriëntatiewaarde én ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het tracébesluit toeneemt.
3. Bij toepassing van het tweede lid wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. de vervoerscijfers die zijn opgenomen in bijlage I bij de regeling, en
 - c. de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.

Artikel 8 verantwoording groepsrisico

1. Indien artikel 7 van toepassing is, wordt in het tracébesluit gemotiveerd:
 - a. welke maatregelen zijn overwogen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken;
 - b. welke maatregelen worden getroffen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken, en
 - c. welke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt tevens aandacht besteed aan:
 - a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
 - b. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.
3. Het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop het tracébesluit betrekking heeft, wordt in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in het eerste en tweede lid bedoelde maatregelen en mogelijkheden.

Artikel 9 effecten voor ligging PAG

Indien voor de omgeving naast de betrokken hoofdweg krachtens het Bevt een PAG is vastgesteld, wordt in het tracébesluit vermeld in hoeverre de aanpassing van de hoofdweg gevolgen heeft voor de ligging van dat PAG.

Paragraaf 2.2 Aanleg of wijziging van wegen die geen deel uitmaken van het basisnet

Artikel 10 toepassingsbereik paragraaf 2.2

1. Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op aanleg van een hoofdweg die geen deel uitmaakt van het basisnet.
2. Deze paragraaf is tevens van toepassing in geval het tracébesluit, bedoeld in het eerste lid, mede betrekking heeft op een wijziging van een bestaande hoofdweg waarvoor een PR-plafond is vastgesteld, ten behoeve van aantakking op de aan te leggen hoofdweg.



3. Deze paragraaf is tevens van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdweg, waarvoor voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp van dat besluit geen PR-plafond is vastgesteld.

Artikel 11 inspanningsplicht PR

De minister spant zich in te voorkomen dat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen in het gebied langs een hoofdweg als bedoeld in artikel 10, waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar.

Artikel 12 wijze van berekenen PR

1. Het plaatsgebonden risico wordt berekend met toepassing van RBM-II.
2. Bij de berekening van het plaatsgebonden risico wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. een inschatting van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aan de nieuwe hoofdweg kan worden toegerekend, op basis van de vervoerscijfers zoals die voor de in het studiegebied gelegen hoofdwegen zijn opgenomen in de bijlage bij deze beleidsregels en in bijlage I bij de regeling.
3. In afwijking van het tweede lid, onder b, wordt voor een hoofdweg als bedoeld in artikel 10, derde lid, uitgegaan van de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over die weg.

Artikel 13 beoordeling en verantwoording groepsrisico

1. Bij de beoordeling van het groepsrisico is artikel 7, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.
2. Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de gegevens, bedoeld in artikel 12, tweede lid, onder b, of derde lid, en van de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van het tracébesluit vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerpen van bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.
3. Artikel 8 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14 aanvullende beoordeling wegvakken met plafond

Overeenkomstig artikel 5, eerste lid, en artikel 6 wordt gezien in hoeverre de voor de in het studiegebied gelegen hoofdwegen vastgestelde PR-plafonds en GR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden en wordt in voorkomende gevallen overeenkomstig artikel 5, vierde lid, verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

Paragraaf 2.3 Omrijden over wegen die deel uitmaken van het basisnet

Artikel 15 toepassingsbereik paragraaf 2.3

Deze paragraaf is van toepassing op verkeersbesluiten waardoor het vervoer van alle of bepaalde gevaarlijke stoffen over een hoofdweg tijdelijk wordt beperkt vanwege werkzaamheden aan deze hoofdweg en dit vervoer als gevolg daarvan zal omrijden over andere hoofdwegen die deel uitmaken van het basisnet.

Artikel 16 beoordeling plaatsgebonden risico

1. Ter beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt in de motivering van het verkeersbesluit:
 - a. vermeld welke PR-plafonds van toepassing zijn voor de wegen die zullen worden gebruikt als omrijroute;
 - b. op basis van de meest recente beschikbare gegevens inzicht gegeven in de omvang van het vervoer over de weg waarop het vervoer tijdelijk wordt beperkt;
 - c. inzicht gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de omrijroutes ten opzichte van de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over die routes.
2. Op basis van de informatie bedoeld in het eerste lid, wordt in de toelichting op het verkeersbesluit



vermeld in hoeverre de voor de omrijroutes vastgestelde PR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden.

3. Indien geen sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds, wordt met toepassing van het eerste lid volstaan.
4. Indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de desbetreffende PR-plafonds, wordt verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

Artikel 17 beoordeling groepsrisico

Artikel 16 is van overeenkomstige toepassing ter onderbouwing van de beoordeling van het groepsrisico, met dien verstande dat in geval een GR-plafond is vastgesteld dat plafond als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Paragraaf 2.4 Omrijden over wegen die geen deel uitmaken van het basisnet

Artikel 18 toepassingsbereik paragraaf 2.4

1. Deze paragraaf is van toepassing op verkeersbesluiten waardoor het vervoer van alle of bepaalde gevaarlijke stoffen over een hoofdweg tijdelijk wordt beperkt vanwege werkzaamheden aan deze hoofdweg en dit vervoer als gevolg daarvan zal omrijden over andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het basisnet.
2. Bij de voorbereiding van een besluit als bedoeld in het eerste lid wordt overlegd met het ten aanzien van de andere wegen bevoegde gezag.

Artikel 19 inspanningsplicht PR

De minister spant zich in te voorkomen dat kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen in het gebied langs wegen als bedoeld in artikel 18, waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar.

Artikel 20 wijze van berekenen PR

1. Het plaatsgebonden risico wordt berekend met toepassing van RBM-II.
2. Bij de berekening van het plaatsgebonden risico wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over de weg waarop het vervoer tijdelijk wordt beperkt;
 - c. een inschatting van de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de omrijroutes ten opzichte van de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over die routes.

Artikel 21 beoordeling groepsrisico

1. Het groepsrisico wordt met toepassing van RBM-II berekend, indien het groepsrisico:
 - a. is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde en ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het verkeersbesluit met meer dan tien procent toeneemt, of
 - b. hoger is dan 1 maal de oriëntatiewaarde én ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het verkeersbesluit toeneemt.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. de vervoerscijfers zoals bedoeld in artikel 20, eerste lid onder b en c, en
 - c. de huidige bevolkingsdichtheden.

Artikel 22 verantwoording GR

1. Indien artikel 21 van toepassing is, wordt in het verkeersbesluit gemotiveerd:
 - a. welke maatregelen zijn overwogen om de tijdelijke toename van het groepsrisico als gevolg van het verkeersbesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken;
 - b. welke maatregelen worden getroffen om de tijdelijke toename van het groepsrisico als gevolg van het verkeersbesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken, en



- c. welke tijdelijke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt tevens aandacht besteed aan:
 - a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
 - b. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.
3. Het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop het verkeersbesluit betrekking heeft, wordt in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in het eerste en tweede lid bedoelde maatregelen en mogelijkheden.

HOOFDSTUK 3 BEOORDELING BIJ DE AANLEG OF WIJZIGING VAN EEN HOOFDSPOORWEG

Paragraaf 3.1 Wijziging van hoofdspoorwegen die deel uitmaken van het basisnet

Artikel 23 toepassingsbereik paragraaf 3.1

Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdspoorweg.

Artikel 24 inspanningsplicht

Indien een wijziging van een hoofdspoorweg leidt tot verschuiving van de ligging van het referentiepunt op het betrokken baanvak, spant de minister zich in te voorkomen dat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand komen te liggen.

Artikel 25 beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Onverminderd artikel 26 wordt bij een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdspoorweg als gevolg waarvan de ligging van het referentiepunt verschuift en als gevolg van die verschuiving bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen binnen de basisnetafstand, inzicht gegeven in:

- a. het aantal bestaande en geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten dat als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt binnen de basisnetafstand komt te liggen;
- b. het aantal bestaande en geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten dat voor uitvoering van het tracébesluit binnen de basisnetafstand ligt, maar als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt na uitvoering van een besluit buiten de basisnetafstand komt te liggen, en
- c. de afweging die ten grondslag ligt aan de keuze voor de ligging van de te wijzigen hoofdspoorweg en het effect van die ligging voor de objecten, bedoeld onder a en b, in relatie tot de inspanningsplicht, bedoeld in artikel 24.

Artikel 26 beoordeling plaatsgebonden risico

1. Ter beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt in de toelichting op het tracébesluit:
 - a. vermeld welke PR-plafonds van toepassing zijn;
 - b. indien redelijkerwijs een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdspoorweg, inzicht gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen hoofdspoorweg en over de in het studiegebied gelegen hoofdspoorwegen;
 - c. indien een wijziging van de voor de aan te passen hoofdspoorweg geldende risicobepalende variabelen zoals opgenomen in bijlage II bij de regeling kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdspoorweg, inzicht gegeven in de verwachte wijziging daarin.
2. Op basis van de informatie, bedoeld in het eerste lid, wordt in de toelichting op een tracébesluit vermeld in hoeverre de voor de te wijzigen hoofdspoorweg of de voor de in het studiegebied gelegen hoofdspoorwegen vastgestelde PR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden.
3. Indien geen sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds wordt met toepassing van het eerste lid volstaan.
4. Indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de desbetreffende



PR-plafonds wordt verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

Artikel 27 beoordeling groepsrisico

Artikel 26 is van overeenkomstige toepassing ter onderbouwing van de beoordeling van het groepsrisico, met dien verstande dat de voor de desbetreffende hoofdspoorweg vastgestelde GR-plafonds als uitgangspunt worden gehanteerd.

Artikel 28 afwijkende beoordeling groepsrisico

1. Dit artikel is van toepassing op een tracébesluit dat:
 - a. betrekking heeft op een verbreding van de hoofdspoorweg aan één zijde van de bestaande hoofdspoorweg, indien als gevolg van de verbreding het midden van de doorgaande spoorbundel meer dan zes meter verschuift en indien de bebouwing aan de zijde waar de uitbreiding plaatsvindt een hogere personendichtheid heeft dan de bebouwing aan de andere zijde;
 - b. betrekking heeft op de plaatsing van één of meer wissels, met uitzondering van de situatie waarbij deze wissels worden geplaatst tussen twee reeds aanwezige wissels die op 1000 meter of minder van elkaar zijn gelegen;
 - c. het mogelijk maakt om op een deel van de hoofdspoorweg waar voorheen in beide rijrichtingen niet sneller dan 40 km per uur mocht worden gereden, voortaan in een rijrichting sneller dan 40 km per uur te rijden.
2. In afwijking van artikel 27 wordt het groepsrisico met toepassing van RBM-II berekend, indien het groepsrisico:
 - a. is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde en ten opzichte van de situatie voorafgaand aan een tracébesluit met meer dan tien procent toeneemt, of
 - b. hoger is dan 1 maal de oriëntatiewaarde én ten opzichte van de situatie voorafgaand aan een tracébesluit toeneemt.
3. Bij toepassing van het tweede lid wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. de vervoerscijfers zoals die zijn opgenomen in bijlage II bij de regeling, en
 - c. de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.

Artikel 29 verantwoording GR

1. Indien artikel 28 van toepassing is wordt in het tracébesluit gemotiveerd:
 - a. welke maatregelen zijn overwogen om de toename van het groepsrisico als gevolg van een tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken;
 - b. welke maatregelen worden getroffen om de toename van het groepsrisico als gevolg van een tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken, en
 - c. welke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt tevens aandacht besteed aan:
 - a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
 - b. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.
3. Het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop het tracébesluit betrekking heeft, wordt in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in het eerste en tweede lid bedoelde maatregelen en mogelijkheden.

Artikel 30 effecten voor ligging PAG

Indien voor de omgeving naast de betrokken hoofdspoorweg krachtens het Bevt een PAG is vastgesteld, wordt in een tracébesluit vermeld in hoeverre de aanpassing van de hoofdspoorweg gevolgen heeft voor de ligging van dat PAG.



Paragraaf 3.2 Aanleg van hoofdspoorwegen die nog geen deel uitmaken van het basisnet

Artikel 31 toepassingsbereik paragraaf 3.2

1. Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op aanleg van een hoofdspoorweg.
2. Deze paragraaf is tevens van toepassing in geval een besluit, bedoeld in het eerste lid, mede betrekking heeft op een wijziging van een bestaande hoofdspoorweg ten behoeve van aantakking op de aan te leggen hoofdspoorweg.

Artikel 32 inspanningsplicht PR

De minister spant zich in te voorkomen dat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen in het gebied langs een hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 31, waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar.

Artikel 33 wijze van berekenen PR

1. Het plaatsgebonden risico wordt berekend met toepassing van RBM-II.
2. Bij de berekening van het plaatsgebonden risico wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. een inschatting van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aan de nieuwe hoofdspoorweg kan worden toegerekend, op basis van de vervoerscijfers zoals die voor de in het studiegebied gelegen hoofdspoorwegen zijn opgenomen in bijlage II bij de regeling.

Artikel 34 beoordeling en verantwoording groepsrisico

1. Bij de beoordeling van het groepsrisico is artikel 28, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.
2. Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de gegevens, bedoeld in artikel 33, tweede lid, onder b, en van de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van een besluit als bedoeld in artikel 31 vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.
3. Artikel 29 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 35 aanvullende beoordeling baanvakken met plafond

Overeenkomstig artikel 26, eerste lid, en artikel 27 wordt gezien in hoeverre de voor de in het studiegebied gelegen hoofdspoorwegen vastgestelde PR-plafonds en GR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden en wordt in voorkomende gevallen overeenkomstig artikel 26, vierde lid, verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

HOOFDSTUK 4 BEOORDELING BIJ DE AANLEG OF WIJZIGING VAN EEN HOOFDVAARWEG

Paragraaf 4.1 Wijziging van hoofdvaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet

Artikel 36 toepassingsbereik paragraaf 4.1

Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdvaarweg, waar voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit een PR-plafond is vastgesteld.

Artikel 37 beoordeling plaatsgebonden risico

1. Ter beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt in de toelichting op het tracébesluit:
 - a. vermeld welke PR-plafonds van toepassing zijn;
 - b. inzicht gegeven in de ligging van de referentiepunten alsmede in een eventuele wijziging daarin als gevolg van de voorgenomen aanpassing;
 - c. indien redelijkerwijs een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdvaarweg, inzicht gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen hoofdvaarweg en over de in het studiegebied gelegen hoofdvaarwegen.



2. Op basis van de informatie, bedoeld in het eerste lid, wordt in de toelichting op het tracébesluit vermeld in hoeverre de voor de te wijzigen hoofdvaarweg of voor de in het studiegebied gelegen hoofdvaarwegen vastgestelde PR-plafonds worden of dreigen te worden te worden overschreden.
3. Indien geen sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds, wordt met toepassing van het eerste lid volstaan.
4. Indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de desbetreffende PR-plafonds, wordt verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

Artikel 38 beoordeling groepsrisico

1. Het groepsrisico wordt met toepassing van RBM-II berekend, indien het groepsrisico:
 - a. is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde en ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het tracébesluit met meer dan tien procent toeneemt, of
 - b. hoger is dan 1 maal de oriëntatiewaarde én ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het tracébesluit toeneemt.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. de vervoerscijfers zoals die zijn opgenomen in bijlage III bij de regeling, en
 - c. de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.

Artikel 39 verantwoording GR

1. Indien artikel 38 van toepassing is, wordt in het tracébesluit, gemotiveerd:
 - a. welke maatregelen zijn overwogen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken;
 - b. welke maatregelen worden getroffen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken, en
 - c. welke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt tevens aandacht besteed aan:
 - a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
 - b. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.
3. Het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop het tracébesluit betrekking heeft, wordt in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in het eerste en tweede lid bedoelde maatregelen en mogelijkheden.

Paragraaf 4.2 Aanleg of wijziging van hoofdvaarwegen die geen deel uitmaken van het basisnet

Artikel 40 toepassingsbereik paragraaf 4.2

1. Deze paragraaf is van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op aanleg van een hoofdvaarweg.
2. Deze paragraaf is tevens van toepassing in geval het tracébesluit, bedoeld in het eerste lid, mede betrekking heeft op een wijziging van een bestaande hoofdvaarweg ten behoeve van aantakking op de aan te leggen hoofdvaarweg.
3. Deze paragraaf is tevens van toepassing op een tracébesluit dat betrekking heeft op een wijziging van een hoofdvaarweg, waarvoor voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp van dat besluit geen PR-plafond is vastgesteld.

Artikel 41 inspanningsplicht PR

De minister spant zich in te voorkomen dat bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten komen te liggen in het gebied langs een hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 40,



waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar.

Artikel 42 wijze van berekenen PR

1. Het plaatsgebonden risico wordt berekend met toepassing van RBM-II.
2. Bij de berekening van het plaatsgebonden risico wordt gebruik gemaakt van:
 - a. de HART;
 - b. een inschatting van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aan de nieuwe hoofdvaarweg kan worden toegerekend, op basis van de vervoerscijfers zoals die voor de in het studiegebied gelegen hoofdvaarwegen zijn opgenomen in bijlage III bij de regeling.
3. In afwijking van het tweede lid, onder b, wordt voor een hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 40, derde lid, uitgegaan van de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over die vaarweg.

Artikel 43 beoordeling en verantwoording groepsrisico

1. Bij de beoordeling van het groepsrisico is artikel 38, eerste lid, van overeenkomstige toepassing.
2. Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de gegevens, bedoeld in artikel 42, tweede lid, onder b, of derde lid, en van de huidige bevolkingsdichtheden en de overeenkomstig de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten bevolkingsdichtheden.
3. Artikel 39 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 44 aanvullende beoordeling hoofdvaarwegvakken met plafond

Overeenkomstig artikel 37, eerste lid, wordt bezien in hoeverre de voor de in het studiegebied gelegen hoofdvaarwegen vastgestelde PR-plafonds worden of dreigen te worden overschreden en wordt in voorkomende gevallen overeenkomstig artikel 37, vierde lid, verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de wet.

HOOFDSTUK V SLOTBEPALINGEN

Artikel 45 overgangsrecht

1. Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op een tracébesluit waarvan het ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregels ter inzage is gelegd of waarvan het ontwerp tracébesluit uiterlijk binnen drie maanden na inwerkingtreding van deze beleidsregels wordt genomen.
2. Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op het tracébesluit voor het project zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen.

Artikel 46 inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op het tijdstip waarop de Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (Stb. 2013, 307), het Besluit van 3 september 2013 tot wijziging van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de wijziging van de routeringsystematiek in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Stb. 2013, 340), het Besluit van 11 november 2013, houdende milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes (Besluit externe veiligheid transportroutes) (Stb. 2013, 465) en de Regeling van 19 maart 2014, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basisnet) (Stcrt. 2014, nr. 8242) in werking treden.

Artikel 47 citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten.



Artikel 48

Deze beleidsregels zullen met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W. J. Mansveld*



BIJLAGE BIJ DE BELEIDSREGELS EV-BEOORDELING TRACÉBESLUITEN

Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Rijksweg A1													
N1	A1: Knp. Watergraafsmeer – Knp. Diemen		6458	25769	215	288	0	0	0	0	0	0	0
N2	A1: Knp. Diemen – Knp. Muiderberg		9182	26202	195	774	0	0	0	0	0	0	0
N3	A1: Knp. Muiderberg – Knp. Eemnes		11560	19986	236	419	0	0	0	0	0	0	0
U1	A1: Knp. Eemnes – afrit 10 (Soest)		12515	20519	0	556	0	0	0	0	0	0	0
U91	A1: afrit 10 (Soest) – afrit 12 (Bunschoten)		12515	20519	0	556	0	0	0	0	0	0	0
U81	A1: afrit 12 (Bunschoten) – afrit 13 (Amersfoort Noord)		13441	20839	82	428	0	0	0	0	0	0	0
U90	A1: afrit 13 (Amersfoort Noord) – Knp. Hoevelaken		13271	22065	0	431	0	0	0	0	0	0	0
G1	A1: Knp. Hoevelaken – afrit 15 (Barneveld)		10680	19685	341	512	0	0	381	0	0	0	0
G63	A1: afrit 15 (Barneveld) – afrit 17 (Stroe)		9887	12125	178	329	0	0	0	0	0	0	0
G72	A1: afrit 17 (Stroe) – afrit 18 (Kootwijk)		12100	12782	178	670	0	0	96	0	0	0	0
G64	A1: afrit 18 (Kootwijk) – afrit 19 (Hoenderloo)		11376	15926	82	862	0	0	96	0	0	0	0
G71	A1: afrit 19 (Hoenderloo) – Knp. Beekbergen		10754	15612	169	614	0	0	99	0	0	0	0
G2	A1: Knp. Beekbergen – afrit 23 (Deventer)		20620	35847	1147	1467	0	0	288	0	140	0	0
O ₂	A1: afrit 23 (Deventer) – afrit 24 (Deventer Oost)		20196	33335	1278	1502	0	0	0	0	0	0	0
O113	A1: afrit 24 (Deventer Oost) – afrit 26 (Lochem)		19051	33739	1243	1028	0	0	99	0	0	0	0
O3	A1: afrit 26 (Lochem) – afrit 28 (Rijssen)		19643	33008	1537	1360	0	96	192	0	13	0	0
O76	A1: afrit 28 (Rijssen) – Knp. Azelo		14812	23411	1625	1936	0	0	393	0	0	0	0
O4	A1/A35: Knp. Azelo – Knp. Buren		11318	25179	1569	408	0	0	0	0	0	0	0
O5	A1: Knp. Buren – afrit 30 (Hengelo)		13022	18290	836	937	0	0	483	0	0	0	0
O6	A1: afrit 30 (Hengelo) – afrit 32 (Oldenzaal)		12399	15103	1272	710	0	0	105	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
O7	A1: afrit 32 (Oldenzaal) – afrit 33 (Oldenzaal Zuid)		16179	21021	3124	850	0	294	1016	20	13	0	0
O8	A1: afrit 33 (Oldenzaal Zuid) – Grens Duitsland		13275	15006	1491	1071	0	0	384	0	0	0	0
Rijksweg A2/N2													
N4	A2: Knp. Amstel – Knp. Holendrecht 1		7723	17055	82	431	0	0	0	0	0	0	0
N5	A2/A9: Knp. Holendrecht 1 – Knp. Holendrecht 2		5197	18085	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U12	A2: Knp. Holendrecht 2 – afrit 4 (Vinkeveen)		7541	27903	99	32	96	0	0	0	0	0	0
U13	A2: afrit 4 (Vinkeveen) – afrit 5 (Breukelen)		19735	25621	0	320	189	0	0	0	140	0	0
U73	A2: afrit 5 (Breukelen) – afrit 6 (Ring Utrecht Noord)		20429	28694	259	175	96	0	0	0	0	0	0
U14	A2: afrit 6 (Ring Utrecht Noord) – afrit 7 (Oog in Al)		20173	28860	169	0	96	0	0	0	0	0	0
U88	A2: afrit 7 (Oog in Al) – Knp. Oudenrijn (incl. Leidsche Rijn tunnel)	Tc A	25469	31432	181	96	96	0	0	0	0	0	0
U15	A2: Knp. Oudenrijn – afrit 9 (Nieuwegein)		16935	15716	49	1200	0	0	0	0	0	0	0
U84	A2: afrit 9 (Nieuwegein) – Knp. Everdingen		14801	12139	96	1875	0	0	0	0	0	0	0
G88	A2: Knp. Everdingen – afrit 12 (Everdingen)		14232	12835	96	189	0	0	0	0	213	0	0
G29	A2: afrit 12 (Everdingen) – Knp. Deil		13063	14802	0	272	0	0	0	0	120	0	0
B59	A2: Knp. Deil – afrit 19 (Kerkdriel)		10496	20095	786	282	0	0	192	0	568	0	0
B107	A2: afrit 19 (Kerkdriel) – Knp. Empel		10353	17463	934	2009	0	0	116	0	511	23	0
B60	A2/A59: Knp. Empel – Knp. Hintham		5564	17200	783	693	0	0	0	0	73	0	0
B61	A2: Knp. Hintham – afrit 21 (Veghel)		12973	17320	82	402	0	0	0	0	430	0	0
B105	A2: afrit 21 (Veghel) – Knp. Vught		9512	14824	338	742	0	0	192	0	0	0	0
B62	A2: Knp. Vught – Knp. Ekkersweijer		11235	8401	96	189	0	0	0	0	424	0	0
B7	A2/A58: Knp. Ekkersweijer – Knp. Batadorp		11586	18316	250	1045	0	0	99	0	499	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
B63	A2: Knp. Batadorp – afrit 30 (Eindhoven Centrum)		21932	29088	1761	3561	0	99	675	0	301	0	0
B106	A2: afrit 30 (Eindhoven Centrum) – Knp. De Hogt		24063	32496	1857	7046	0	99	1098	0	456	611	102
B72	A2/A67: Knp. De Hogt – afrit 33 (Waalre)		39503	43370	3374	5060	0	192	675	0	527	384	99
B104	A2/A67: afrit 33 (Waalre) – Knp. Leenderheide		41522	43331	4865	8458	0	291	483	0	557	678	0
B64	A2: Knp. Leenderheide – afrit 34 (Valkenswaard)		8454	18085	527	3593	0	0	390	0	449	215	99
B65	A2: afrit 34 (Valkenswaard) – afrit 39 (Nederweert)		13621	18122	876	4728	0	0	0	0	572	0	0
L38	A2: afrit 39 (Nederweert) – afrit 40 (Kelpen)		10344	14345	166	1144	0	96	0	0	578	288	0
L39	A2: afrit 40 (Kelpen) – afrit 41 (Grathem)		7297	8129	332	1464	0	0	96	0	565	381	0
L40	A2: afrit 41 (Grathem) – afrit 44 (St. Joost)		9018	12063	597	6967	0	96	99	0	581	291	0
L116	A2: afrit 44 (St. Joost) – Knp. Het Vonderen		9018	12063	597	6967	0	96	99	0	581	291	0
L41	A2: Knp. Het Vonderen – afrit 45 (Echt)		16783	28770	937	7258	0	0	0	0	634	0	0
L84	A2: afrit 45 (Echt) – afrit 47 (Born)		16956	29012	937	7302	0	0	0	0	634	0	0
L85	A2: afrit 47 (Born) – afrit 48 (Urmond)		16357	28219	687	7049	0	0	0	0	565	0	96
L86	A2: afrit 48 (Urmond) – Knp. Kerensheide		22429	27564	1290	1354	0	0	0	0	213	0	0
L42	A2: Knp. Kerensheide – afrit 50 (Maastricht-Aachen)		10722	12533	606	798	0	0	0	0	0	0	0
L43	A2: afrit 50 (Maastricht-Aachen) – afrit 51 (Meerssen)		9488	12814	466	955	0	0	0	0	0	0	0
L44	A2: afrit 51 (Meerssen) – Knp. Kruisdonk		3586	9325	428	527	0	96	96	0	13	0	0
L45	A2: Knp. Kruisdonk – N2 (Pres. Rooseveltweg / Terblijerweg / Viaductweg)		5292	10998	428	664	0	96	189	0	13	0	0
L46	N2: Pres. Rooseveltweg / Terblijerweg / Viaductweg – Pres. Rooseveltlaan / Scharnerweg / Wilhelminasingel	Wt binnen bebouwde kom	4851	11072	416	1718	0	0	99	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
L47	N2: Pres. Rooseveltlaan / Scharnerweg / Wilhelminasingel – Knp. Europaplein	Wt binnen bebouwde kom	5308	9629	498	1287	0	0	0	0	0	0	0
L48	A2: Knp. Europaplein – afrit 58 (Eijsden)		4478	9311	352	1954	0	0	49	0	0	0	0
L92	A2: afrit 58 (Eijsden) – Grens België		4596	9650	355	1750	0	0	49	0	0	0	0
Rijksweg N3													
Z98	N3: A15 – Burg. Keizerweg (Papendrecht)	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie	7689	8998	937	483	0	699	1453	0	413	0	0
Z115	N3: Burg. Keizerweg (Papendrecht) – Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht)	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie	7578	9705	838	99	0	801	1750	0	411	0	0
Z97	N3: Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht) – A16	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie	8078	7483	553	667	0	1098	2853	0	630	0	0
Rijksweg A4													
N6	A4: Knp. De Nieuwe Meer – Knp. Badhoevedorp		9986	22572	99	562	192	0	195	0	0	0	0
N87	A4: Knp. Badhoevedorp – Knp. De Hoek (incl. Schipholtunnel)	Tc A	2593	9502	291	411	0	0	0	0	0	0	0
N7	A4: Knp. De Hoek – afrit 3 (Hoofddorp)		7783	19629	384	772	0	0	0	0	0	0	0
N84	A4: afrit 3 (Hoofddorp) – afrit 4 (Nieuw Vennep)		10846	35032	108	1377	291	0	0	0	0	0	0
N85	A4: afrit 4 (Nieuw Vennep) – Knp. Burgerveen		9507	34893	99	1625	381	0	0	0	0	0	0
Z6	A4: Knp. Burgerveen – afrit 6a (Zoeterwoude Rijndijk)		9913	40132	381	754	381	0	0	0	0	0	0
Z118	A4: afrit 6a (Zoeterwoude Rijndijk) – afrit 7 (Zoeterwoude Dorp)		11097	40399	277	1526	189	0	0	0	0	0	0
Z7	A4: afrit 7 (Zoeterwoude Dorp) – Knp. Prins Clausplein		11335	39828	82	620	189	0	0	0	0	0	0
Z8	A4: Knp. Prins Clausplein – Knp. Ypenburg		16476	67487	635	2085	99	0	0	0	0	99	0
Z9	A4: Knp. Ypenburg – afrit 12 (Den Haag Zuid)		3397	4833	0	268	0	0	0	0	0	0	0
Z10	A4: afrit 12 (Den Haag Zuid) – afrit 13 (Den Hoorn)		1394	2468	0	524	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Z33	A4: afrit 13 (Den Hoorn) – afrit 14 (Delft)		491	606	0	41	0	0	0	0	0	0	0
Z46	A4: Knp. Kethelplein – afrit 16 (Vlaardingen Oost)		49695	134243	387	1549	0	0	0	0	0	0	0
Z11	A4: afrit 16 (Vlaardingen Oost) – Knp. Benelux (incl. Beneluxtunnel)	Tc C	49695	134243	387	1549	0	0	0	0	0	0	0
B24	A4 & N259 = Randweg Noord & Randweg Oost (Bergen op Zoom): Halsterseweg / Randweg Noord / Randweg West – A4 / A58 (knooppunt Zoomland)		6006	10595	175	620	0	0	146	0	0	0	0
B1	A4 / A58: Knp. Zoomland – afrit 30 (Hoogerheide)		29415	39920	5439	3887	195	1293	3179	6	540	393	0
B127	A4 / A58: afrit 30 (Hoogerheide) – Knp. Markiezaat		28546	37608	7695	3837	291	1363	3893	20	260	17	0
B35	A4: Knp. Markiezaat – Grens België		32190	28256	7092	2329	0	1566	4693	0	449	0	0
Rijksweg A5													
N90	A5: Knp. Raasdorp – Knp. De Hoek		2798	13280	0	512	143	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A6													
F1	A6: Knp. Muiderberg – afrit 3 (Almere Stad West)		4308	8136	49	128	0	0	0	0	0	0	0
F39	A6: afrit 3 (Almere Stad West) – afrit 5 (Almere Stad)		4370	7564	49	96	0	0	49	0	0	0	0
F41	A6: afrit 5 (Almere Stad) – afrit 6 (Almere Buiten West)		3123	4480	49	105	0	0	0	0	0	0	0
F56	A6: afrit 6 (Almere Buiten West) – Knp. Almere		2208	3881	49	64	0	0	0	0	0	0	0
F42	A6: Knp. Almere – afrit 8 (Almere Buiten Oost)		4349	4957	49	160	0	0	49	0	0	0	0
F34	A6: afrit 8 (Almere Buiten Oost) – afrit 10 (Lelystad)		5398	5621	140	242	0	0	0	0	0	0	0
F35	A6: afrit 10 (Lelystad) – afrit 11 (Lelystad Noord)		4589	3473	93	186	0	0	0	0	0	0	0
F36	A6: afrit 11 (Lelystad Noord) – afrit 13 (Urk)		5384	2936	137	166	0	0	0	0	0	0	0
F37	A6: afrit 13 (Urk) – afrit 14 (Emmeloord)		4132	3303	143	160	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
F38	A6: afrit 14 (Emmeloord) – Knp. Emmeloord		5089	4791	143	195	0	0	0	0	0	0	0
F47	A6: Knp. Emmeloord – afrit 15 (De Munt)		4881	9246	93	317	0	0	0	0	0	0	0
F2	A6: afrit 15 (De Munt) – Knp. Joure		4324	4785	0	99	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A7/N7													
N33	A7: Knp. Zaandam – afrit 6 (Purmerend Noord)		10874	17440	0	556	0	0	0	0	0	0	0
N34	A7: afrit 6 (Purmerend Noord) – afrit 7 (Avenhorn)		8707	16788	0	288	0	0	0	0	0	0	0
N82	A7: afrit 7 (Avenhorn) – afrit 8 (Hoorn)		8682	12155	0	556	0	0	0	0	0	0	0
N81	A7: afrit 8 (Hoorn) – afrit 9 (Hoorn Noord)		3996	4715	0	411	0	0	0	0	0	0	0
N108	A7: afrit 9 (Hoorn Noord) – afrit 12 (Middenmeer)		3897	4178	0	591	0	0	0	0	0	0	0
N35	A7: afrit 12 (Middenmeer) – afrit 13 (Wieringerwerf)		3800	3641	0	772	0	0	0	0	0	0	0
N80	A7: afrit 13 (Wieringerwerf) – afrit 14 (Den Oever)		3492	4446	0	833	0	0	0	0	0	0	0
Fr30	A7: afrit 14 (Den Oever) – Knp. Zurich		1883	2632	44	876	0	0	0	0	0	0	0
Fr6	A7: Knp. Zurich – N7 (Stadsrondweg Zuid Sneek)		3109	2247	0	539	0	0	0	0	0	0	0
Fr5	N7: Stadsrondweg Zuid Sneek		6114	3157	20	428	0	0	0	0	0	0	0
Fr4	A7: N7/A7 Sneek – Knp. Joure		5822	4656	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Fr3	A7: Knp. Joure – Knp. Heerenveen		10793	5633	146	451	0	0	0	0	0	0	0
Fr2	A7: Knp. Heerenveen – afrit 29 (De Haven)		7145	11095	303	332	0	0	96	0	0	0	0
Fr33	A7: afrit 29 (De Haven) – Knp. Drachten		6596	9989	259	288	0	0	49	0	0	0	0
Gr1	A7: Knp. Drachten – afrit 36 (Groningen West)		7184	6769	105	239	0	0	0	0	0	0	0
Gr31	A7: afrit 36 (Groningen West) – Knp. Julianaplein		8408	10712	61	239	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Gr30	A7: Knp. Julianaplein – Knp. Europaplein	Wt buiten bebouwde kom	7787	12851	180	195	0	0	0	0	0	0	0
Gr2	A7: Knp. Europaplein – afrit 44 (Veendam)		8066	11618	96	239	0	0	0	0	0	0	0
Gr3	A7: afrit 44 (Veendam) – afrit 45 (Scheemda)		3720	9595	317	801	0	0	0	0	0	0	0
Gr29	A7: afrit 45 (Scheemda) – Grens Duitsland		1609	4833	192	279	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A8													
N31	A8: Knp. Coenplein – afrit 1 (Oostzaan)		13847	31445	0	780	0	0	0	0	0	0	0
N91	A8: afrit 1 (Oostzaan) – Knp. Zaandam		15363	30517	0	652	0	0	0	0	0	0	0
N99	A8: Knp. Zaandam – afrit 2 (Zaandijk)		2892	5455	0	1002	0	0	0	0	0	0	0
N32	A8: afrit 2 (Zaandijk) – N246		5836	7769	0	908	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A9/N9													
N29	N9: N250 (De Kooy) – N503 (bij Schagerbrug)		3284	2339	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N28	N9: N503 (bij Schagerbrug) – Ringweg Alkmaar (Huiswaarderweg)		2010	3489	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N27	N9: Huiswaarderweg – Vkp. Kooimeer		3397	6644	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N26	A9: Vkp. Kooimeer – afrit 10 (Castricum)		7258	12494	0	515	0	0	0	0	0	0	0
N25	A9: afrit 10 (Castricum) – Knp. Beverwijk		7979	17596	0	1371	0	0	0	0	0	0	0
N8	A9: Knp. Beverwijk – afrit 8 (Beverwijk)		7979	17596	0	1371	0	0	0	0	0	0	0
N24	A9: afrit 8 (Beverwijk) – Knp. Velsen (incl. Wijkertunnel)	Tc C	5978	21261	0	929	0	0	0	0	353	0	0
N23	A9: Knp. Velsen – Knp. Rottepolderplein		6663	19871	0	387	96	0	0	0	71	0	0
N22	A9: Knp. Rottepolderplein – Knp. Raasdorp		8712	19592	0	1147	189	0	0	0	71	0	0
N88	A9: Knp. Raasdorp – Knp. Badhoevedorp		6285	8442	0	189	0	0	0	0	0	0	0
N86	A9: Knp. Badhoevedorp – afrit 5 (Amstelveen)		8474	11802	178	408	0	0	0	0	0	0	0
N21	A9: afrit 5 (Amstelveen) – Knp. Holendrecht 2		9177	9327	181	312	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
	A2/A9: Knp. Holendrecht 2 – Knp. Holendrecht 1	Zie wegvak N5 bij Rijksweg A2											
N20	A9: Knp. Holendrecht 1 – afrit 1 (S113, Gaasperplas)		7629	3791	0	128	0	0	0	0	0	0	0
N107	A9: afrit 1 (S113, Gaasperplas) – Knp. Diemen		8004	3190	166	128	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A10													
N15	A10: Knp. Coenplein – afrit S101 (Westpoort 2000-3000) (incl. Coentunnel)	Tc C	18284	61442	0	197	0	0	0	0	0	0	0
N98	A10: afrit S101 (Westpoort 2000-3000) – afrit S102 (Westpoort 3000-9000)		18145	41704	0	725	0	0	0	0	0	0	0
N14	A10: afrit S102 (Westpoort 3000-9000) – afrit S103 (Haarlem)		8776	25677	189	477	96	0	0	0	0	0	192
N13	A10: afrit S103 (Haarlem) – Knp. De Nieuwe Meer		9032	28601	0	480	99	0	0	0	0	0	192
N12	A10: Knp. De Nieuwe Meer – Knp. Amstel		7036	23780	0	207	0	0	0	0	0	0	0
N11	A10: Knp. Amstel – Knp. Watergraafsmeer		3482	8673	0	175	0	0	0	0	0	0	0
N10	A10: Knp. Watergraafsmeer – afrit S114 (Zeeburg)		8476	22443	96	547	0	0	0	0	0	0	0
N18	A10: afrit S114 (Zeeburg) – afrit S115 (Nieuwendam) (incl. Zeeburgertunnel)	Tc C	8023	22217	96	547	0	0	0	0	0	0	0
N19	Omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)	453	225	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N17	A10: afrit S115 (Nieuwendam) – afrit S116 (Volendam)		6787	20245	96	408	0	0	0	0	0	0	0
N16	A10: afrit S116 (Volendam) – Knp. Coenplein		8325	23501	96	547	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N11													
Z22	N11: A4 – afrit N209 (Hazerswoude Rijndijk)		5435	3814	49	32	0	0	0	0	0	0	0
Z119	N11: afrit N209 (Hazerswoude Rijndijk) – afrit N207 (Alphen aan den Rijn)		5310	5080	0	169	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Z21	N11: afrit N207 (Alphen aan den Rijn) – afrit N458 (Bodegraven)		5464	5568	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Z20	N11: afrit N458 (Bodegraven) – A12		5732	5978	0	169	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A12													
Z16b	A12: afrit 3 (Bezuidenhout) – afrit 4 (Voorburg)		2717	4681	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z16a	A12: afrit 4 (Voorburg) – Knp. Prins Clausplein		2717	4681	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z17	A12: Knp. Prins Clausplein – afrit 7 (Zoetermeer)		4570	5902	82	247	0	0	0	0	0	0	0
Z124	A12: afrit 7 (Zoetermeer) – afrit 9 (Zevenhuizen)		4365	4284	0	262	0	0	0	0	0	0	0
Z135	A12: afrit 9 (Zevenhuizen) – Knp. Gouwe		3607	3452	125	148	0	0	0	0	0	0	0
Z18	A12: Knp. Gouwe – afrit 11 (Gouda)		15819	44597	660	1534	121	0	365	0	0	23	0
Z137	A12: afrit 11 (Gouda) – afrit 12a (Bodegraven)		22925	55030	252	1042	0	0	1090	0	0	0	0
Z19	A12: afrit 12a (Bodegraven) – afrit 14 (Woerden)		14508	36024	467	1329	120	0	426	0	0	0	0
U85	A12: afrit 14 (Woerden) – afrit 15 (De Meern)		16504	44479	262	1057	0	0	1298	0	0	0	0
U86	A12: afrit 15 (De Meern) – Knp. Oudenrijn		15896	43188	262	1071	0	0	1298	0	0	0	0
U9	A12: Knp. Oudenrijn – afrit 18 (Hoograven)		25891	44315	774	338	0	0	192	0	0	0	0
U93	A12: afrit 18 (Hoograven) – Knp. Lunetten		25981	45477	774	431	0	0	192	0	0	0	0
U10	A12: Knp. Lunetten – afrit 19 (Bunnik)		10756	22240	181	242	0	0	865	0	0	0	0
U94	A12: afrit 19 (Bunnik) – afrit 20 (Driebergen)		9740	22515	181	338	0	0	908	0	0	0	0
U79	A12: afrit 20 (Driebergen) – afrit 21 (Maarn)		8073	21344	82	239	0	0	1430	0	0	0	0
U80	A12: afrit 21 (Maarn) – afrit 22 (Maarsbergen)		7659	20097	82	239	0	0	1098	0	0	0	0
U11	A12: afrit 22 (Maarsbergen) – afrit 23 (Veenendaal)		8691	19991	181	239	0	0	961	0	0	0	0
G8	A12: afrit 23 (Veenendaal) – Knp. Maanderbroek		8834	14875	82	533	0	0	288	0	0	38	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
G66	A12: Knp. Maanderbroek – afrit 24 (Wageningen)		16032	27500	82	766	0	0	288	0	0	58	189
G9	A12: afrit 24 (Wageningen) – Knp. Grijsoord		10424	28749	259	477	0	0	0	0	0	0	0
G10	A12/A50: Knp. Grijsoord – Knp. Waterberg		18786	44946	728	3045	0	0	288	0	142	288	0
G11	A12: Knp. Waterberg – Knp. Velperbroek		19871	65359	250	1627	0	0	195	0	0	96	0
G12	A12: Knp. Velperbroek – Knp. Oud-Dijk		14967	27875	259	1188	0	0	198	0	0	198	0
G13	A12: Knp. Oud-Dijk – Grens Duitsland		6942	11418	250	1103	0	0	96	0	0	96	0
Rijksweg A13													
Z29	A13: Knp. Ypenburg – afrit 9 (Delft)		14958	60105	868	1514	99	0	0	0	0	192	0
Z113	A13: afrit 9 (Delft) – afrit 10 (Delft Zuid)		12284	59413	370	2562	96	0	0	0	0	99	0
Z30	A13: afrit 10 (Delft Zuid) – afrit 11 (Berkel en Rodenrijs)		13328	64970	530	1202	192	0	0	0	0	96	0
Z114	A13: afrit 11 (Berkel en Rodenrijs) – Knp. Kleinpolderplein		11685	48848	169	969	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N14													
Z53	N14: A4 afrit 8 Leidschendam – N44 Wassenaar (incl. Sytwendetunnel)	Tc C (Wt buiten bebouwde kom)	1799	7072	0	12	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A15/N15													
Z65	N15: Maasvlakte – afrit 10		19597	5921	454	1261	0	1828	1287	0	271	0	0
Z66	N15: afrit 10 – afrit 12 (Brielle)		25121	14877	1051	2911	542	326	1642	0	49	0	0
Z47	N15: afrit 12 (Brielle) – afrit 13 (Rozenburg) (incl. Thomassentunnel)	Tc C	28759	21895	623	2893	0	0	0	0	0	0	0
Z148	A15: omleidingsroute Thomassentunnel	Omleidingsroute	4721	2397	86	318	391	98	490	0	15	0	0
Z126	N15: afrit 13 (Rozenburg) – afrit 15 (Havens)		32897	30293	1240	3546	626	326	1834	0	142	0	0
Z67	A15: afrit 15 (Havens) – afrit 16 (Spijkenisse)		45912	41886	2757	9913	291	0	1939	0	215	17	0
Z69	A15: afrit 16 (Spijkenisse) – afrit 17 (Hoogvliet) (incl. Botlektunnel)	Tc D	36649	3766	1412	1019	0	52	52	0	6	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Z68	Omleidingsroute Botlektunnel via Botlekbrug	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)	30227	114057	6677	5849	317	206	1895	0	730	108	0
Z70	A15: afrit 17 (Hoogvliet) – Knp. Benelux		88971	164944	8637	9698	134	2209	8215	20	728	0	0
Z71	A15: Knp. Benelux – afrit 18 (Pernis)		132757	212569	10803	15120	372	945	7785	0	998	116	0
Z72	A15: afrit 18 (Pernis) – afrit 19 (Rotterdam Charlois)		99453	184609	9532	10666	526	1680	3343	20	777	20	0
Z73	A15: afrit 19 (Rotterdam Charlois) – Knp. Vaanplein		99193	188843	7852	9884	532	3087	4361	23	1149	20	0
Z74	A15: Knp. Vaanplein – Knp. Ridderkerk Noord		64771	127519	6800	10555	378	3009	8459	26	762	334	0
Z55	A15/A16: Knp. Ridderkerk Noord – Knp. Ridderkerk Zuid		68708	146449	4651	7919	105	3253	3512	0	1080	203	0
Z75	A15: Knp. Ridderkerk Zuid – afrit 21 (Hendrik Ido Ambacht)		30857	51561	2704	4103	170	3909	5708	0	952	170	0
Z76	A15: afrit 21 (Hendrik Ido Ambacht) – afrit 22 (Alblasserdam) (incl. Noordtunnel)	Tc C	29685	56855	2317	1197	0	0	0	0	0	0	0
Z77a	Omleidingsroute Noordtunnel van A15 afrit 21 tot N915 incl. 250 meter Rotterdamse weg in oostelijke richting	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)	4204	5575	277	1432	0	1735	3284	0	757	0	0
Z77b	Omleidingsroute Noordtunnel van A15 afrit 21 tot A15 afrit 22 m.u.v. wegvak Z77a	Omleidingsroute (Wt buiten bebouwde kom)	4204	5575	277	1432	0	1735	3284	0	757	0	0
Z78	A15: afrit 22 (Alblasserdam) – afrit 23 (Papendrecht/N3)		29997	59292	2233	2151	0	1148	2314	0	721	0	0
Z79	A15: afrit 23 (Papendrecht/N3) – afrit 27 (Gorinchem)		28104	50618	2478	2384	0	192	192	0	245	0	0
Z80	A15: afrit 27 (Gorinchem) – Knp. Gorinchem		28970	52112	2245	1919	0	195	192	0	241	96	0
G14	A15: Knp. Gorinchem – Knp. Deil		26580	41833	3418	2198	0	384	96	0	626	0	0
G15	A15: Knp. Deil – afrit 33 (Tiel)		20413	25393	2256	1517	0	294	99	0	43	0	0
G78	A15: afrit 33 (Tiel) – afrit 34 (Echteld)		20606	25078	1948	1572	0	384	291	0	56	0	0
G16	A15: afrit 34 (Echteld) – Knp. Valburg		22213	26142	1773	2070	0	192	99	0	28	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
G17	A15: Knp. Valburg – Knp. Ressen		14114	37147	96	501	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A16													
Z54	A16: Knp. Terbregseplein – afrit 25 (Rotterdam Centrum)		13462	19472	451	926	288	0	288	0	0	96	0
Z134	A16: afrit 25 (Rotterdam Centrum) – Knp. Ridderkerk Noord		24605	40346	1380	4088	0	195	1266	0	243	99	0
	A15/A16: Knp. Ridderkerk Noord – Knp. Ridderkerk Zuid	Zie wegvak Z55 bij Rijksweg A15											
Z181	A16: Knp. Ridderkerk Zuid – afrit 22 (Zwijndrecht)		45590	89022	4817	11023	0	105	0	23	77	206	0
Z56	A16: afrit 22 (Zwijndrecht) – afrit 21 (Dordrecht) (incl. Drechtunnel)	Tc C	45590	89022	4817	11023	0	105	0	23	77	206	0
Z57	A16: afrit 21 (Dordrecht) – afrit 20 (Randweg Dordrecht)		41846	79630	4070	7896	0	105	105	0	17	0	0
Z58	A16: afrit 20 (Randweg Dordrecht) – Knp. Klaverpolder		53582	98915	5666	10448	0	608	2939	0	614	0	0
B37	A16: Knp. Klaverpolder – Knp. Zonzeel		39715	79582	3910	6631	0	323	1610	0	442	105	0
B38	A16: Knp. Zonzeel – afrit 17 (Prinsenbeek)		31010	49445	3203	6589	0	585	1948	0	86	17	0
B39	A16: afrit 17 (Prinsenbeek) – Knp. Princeville		29519	45274	6784	6618	198	696	2384	0	396	119	0
B40	A16/A58: Knp. Princeville – afrit 15 (Rijsbergen)		25981	42114	3895	6673	0	687	1319	0	391	198	0
B116	A16/A58: afrit 15 (Rijsbergen) – Knp. Galder		32529	51388	3403	8618	0	1066	2134	0	660	384	0
B108	A16: Knp. Galder – Grens België		13780	14538	964	3817	0	0	192	0	215	99	0
Rijksweg A17													
B11	A17: Knp. Klaverpolder – afrit 26 (Industrie Moerdijk)		24649	40805	4420	7398	0	2437	3328	17	634	99	0
B12	A17: afrit 26 (Industrie Moerdijk) – afrit 25 (Zevenbergen)		18094	36073	2338	2207	0	189	958	0	381	0	0
B100	A17: afrit 25 (Zevenbergen) – Knp. Noordhoek		21858	39844	3657	3130	0	1633	2114	0	596	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
B13	A17: Knp. Noordhoek – afrit 21 (Roosendaal Noord)		22443	29238	3505	3118	99	201	2137	0	320	0	0
B99	A17: afrit 21 (Roosendaal Noord) – Knp. De Stok		21761	24679	4792	1796	198	891	2908	0	277	0	0
Rijksweg A18/N18													
G18	A18: Knp. Oud-Dijk – afrit 4 (Doetinchem Oost)		5891	11742	23	0	0	0	0	0	0	0	0
G19	A18: afrit 4 (Doetinchem Oost) – afrit 5 (Varsseveld)		6827	5776	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G20	N18: afrit 5 (Varsseveld) – afrit N319 (Groenlo)		5301	3471	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G21	N18: afrit N319 (Groenlo) – afrit N822 (Eibergen)		5216	3614	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G22	N18: afrit N822 (Eibergen) – afrit N347 (Haaksbergen)		5135	3757	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O35	N18: afrit N347 (Haaksbergen) – A35		6870	4549	178	20	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A20													
Z122	A20: afrit N223 (bij Maasdijk) – afrit 6 (Maasdijk)		10044	13441	0	681	0	0	0	0	0	0	0
Z48	A20: afrit 6 (Maasdijk) – Knp. Kethelplein		13063	14951	178	917	0	0	0	0	0	0	0
Z49	A20: Knp. Kethelplein – Knp. Kleinpolderplein		38877	122196	785	1814	0	0	0	0	150	0	0
Z50	A20: Knp. Kleinpolderplein – afrit 14 (Rotterdam Centrum)		10021	32374	358	798	288	0	99	0	0	0	0
Z125	A20: afrit 14 (Rotterdam Centrum) – Knp. Terbregseplein		10021	32374	358	798	288	0	99	0	0	0	0
Z51	A20: Knp. Terbregseplein – afrit 17 (Nieuwerkerk aan de Yssel)		20553	48606	381	1083	0	0	143	0	0	9	0
Z136	A20: afrit 17 (Nieuwerkerk aan de Yssel) – Knp. Gouwe		17304	41522	338	603	0	0	99	0	0	0	0
Rijksweg A22													
N83	A22: Knp. Beverwijk – afrit Beverwijk		2906	528	0	1668	0	0	0	0	0	0	0
N93	A22: afrit Beverwijk – afrit IJmuiden (incl. Velsertunnel)	Tc D	6398	869	0	597	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
N89	A22: afrit IJmuiden – Knp. Velsen		3026	3033	0	23	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A27													
F3	A27: Knp. Almere – afrit 36 (Almere Stad)		4757	3346	0	0	0	0	96	0	0	0	0
F43	A27: afrit 36 (Almere Stad) – Knp. Eemnes		7661	7011	0	23	0	0	0	0	0	0	0
N67	A27: Knp. Eemnes – afrit 33 (Hilversum)		10581	14437	259	73	0	0	189	0	0	0	0
N97	A27: afrit 33 (Hilversum) – afrit 32 (Bilthoven)		9240	13722	166	114	0	0	0	0	0	0	0
U87	A27: afrit 32 (Bilthoven) – afrit 31 (Ring Utrecht Noord)		11749	17942	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U89	A27: afrit 31 (Ring Utrecht Noord) – Knp. Rijnsweerd		11090	18659	0	79	0	0	0	0	0	0	0
U6	A27: Knp. Rijnsweerd – Knp. Lunetten		25753	35732	774	1095	0	0	192	0	0	0	0
U7	A27: Knp. Lunetten – Knp. Everdingen		14402	14109	247	597	0	189	143	0	28	0	0
Z128	A27: Knp. Everdingen – afrit 25 (Noordeloos)		21146	19254	413	2114	0	242	291	0	37	0	0
Z100	A27: afrit 25 (Noordeloos) – Knp. Gorinchem		19108	16476	215	2082	0	192	192	0	28	0	0
Z99	A27: Knp. Gorinchem – afrit 24 (Avelingen)		25114	17361	1150	2743	0	99	338	0	155	0	0
B41	A27: afrit 24 (Avelingen) – Knp. Hooipolder		19410	20500	748	1846	0	0	303	0	0	0	0
B134	A27: Knp. Hooipolder – afrit 19 (Oosterhout)		15757	17633	285	2210	0	0	300	0	0	0	0
B42	A27: afrit 19 (Oosterhout) – afrit 16 (Breda Noord)		18664	18472	739	865	0	0	245	0	0	0	0
B109	A27: afrit 16 (Breda Noord) – afrit 15 (Breda)		18408	19802	480	1945	0	0	96	0	71	0	0
B110	A27: afrit 15 (Breda) – Knp. Annabosch		15714	17919	754	1039	0	0	99	0	0	0	0
B101	A27/A58: Knp. Annabosch – afrit 14 (Ulvenhout)		28085	36131	2498	6123	0	0	868	0	142	483	0
B4	A27/A58: afrit 14 (Ulvenhout) – Knp. Galder		24391	40943	2259	5115	0	291	774	0	129	1159	0
Rijksweg A28													
D5	A28: Knp. Julianaplein – afrit 36 (Zuidlaren)		6870	13441	0	620	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
D26	A28: afrit 36 (Zuidlaren) – afrit 34 (Assen Noord)		5135	11777	0	288	0	0	0	0	0	0	0
D4	A28: afrit 34 (Assen Noord) – afrit 32 (Assen Zuid)		5054	13070	99	189	0	0	0	0	0	288	0
D3	A28: afrit 32 (Assen Zuid) – afrit 31 (Westerbork)		5596	22800	96	1726	0	0	0	0	0	0	0
D31	A28: afrit 31 (Westerbork) – afrit 27 (Fluitenberg)		6243	24153	0	1887	0	0	0	0	0	0	0
D29	A28: afrit 27 (Fluitenberg) – Knp. Hoogeveen		5978	24050	0	2087	0	0	0	0	0	0	0
D2	A28: Knp. Hoogeveen – Knp. Lankhorst		9797	30752	646	2268	0	0	0	0	0	381	0
O111	A28: Knp. Lankhorst – afrit 22 (Nieuwleusen)		19878	50346	961	3007	0	0	96	0	0	574	0
O12	A28: afrit 22 (Nieuwleusen) – afrit 21 (Ommen)		11535	27560	469	818	0	0	99	0	0	381	0
O112	A28: afrit 21 (Ommen) – afrit 20 (Zwolle Noord)		17283	49701	279	900	0	0	99	0	0	387	0
O11	A28: afrit 20 (Zwolle Noord) – afrit 18 (Zwolle-Zuid)		16550	43462	469	833	0	0	49	0	0	480	0
O114	A28: afrit 18 (Zwolle-Zuid) – Knp. Hattemerbroek		15817	37223	655	766	0	0	0	0	0	571	0
G62	A28: Knp. Hattemerbroek – afrit 13 (Lelystad)		9431	19244	250	367	0	0	0	0	0	0	0
G61	A28: afrit 13 (Lelystad) – afrit 12 (Ermelo)		12178	19977	253	969	0	0	387	0	0	17	0
G60	A28: afrit 12 (Ermelo) – afrit 9 (Nijkerk)		13743	19447	250	1101	0	0	192	0	0	0	0
G31	A28: afrit 9 (Nijkerk) – Knp. Hoevelaken		14013	18707	0	1045	0	99	0	0	13	0	0
U82	A28: Knp. Hoevelaken – afrit 6 (Leusden Zuid)		14414	17993	658	451	0	0	0	0	71	0	0
U2	A28: afrit 6 (Leusden Zuid) – afrit 5 (Maarn)		14045	18207	670	1036	0	0	0	0	75	0	0
U3	A28: afrit 5 (Maarn) – afrit 3 (Den Dolder)		15564	17723	466	876	0	0	387	0	0	0	0
U83	A28: afrit 3 (Den Dolder) – Knp. Rijnsweerd		13335	17041	332	480	0	0	192	0	0	0	0
Rijksweg A29													
Z182	A29: Knp. Vaanplein – afrit 20 (Barendrecht)		22678	4840	2466	49	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Z88	A29: afrit 20 (Barendrecht) – afrit 21 (Oud Beijerland) (incl. Heinenoordtunnel)	Tc D	22678	4840	2466	49	0	0	0	0	0	0	0
Z133	A29: afrit 21 (Oud Beijerland) – Knp. Hellegatsplein		16974	2738	2411	757	0	0	102	0	0	0	0
B19	A29/A59: Knp. Hellegatsplein – Knp. Sabina		17481	5345	1159	1307	0	0	195	0	73	0	0
B20	A29: Knp. Sabina – afrit 24 (Dinteloord)		2162	1325	0	183	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A30													
G32	A30: A1 – afrit 4 (Barneveld Zuid)		6154	12005	82	143	0	0	0	0	0	0	0
G67	A30: afrit 4 (Barneveld Zuid) – afrit 2 (Ede)		6833	12533	82	143	0	0	0	0	0	0	0
G68	A30: afrit 2 (Ede) – afrit 1 (Industriegebied Ede)		9136	15518	82	125	0	0	96	0	0	0	0
G85	A30: afrit 1 (Industriegebied Ede) – Knp. Maanderbroek		8910	16195	82	125	0	0	96	0	0	0	0
Rijksweg A31/N31													
Fr8	A31: Knp. Zurich – afrit 22 (Marssum)		8126	2178	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Fr9	N31: afrit 22 (Marssum) – afrit N359 (Boksum)		7117	1754	0	64	0	0	0	0	0	0	0
Fr10	N31: afrit N359 (Boksum) – A32 (Leeuwarden)		5877	2226	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Fr11	N31: A32 (Leeuwarden) – afrit N913 (Garijp)		7387	2464	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fr37	N31: afrit N913 (Garijp) – afrit N356 (Nijega)		5255	1035	0	195	0	0	0	0	0	0	0
Fr32	N31: afrit N356 (Nijega) – afrit N369 (Drachten)		6797	4404	0	239	0	0	0	0	0	0	0
Fr36	N31: afrit N369 (Drachten) – Knp. Drachten (A7)		6870	5050	49	192	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A32													
Fr15	A32: Leeuwarden – Knp. Heerenveen		3830	7181	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fr31	A32: Knp. Heerenveen – afrit 8 (Wolvega)		11017	16958	96	0	0	0	0	0	0	0	0
O18	A32: afrit 8 (Wolvega) – afrit 7 (Steenwijk Noord)		8682	15105	99	0	0	0	192	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
O115	A32: afrit 7 (Steenwijk Noord) – afrit 5 (Steenwijk Zuid)		9576	13400	99	0	0	0	96	0	0	0	0
O116	A32: afrit 5 (Steenwijk Zuid) – afrit 4 (Havelte)		8806	14856	96	0	0	0	96	0	0	0	0
O19	A32: afrit 4 (Havelte) – Knp. Lankhorst		7313	17053	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N33													
Gr5	N33: Eemshaven – afrit N997 (bij Holwierde)	Wt buiten bebouwde kom	1226	5757	61	0	0	0	0	0	0	0	0
Gr6	N33: afrit N997 (bij Holwierde) – afrit N360 (Appingedam)	Wt buiten bebouwde kom	1019	3736	61	0	0	0	0	0	0	0	0
Gr7	N33: afrit N360 (Appingedam) – afrit N362 (bij Opwierde)	Wt buiten bebouwde kom	1247	982	125	49	0	0	0	0	0	0	0
Gr8	N33: afrit N362 (bij Opwierde) – A7	Wt buiten bebouwde kom	5948	7841	0	1258	0	0	0	0	0	0	0
Gr9	N33: A7 – afrit N366 (Veendam)		7875	12787	256	3424	0	0	0	0	0	0	0
D15	N33: afrit N366 (Veendam) – N34 (Gieten)		4460	11902	82	3069	0	0	0	0	0	0	0
D14	N33: N34 (Gieten) – A28		4010	10728	82	1578	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N34													
O95	N34: N48 (Ommen) – afrit N347 (Ommen)	Wt buiten bebouwde kom	2955	4455	0	0	0	0	49	0	0	9	0
O96	N34: afrit N347 (Ommen) – N36 (bij Rheezerveen)	Wt buiten bebouwde kom	3123	4254	0	0	0	0	0	0	0	9	0
Rijksweg A35/N35													
O59	N35: (Zwolle) – afrit N348 (Raalte, Ommerweg)	Wt buiten bebouwde kom	2756	4833	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O62	N35: N35 / Burg. H. Boersingel (Nijverdal) – afrit N350 (Wierden)	Wt buiten bebouwde kom	1699	4038	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O13	N35: N35 / N350 (Wierden) – N35 / N36 (Wierden)	Wt buiten bebouwde kom	4598	6897	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O1	N35: N35 / N36 (Wierden) – N35 / N349 (Almelo)	Wt buiten bebouwde kom	4598	6897	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O28	A35: afrit N349 (Almelo) – Knp. Azelo		6015	8739	82	96	0	0	0	0	0	0	0
	A1/A35: Knp. Azelo – Knp. Buren	Zie wegvak O4 op Rijksweg A1											



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
O22	A35: Knp. Buren – afrit 28 (Delden)		11772	11579	82	137	0	0	0	0	0	0	0
O128	A35: afrit 28 (Delden) – afrit 27 (Ind. Twentekanaal)		8343	7700	82	137	0	0	0	0	0	0	0
O23	A35: afrit 27 (Ind. Twentekanaal) – afrit 26 (Enschede West)		8041	7474	82	137	0	0	0	0	0	0	0
O24	A35/N35: afrit 26 (Enschede West) – Grens Duitsland		6870	4549	178	20	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N36													
O21	N36: N48 – N34 (bij Rheezeerveen)		2869	2832	0	96	0	0	0	0	0	0	0
O40	N36: N34 (bij Rheezeerveen) – afrit N341 (Westerhaar-Vriezeveensewijk)	Wt buiten bebouwde kom	2869	2832	0	96	0	0	0	0	0	0	0
O39	N36: afrit N341 (Westerhaar-Vriezeveensewijk) – afrit N748 (Vriezenveen)	Wt buiten bebouwde kom	3358	3983	0	96	0	0	0	0	0	0	0
O38	N36: afrit N748 (Vriezenveen) – N750 (Almelo)	Wt buiten bebouwde kom	2378	2699	0	96	0	0	0	0	0	0	0
O32	N36 : N750 (Almelo) – N35 (Wierden)		2378	2699	0	96	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A37/N37													
D7	A37: Knp. Hoogeveen – afrit 1 (Hoogeveen Oost)		7269	11858	0	361	0	0	0	0	0	195	0
D30	A37: afrit 1 (Hoogeveen Oost) – Knp. Holsloot		8797	13238	99	757	0	0	99	0	0	195	0
D8	N37: Knp. Holsloot – afrit N376 (bij Veenoord)		7087	7013	294	603	0	0	0	0	0	0	0
D28	N37: afrit N376 (bij Veenoord) – Duitse Grens		5861	5640	338	571	0	0	49	0	0	0	0
Rijksweg A44 / N44													
N9	A44: Knp. Burgerveen – afrit 3 (Noordwijkerhout)		5400	3058	49	15	0	0	0	0	0	0	0
Z1	A44: afrit 3 (Noordwijkerhout) – afrit 8 (Leiden)		3586	3851	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z2	A44: afrit 8 (Leiden) – Wassenaar		3335	8149	169	0	0	0	0	0	0	0	0
Z4	N44: Wassenaar – kruising N14	Wt buiten bebouwde kom	2717	4681	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Rijksweg N48													
D6	N48: Knp. Hoogeveen – afrit N377 (Balkbrug)	Wt buiten bebouwde kom	1367	2399	0	143	0	0	0	0	0	0	0
O43/O118	N48: afrit N377 (Balkbrug) – N34 (Ommen)	Wt buiten bebouwde kom	1284	1549	0	96	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N50/A50													
F26	N50: Knp. Emmeloord – afrit N352 (Ens)		2425	8523	0	44	0	0	0	0	0	0	0
O52	N50: afrit N352 (Ens) – afrit N307 (Kampen)		3662	11436	0	44	0	0	49	0	0	0	0
O123	N50: afrit N307 (Kampen) – afrit N764 (Kampen)		5587	12911	0	0	0	0	49	0	0	0	0
O124	N50: afrit N764 (Kampen) – Knp. Hattemerbroek		5446	15160	0	320	0	0	0	0	0	0	0
G3	A50: Knp. Hattemerbroek – Knp. Beekbergen		5688	20924	0	288	0	0	0	0	0	0	0
G4	A50: Knp. Beekbergen – Knp. Waterberg		12846	33536	1415	1336	0	0	96	0	0	96	0
	A12/A50: Knp. Waterberg – Knp. Grijsoord	Zie Wegvak G10 op Rijksweg A12											
G5	A50: Knp. Grijsoord – Knp. Valburg		11196	19825	905	1479	0	0	96	0	0	192	0
G6	A50: Knp. Valburg – Knp. Ewijk		20620	43326	725	1575	0	96	96	0	13	192	0
G65	A50: Knp. Ewijk – Knp. Bankhoef		8189	23886	247	125	0	0	0	0	0	0	0
B79	A50: Knp. Bankhoef – Knp. Paalgraven		4893	19901	82	690	0	0	99	0	0	0	0
B80	A50: Knp. Paalgraven – afrit 14 (Zeeland)		4153	9588	96	239	0	0	0	0	0	96	0
B86	A50: afrit 14 (Zeeland) – afrit 13 (Volkel)		3796	11229	99	49	0	0	0	0	0	0	0
B139	A50: afrit 13 (Volkel) – afrit 12 (Veghel Noord)		3632	11955	181	49	0	0	0	0	0	0	0
B87	A50: afrit 12 (Veghel Noord) – afrit 11 (Veghel)		4162	8133	0	384	0	0	0	0	0	0	0
B81	A50: afrit 11 (Veghel) – afrit 10 (Eerde)		6437	7824	0	719	0	0	0	0	0	0	0
B132	A50: afrit 10 (Eerde) – A58 (Eindhoven)		2844	7451	0	600	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N57													



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
Z89	N57: A15 – afrit N218 (bij Zwartewaal)		5912	14137	23	183	0	0	192	0	0	0	0
Z90	N57: afrit N218 (bij Zwartewaal) – afrit N495 (Nieuwehoorn)	Wt buiten bebouwde kom	7725	10839	0	96	0	0	143	0	0	0	0
Z91	N57: afrit N495 (Nieuwehoorn) – afrit N215 (Stellendam)	Wt buiten bebouwde kom	3941	9592	44	99	0	49	146	0	6	0	0
Ze11	N57: afrit N215 (Stellendam) – N59	Wt buiten bebouwde kom	2039	7777	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze47	N57: N59 – afrit N255 (bij Kamperland)	Wt buiten bebouwde kom	1208	2339	0	0	0	0	96	0	0	0	0
Ze48	N57: afrit N255 (bij Kamperland) – afrit N287 (Serooskerke)	Wt buiten bebouwde kom	1360	1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze12	N57: afrit N287 (Serooskerke) – Middelburg	Wt buiten bebouwde kom	1360	2793	0	0	0	0	49	0	0	0	0
Rijksweg A58													
Ze4	A58: N288 – afrit 39 (Middelburg)		2039	2341	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze8	A58: afrit 39 (Middelburg) – afrit 38 (Arnestein)		2831	4304	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze49	A58: afrit 38 (Arnestein) – afrit 36 (Heinkenszand)		5709	2627	0	114	0	0	0	0	0	0	0
Ze50	A58: afrit 36 (Heinkenszand) – Knp. De Poel		15817	13374	550	990	0	0	192	0	0	0	0
Ze9	A58: Knp. De Poel – afrit 35 ('s Gravenpolder)		14423	13058	859	862	0	99	0	0	13	769	0
Ze51	A58: afrit 35 ('s Gravenpolder) – afrit 33 (Yerseke) (incl. Vlaketunnel)	Tc C	13312	11178	608	731	0	0	49	0	0	0	0
Ze43	Omleidingsroute Vlaketunnel (A58): Oude Rijksweg	Omleidingsroute tunnel (Wt buiten bebouwde kom)	906	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze52	A58: afrit 33 (Yerseke) – afrit 32 (Kruiningen)		14386	12333	862	358	0	0	291	0	0	1060	0
Ze10	A58: afrit 32 (Kruiningen) – Knp. Markiezaat		17970	17276	603	719	0	0	1118	0	0	411	0
	A4/A58: Knp. Markiezaat – Knp. Zoomland	Zie wegvakken B1 en B127 op Rijksweg A4											
B2	A58: Knp. Zoomland – Knp. De Stok		38191	45412	7669	5765	291	1444	4044	0	570	0	0
B3	A58: Knp. De Stok – afrit 24 (Roosendaal)		3791	8438	82	574	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
B114	A58: afrit 24 (Roosendaal) – afrit 19 (Industriegebied Vosdonk)		8168	11247	0	352	0	96	0	0	13	192	0
B136	A58: afrit 19 (Industriegebied Vosdonk) – afrit 18 (Etten-Leur)		10164	15059	82	256	0	96	96	0	13	192	0
B129	A58: afrit 18 (Etten-Leur) – Knp. Princeville		10694	15437	82	253	0	96	96	0	13	192	0
	A16/A58 Knp. Princeville – A27/A58 Knp. Annabosch	Zie Wegvakken B40 en B116 op Rijksweg A16 en Wegvakken B4 en B101 op Rijksweg A27											
B5	A58: Knp. Annabosch – afrit 12 (Gilze)		25230	36094	1211	4571	0	0	387	0	0	585	0
B113	A58: afrit 12 (Gilze) – afrit 11 (Goirle)		26426	38154	1450	5843	0	99	804	0	303	512	0
B111	A58: afrit 11 (Goirle) – afrit 10 (Hilvarenbeek)		24983	35476	2684	5110	0	0	582	0	0	486	99
B120	A58: afrit 10 (Hilvarenbeek) – Knp. De Baars		23695	28431	1482	4641	0	0	684	0	0	99	0
B6	A58: Knp. De Baars – afrit 8 (Oirschot)		16803	34358	767	2662	0	396	266	0	159	543	0
B141	A58: afrit 8 (Oirschot) – Knp. Batadorp		19228	31443	1895	3866	0	99	486	0	86	871	0
	A2/58: Knp. Batadorp – Knp. Ekkersweijer	Zie Wegvak B7 op Rijksweg A2											
B8	A58: Knp. Ekkersweijer – A50 (Eindhoven)		4317	12114	0	958	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N59/A59													
Ze38	N59: N57 (Serooskerke) – afrit N256 (Zierikzee)	Wt buiten bebouwde kom	3879	3522	0	288	0	0	381	0	0	0	0
Ze39	N59: afrit N256 (Zierikzee) – Bruinisse	Wt buiten bebouwde kom	2060	613	0	96	0	0	0	0	0	0	105
Ze40	N59: Bruinisse – afrit N257 (incl. Grevelingendam)	Wt buiten bebouwde kom	1977	1256	0	143	0	0	0	0	0	0	0
Z94	N59: afrit N257 – afrit N215 (Oude-Tonghe)	Wt buiten bebouwde kom	3164	2107	96	99	0	0	0	0	0	0	0
Z93	N59: afrit N215 (Oude-Tonghe) – Knp. Hellegatsplein	Wt buiten bebouwde kom	3720	2021	143	64	0	0	143	0	0	0	0
	A29/A59: Knp. Hellegatsplein – Knp. Sabina	Zie wegvak B19 op Rijksweg A29											
B14	A59: Knp. Sabina – afrit 24 (Fijnaart)		14268	7500	1566	1045	0	0	387	0	73	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
B98	A59: afrit 24 (Fijnaart) – Knp. Noordhoek		14326	7663	2006	1298	0	99	0	0	13	0	0
B15	A59: Knp. Zonzeel – afrit 31 (Terheijden)		14974	23612	373	2131	0	0	0	0	0	0	0
B102	A59: afrit 31 (Terheijden) – Knp. Hooipolder		15716	24529	862	1261	0	0	297	0	0	0	0
B16	A59: Knp. Hooipolder – afrit 37 (Waalwijk)		5972	14333	99	739	0	0	111	0	0	0	0
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) – afrit 42 (Heusden)		7926	14029	448	568	0	0	390	0	0	0	0
B18	A59: afrit 42 (Heusden) – Knp. Empel		6672	16034	0	0	0	0	96	0	0	0	0
	A2/A59: Knp. Empel – Knp. Hintham	Zie Wegvak B60 op Rijksweg A2											
B78	A59: Knp. Hintham – Knp. Paalgraven		4227	8463	515	419	0	0	99	0	0	0	0
Rijksweg N61													
Ze18	N61: N58 / N61 (Schoondijke) – N61 / N62 (Terneuzen)	Wt buiten bebouwde kom	2107	1568	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze60	N61: N61 / N62 (Terneuzen) – N61 / N252 (Terneuzen)	Wt buiten bebouwde kom	3369	2210	99	49	288	0	0	0	73	0	0
Ze61	N61: N252 (Terneuzen) – N62 (Terneuzen)	Wt buiten bebouwde kom	3369	2210	99	49	288	0	0	0	73	0	0
Ze22	N61 & N290: N61 / N62 (Terneuzen) – Terhole (N290 / N689)	Wt buiten bebouwde kom	2262	1184	0	147	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N62													
Ze45	N62: A58 (Heinkenszand) – N254 (Nieuwdorp)	Wt buiten bebouwde kom	8547	10059	96	0	0	0	0	0	0	0	0
Ze6	N62: N254 (Nieuwdorp) – N666 ('s-Heerenhoek)		7520	7935	96	1147	0	0	0	0	0	0	0
Ze58	N62: N666 ('s-Heerenhoek) – N681 (Terneuzen) (incl. Westerscheldetunnel)	Tc C	7520	7935	96	1147	0	0	0	0	0	0	0
Ze59	N62: N681 (Terneuzen) – N61 (Terneuzen)	Wt buiten bebouwde kom	2865	1609	0	288	0	0	0	0	847	0	0
Ze28	N62: N61 (Terneuzen) – N683 (Westdorpe)	Wt buiten bebouwde kom	2865	1609	0	288	0	0	0	0	847	0	0
Ze30	N62: N683 (Westdorpe) – Grens België	Wt buiten bebouwde kom	2866	1609	0	288	0	0	0	0	847	0	0
Rijksweg A65													
B58	A65: Knp. Vught – afrit 3 (Tilburg Noord)		4877	5623	0	99	0	0	0	0	0	0	0



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
B138	A65: afrit 3 (Tilburg Noord) – Knp. De Baars		7493	8970	44	338	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A67													
B71	A67: Grens België – afrit 32 (Eersel)		25937	18829	3796	7517	0	0	99	0	13	387	0
B103	A67: afrit 32 (Eersel) – Knp. De Hogt		24709	23759	2111	10213	0	0	192	0	28	99	0
	A2/A67: Knp. De Hogt – Knp. Leenderheide	Zie Wegvakken B72 en B104 op Rijksweg A2											
B73	A67: Knp. Leenderheide – afrit 35 (Someren)		27237	26239	2821	6583	0	0	603	0	15	201	102
B112	A67: afrit 35 (Someren) – afrit 38 (Helden)		36006	39088	4603	10956	0	390	1758	58	58	681	0
L5	A67: afrit 38 (Helden) – afrit 39 (Sevenum)		27219	19426	3564	6126	192	192	769	0	43	99	0
L89	A67: afrit 39 (Sevenum) – Knp. Zaarderheiken		28228	22731	2871	5695	96	189	381	0	28	0	0
L6	A67: Knp. Zaarderheiken – afrit 40 (Velden)		36219	28318	1968	4964	0	99	681	17	13	195	0
L90	A67: afrit 40 (Velden) – afrit 41 (Venlo)		36006	29019	2641	6088	195	99	291	17	0	195	0
L91	A67: afrit 41 (Venlo) – Grens Duitsland		26313	26490	3517	9282	99	0	387	0	0	483	0
Rijksweg A73													
G28	A73: Knp. Ewijk – Knp. Neerbosch		14361	24388	1336	1537	0	291	0	0	43	0	0
G27	A73: Knp. Neerbosch – afrit 1A (Wijchen)		15506	23280	1869	1930	0	288	96	0	43	99	0
G26	A73: afrit 1A (Wijchen) – afrit 3 (Malden)		18143	24598	2242	2140	0	192	99	0	28	99	0
B84	A73: afrit 3 (Malden) – afrit 5 (Haps)		13224	15326	1150	2908	0	600	105	0	88	0	0
B118	A73: afrit 5 (Haps) – Knp. Rijkevoort		15557	21812	1919	2440	0	393	393	0	58	198	99
B85	A73: Knp. Rijkevoort – afrit 6 (Boxmeer)		13798	13685	294	1092	0	99	0	0	13	0	0
B122	A73: afrit 6 (Boxmeer) – afrit 7 (Vierlingsbeek)		11607	11146	454	935	0	192	0	0	28	0	0
L1	A73: afrit 7 (Vierlingsbeek) – afrit 9 (Venray)		11701	8878	195	830	0	0	192	0	0	96	0
L2	A73: afrit 9 (Venray) – afrit 11 (Horst)		11067	7859	192	737	0	0	0	0	0	96	0
L87	A73: afrit 11 (Horst) – afrit 12 (Grubbenvorst)		11934	11316	425	937	0	195	99	0	30	99	99



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
L88	A73: afrit 12 (Grubbenvorst) – Knp. Zaarderheiken		14886	11282	376	1101	0	195	192	0	30	99	99
L104	A73: Knp. Zaarderheiken – afrit 13 (Venlo West)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L117	A73: afrit 13 (Venlo West) – afrit 14 (Maasbree)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L13	A73: afrit 14 (Maasbree) – afrit 16 (Venlo-Zuid)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L14	A73: afrit 16 (Venlo-Zuid) – afrit 18 (Beesel)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L37	A73: afrit 18 (Beesel) – afrit 19 (Roermond) (incl. Swalmentunnel)	Tc A	9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L111	A73: afrit 19 (Roermond) – afrit 20 (Roermond-Oost)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L112	A73: afrit 20 (Roermond-Oost) – afrit 21 (Linne) (incl. Roertunnel)	Tc A	9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L113	A73: afrit 21 (Linne) – afrit 22 (Maasbree)		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
L115	A73: afrit 22 (Maasbree) – Knp. Het Vonderen		9304	10954	247	818	0	0	189	0	0	0	0
Rijksweg A76													
L62	A76: Grens België – Knp. Kerensheide		11533	19991	859	1377	0	96	2390	0	13	0	0
L63	A76: Knp. Kerensheide – afrit 2 (Geleen)		17251	28364	428	1869	0	96	0	0	13	0	0
L93	A76: afrit 2 (Geleen) – afrit 5 (Nuth)		13609	20646	623	722	0	0	0	0	0	0	99
L94	A76: afrit 5 (Nuth) – Knp. Ten Esschen		13432	18624	440	1339	0	0	96	0	0	0	0
L64	A76: Knp. Ten Esschen – Knp. Kunderberg		12346	14418	868	1307	99	99	0	0	13	0	0
L65	A76: Knp. Kunderberg – Knp. Bocholz		11351	14695	929	1502	99	0	0	0	0	0	0
L66	A76: Knp. Bocholz – grens Duitsland		11014	15011	1205	1625	99	99	0	0	13	0	0
Rijksweg A77													
B97	A77: Knp. Rijkevoort – afrit 2 (Gennepe)		7117	5990	1237	780	0	0	49	0	0	0	0
L8	A77: afrit 2 (Gennepe) – Grens Duitsland		4077	3874	1121	871	0	0	49	0	0	0	0
Rijksweg A79													



Basisnetroutes		Bijzonderheden	Vervoersgegevens o.b.v. waarvan de risicoplafonds Basisnet zijn vastgesteld										
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van – tot)	Tc = tunnel-categorie Wt = wegtype indien afwijkend	Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)										
			Stofcategorieën (voor GF3 zie Bijlage I bij de Regeling basisnet)										
			LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4	GT5
L109	A79: Knp. Kruisdonk – afrit 1 (Bunde)		1332	2072	0	0	0	0	96	0	0	0	0
L61	A79: afrit 1 (Bunde) – afrit 4 (Hulsberg)		4351	3063	0	23	0	0	0	0	0	0	0
L102	A79: afrit 4 (Hulsberg) – Knp. Kunderberg		3077	1415	0	49	0	0	0	0	0	0	0
L67	A79: Knp. Kunderberg – Keulseweg Heerlen		1869	1076	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg N99													
N30	N99: N250 (De Kooy) – afrit N249 (van Ewijcksluis)	Wt buiten bebouwde kom	2888	2093	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N79	N99: N249 (van Ewijcksluis) – A7	Wt buiten bebouwde kom	2189	2189	44	23	0	0	0	0	0	0	0
Rijksweg A200/N200													
N96	N200: Haarlem – Knp. Rottepolderplein		2415	2644	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N61	A200/N200: Knp. Rottepolderplein – A10		6716	20788	0	0	0	0	0	0	0	0	0



TOELICHTING

Algemeen deel Toelichting

Aanleiding

Externe veiligheid is één van de milieuaspecten die bij besluitvorming over de aanleg of aanpassing van infrastructuur (wegen, spoorwegen en vaarwegen) moet worden betrokken. Daartoe worden de gevolgen van het infrastructuurbesluit voor de externe veiligheid onderzocht. Onder externe veiligheid wordt verstaan het risico dat mensen die wonen, werken en recreëren in de directe omgeving van een risicobron (in dit geval het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur) lopen om het slachtoffer te worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij zijn twee typen risico van belang:

1. het plaatsgebonden risico (PR): de kans per jaar dat een denkbeeldig persoon die zich op een bepaalde afstand van het midden van de infrastructuur bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval op de infrastructuur waarbij een vervoermiddel met gevaarlijke stoffen is betrokken; deze kans is afhankelijk van de omvang en samenstelling van de transportstroom (de stoffen) en van de veiligheid van de infrastructuur (de ongevals-kans); daarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico;
2. het groepsrisico (GR): de kans per jaar dat een groep mensen die daadwerkelijk verblijven in de omgeving van de infrastructuur, overlijdt als gevolg van een ongeval op de infrastructuur waarbij een vervoermiddel met gevaarlijke stoffen is betrokken; deze kans is niet alleen afhankelijk van de omvang en samenstelling van de transportstroom (de stoffen) en van de veiligheid van de infrastructuur (de ongevals-kans), maar ook van de omvang en de spreiding van de bevolking in de nabijheid van de infrastructuur.

De wijze waarop dit milieuaspect wordt onderzocht en meegewogen bij de aanleg of aanpassing van infrastructuur, werd tot nu toe beschreven in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de circulaire Rnvgs). Daarin was bepaald dat een beoordeling van de bovengenoemde risico's dient plaats te vinden bij vervoers- en omgevingsbesluiten. Die beoordeling hield in dat de bovengenoemde risico's worden berekend en zo nodig maatregelen dienen te worden getroffen om de risico's te verlagen, hetzij door maatregelen aan de bron (d.w.z. aan het vervoer of de infrastructuur), hetzij in de omgeving (d.w.z. aan de bebouwing nabij de infrastructuur).

Onder vervoersbesluiten werd verstaan besluiten van het Rijk, provincies, gemeenten of waterschappen op basis van diverse wettelijke regelingen waarbij tot aanleg of aanpassing van infrastructuur wordt besloten alsmede besluiten tot vaststelling van een routeringsregeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: Wvgs). Onder omgevingsbesluiten werd verstaan besluiten van voornamelijk gemeenten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen, die zien op de inrichting van de omgeving in de nabijheid van de infrastructuur.

De circulaire Rnvgs is met de inwerkingtreding van de regelgeving voor het Basisnet vervallen.¹ Om te verzekeren dat externe veiligheid onderzocht en meegewogen blijft worden bij omgevingsbesluiten, is in het Besluit externe veiligheid transportroutes (hierna: Bevt) bepaald hoe gemeenten voortaan de effecten van omgevingsbesluiten op de externe veiligheid dienen te beoordelen. Met de onderhavige beleidsregels voor de beoordeling van externe veiligheid bij de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg of wijziging van landelijke infrastructuur en van verkeersbesluiten (Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten, hierna: de beleidsregels), wordt er voor gezorgd dat het aspect externe veiligheid ook bij vervoersbesluiten onderzocht en meegewogen blijft worden.

De minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: minister van IenM) is slechts voor een beperkt deel van de vervoersbesluiten het tot besluitvorming bevoegde gezag. Een groot deel van de besluiten waarbij tot aanleg of aanpassing van infrastructuur wordt besloten, wordt door gemeenten of provincies genomen. Het gaat dan om besluiten tot vaststelling van provinciale inpassingsplannen of gemeentelijke bestemmingsplannen die (mede) tot doel hebben de aanleg of wijziging van infrastructuur mogelijk te maken. Bij dergelijke gemeentelijke of provinciale besluiten tot aanleg of wijziging van infrastructuur kan het zowel gaan om gemeentelijke of provinciale wegen als om infrastructuur in

¹ De Basisnetregelgeving bestaat uit de wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (Stb. 2013, 307), Afdeling 2.16 van het Bouwbesluit 2012, het Besluit van 3 september 2013 tot wijziging van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de wijziging van de routeringssystematiek in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Stb. 2013, 340), het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 19 maart 2014, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basisnet) (Stcrt. 2014, nr. 8242).



beheer van het Rijk waarbij de besluitvorming over aanleg of wijziging met instemming van de minister van IenM wordt meegenomen in besluiten waarvoor gemeente of provincie het bevoegd gezag zijn. Verder zijn gemeenten het bevoegd gezag voor de vaststelling van gemeentelijke route-ringsregelingen voor gevaarlijke stoffen.

Omdat beleidsregels een vorm van regelgeving zijn waarbij het bevoegd gezag aangeeft hoe het met bij hem berustende bevoegdheden zal omgaan, kunnen beleidsregels alleen het bevoegde gezag dat de regels uitvaardigt, binden. Dat betekent dat deze beleidsregels alleen bindend zijn voor de minister van IenM en alleen betrekking hebben op vervoersbesluiten waarvoor de minister bevoegd gezag is. Concreet gaat het dan om besluiten als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet (tracébesluiten) en rijksinpassingsplannen als bedoeld in artikel 3.28 juncto artikel 4, tweede lid, van de Tracéwet. Verder gaat het om verkeersbesluiten op grond van artikel 37 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Bawb) waarbij het vervoer van (bepaalde) gevaarlijke stoffen over bepaalde rijkswegen tijdelijk geheel of gedeeltelijk wordt verboden in verband met aanpassing van of onderhoud aan deze infrastructuur als gevolg waarvan tijdelijk gebruik moet worden gemaakt van omleidingsroutes.

Aan andere bevoegde gezagen, zoals gemeenten en provincies, wordt verzocht deze beleidsregels in voorkomende gevallen op dezelfde wijze toe te passen. Verder zal de minister in gevallen waarin voor besluitvorming door andere bevoegde gezagen overleg met of instemming van de minister nodig is, de beleidsregels als beoordelingskader toepassen.

Doel en werking van het Basisnet

Onder het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen wordt verstaan: het netwerk van wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die van belang worden geacht voor het (doorgaande) vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt het tot stand brengen en in stand houden van een duurzaam evenwicht tussen drie belangen: het vervoer van gevaarlijke stoffen over, het gebruik van de ruimte langs en de veiligheid in de nabijheid van de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die tezamen het Basisnet vormen. Het Basisnet bestaat uit drie componenten: veiligheid, vervoer en bebouwing.

De eerste component betreft het bieden van een basisbeschermingsniveau aan mensen die wonen, werken en recreëren langs wegen, spoorwegen en vaarwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit basisbeschermingsniveau houdt in dat de kans dat omwonenden overlijden als gevolg van een ongeluk waarbij een vervoermiddel met gevaarlijke stoffen is betrokken, niet groter mag zijn dan één op de miljoen per jaar. Of in andere woorden: het plaatsgebonden risico mag niet groter zijn 10^{-6} .²

De tweede component betreft het aanwijzen van wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die van belang wordt geacht voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen en het stellen van grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die infrastructuur in de vorm van risicoplafonds. De aangewezen wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren vormen samen het Basisnet. Om er voor te zorgen dat het vervoer binnen die vastgestelde risicoplafonds blijft, bevat de regelgeving voor het Basisnet een systematiek voor monitoring en het treffen van maatregelen.

De derde component betreft het op afstand houden van de bebouwing van de infrastructuur en het laag houden van bevolkingsconcentraties in de nabijheid van de infrastructuur.³ Met het op afstand houden wordt bereikt dat er geen kwetsbare objecten (zoals bijvoorbeeld woningen, scholen, bejaardenhuizen, grote kantoren) en liever ook geen beperkt kwetsbare objecten (zoals bijvoorbeeld kleine kantoren en bedrijven) worden gebouwd in de zone langs de infrastructuur waar de kans op overlijden groter kan zijn dan één op de miljoen per jaar. Of in andere woorden: waar het plaatsgebonden risico bij volledige benutting van de ruimte die de risicoplafonds aan het vervoer bieden, groter kan zijn dan 10^{-6} . Hoe groot die afstand is, hangt voor elke weg, spoorlijn en vaarweg af van het voor die weg, spoorlijn en vaarweg vastgestelde risicoplafond.

Het instrument voor het laag houden van bevolkingsconcentraties is de 'verantwoordingsplicht groepsrisico'. Bij besluitvorming over het toelaten van bebouwing in de nabijheid van de infrastructuur legt het Bevt het bevoegd gezag (doorgaans de gemeente) de verplichting op het groepsrisico (dat wil zeggen de kans dat een groep mensen tegelijkertijd slachtoffer wordt van een ongeluk waarbij vervoermiddelen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) te berekenen uitgaande van het vervoer dat binnen de risicoplafonds mogelijk is. Indien het groepsrisico toeneemt als gevolg van die bouwplannen, dient de gemeente te onderzoeken of door aanpassing van het plan of met andere maatregelen het groepsrisico verlaagd kan worden. Ook dienen maatregelen om de zelfredzaamheid van de bewoners te bevorderen en de mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten om op te treden, te worden onderzocht. Uiteindelijk is het de gemeenteraad die bepaalt welke hoogte van het groepsrisico wordt aanvaard en welke maatregelen dienen te worden getroffen.

² Deze normstelling geldt zowel voor infrastructuur die in het Basisnet is opgenomen als voor wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen.

³ Zowel infrastructuur die in het Basisnet is opgenomen als wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen.



Het voorkómen van overschrijdingen van de risicoplafonds door het vervoer is een taak van de minister van IenM. Dat gebeurt met het in de Wvgs specifiek ten behoeve van het Basisnet opgenomen instrumentarium: aanwijzing van de infrastructuur die tot het Basisnet behoort, vaststellen van risicoplafonds voor de basisnetroutes, monitoring van de omvang en risico's van het vervoer, onderzoek naar mogelijke maatregelen om overschrijdingen te voorkomen of ongedaan te maken, initiëren van maatregelen (bijv. het verbieden van het vervoer van bepaalde stoffen over een bepaalde route), beheer van de rekenmodellen, verslaglegging aan de Tweede Kamer en zo nodig aanpassing van de risicoplafonds.

Het voorkómen van bebouwing en bevolkingsconcentraties te dicht bij de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is een taak van de gemeenten. Dit wordt geregeld in het Bevt. Dit besluit verbiedt het bouwen van nieuwe kwetsbare objecten in zones langs de infrastructuur waar het risico van het vervoer groter kan zijn dan wat maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht (d.w.z. groter dan $PR 10^{-6}$), stelt extra eisen aan bouwwerken binnen 30 meter vanaf de infrastructuur (om mensen in deze gebouwen beter te beschermen tegen de effecten van een ongeluk met brandbare vloeistoffen) en verplicht gemeenten tot het maken van een groepsrisicoverantwoording indien wordt gebouwd in een strook van 200 meter langs de infrastructuur.

Basisnet en aanleg of aanpassing van of onderhoud aan infrastructuur

Het binnen de risicoplafonds houden van de risico's van het vervoer, het op voldoende afstand houden van (kwetsbare) objecten van de infrastructuur en de zorgvuldige bestuurlijke afweging door gemeenten welk groepsrisico aanvaardbaar is, is noodzakelijk maar nog niet voldoende om omwonenden een basisbeschermingsniveau te bieden. Daartoe is eveneens noodzakelijk dat wordt voorkomen dat het basisbeschermingsniveau wordt aangetast als gevolg van aanleg van nieuwe infrastructuur of aanpassing van of onderhoud aan bestaande infrastructuur. Aanleg van nieuwe infrastructuur kan er toe leiden dat risico's ontstaan op plaatsen waar deze voorheen niet bestonden. Aanpassing van bestaande infrastructuur kan er toe leiden dat risico's veranderen. Onderhoud aan bestaande infrastructuur kan er toe leiden dat deze infrastructuur tijdelijk niet beschikbaar is, waardoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen omleidingsroutes moeten worden gebruikt. Langs deze omleidingsroutes kunnen risico's ontstaan of veranderen. Door toepassing van de onderhavige beleidsregels kan er voor worden gezorgd dat ook bij aanleg of aanpassing van en bij onderhoud aan infrastructuur aan omwonenden een basisbeschermingsniveau wordt geboden.

In deze beleidsregels wordt onderscheid gemaakt tussen infrastructuur die in het Basisnet is opgenomen en infrastructuur die (nog) niet in Basisnet is opgenomen. Doorgaans valt dit samen met het onderscheid tussen (aanpassing van en onderhoud aan) bestaande en (aanleg van) nieuwe infrastructuur.

Aanpassing van (bestaande) infrastructuur die in Basisnet is opgenomen

Bij aanpassing van (bestaande) infrastructuur die in Basisnet is opgenomen, kunnen drie verschillende effecten worden onderscheiden:

1. het effect van het Basisnet op het infraproject;
2. het effect van het infraproject op het plaatsgebonden risico en daarmee op het Basisnet;
3. het effect van het infraproject op het groepsrisico en daarmee op de omgeving.

In de beleids- en besluitvormingsfase dienen deze drie effecten in beeld te worden gebracht, zodat ze worden meegewogen in de besluitvorming. Ze worden hieronder toegelicht.

Ad 1) Effecten van het Basisnet op het infraproject.

Indien bestaande infrastructuur is opgenomen in het Basisnet betekent dit dat er voor die weg, spoorweg of vaarweg risicoplafonds zijn vastgesteld. Die risicoplafonds zijn bij wegen en spoorwegen uitgedrukt in een afstand vanaf het midden van de infrastructuur waar het plaatsgebonden risico maximaal een bepaalde waarde mag hebben. Bij vaarwegen zijn de risicoplafonds gelegen op de oeverlijnen ter weerszijden van de vaarweg.⁴

Uitgangspunt is dat de risicoplafonds die voor de betreffende infrastructuur zijn vastgesteld, de uitdrukking zijn van een robuust evenwicht tussen de belangen van vervoer, bebouwde omgeving en veiligheid. Aanpassing van die risicoplafonds zal dan ook in principe niet aan de orde zijn. De hoogte van de risicoplafonds (uitgedrukt als een afstand van het midden van de weg of de spoorweg resp. vanaf de oeverlijn) is voor het infraproject een gegeven.

Hoewel de hoogte van het risicoplafond c.q. de afstand vanaf het midden van de weg of de spoorweg resp. vanaf de oeverlijn niet wijzigt als gevolg van de aanpassing van de infrastructuur, kan de fysieke

⁴ Die oeverlijnen liggen vast in zogenaamde leggers. Bij brede vaarwegen (zoals de Westerschelde, de Oosterschelde of het IJsselmeer) liggen die 'oever'lijnen op het water gekoppeld aan de ligging van de vaargeulen.



ligging van het risicoplafond wel wijzigen. Dit is het geval indien het infraproject leidt tot een verschuiving van het midden van de weg of spoorlijn of van de oeverlijn. Deze verschuiving kan er toe leiden dat er bestaande of geprojecteerde⁵ (beperkt) kwetsbare objecten komen te liggen binnen de afstand waar het plaatsgebonden risico bij volledige benutting van de voor het vervoer binnen het risicoplafond beschikbare ruimte, groter zal zijn dan 10^{-6} . Op grond van de onderhavige beleidsregels rust op de minister een inspanningsverplichting om het infraproject zo uit te voeren, dat zich deze situatie niet zal voordoen. Indien de afweging van alle bij het infraproject betrokken belangen er echter toe leidt dat het infraproject niet kan worden uitgevoerd zonder dat er kwetsbare objecten komen te liggen binnen de afstand waar het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} , dan komen die objecten voor sanering in aanmerking. In het kader van het Basisnet is een aanpak ontwikkeld voor de sanering van objecten die bij de initiële vaststelling van het Basisnet in een risicozone liggen.⁶ Voor objecten die op een later tijdstip als gevolg van infraprojecten in een dergelijke zone terecht komen, zal dezelfde aanpak worden gevolgd. De kosten van deze sanering worden beschouwd als kosten veroorzaakt door het infraproject.

In het proces van beleids- en besluitvorming voor het infraproject zullen de effecten en de kosten van de verschuiving van het midden van de weg of spoorweg of van de oeverlijnen van de verschillende alternatieven en varianten voor het infraproject in beeld moeten worden gebracht en ten opzichte van elkaar en van andere belangen die samenhangen met het infraproject moeten worden afgewogen.

Ad 2) Effecten van het infraproject op het plaatsgebonden risico en daarmee op het Basisnet. Doorgaans zal aanpassing van bestaande infrastructuur niet leiden tot meer vervoer van gevaarlijke stoffen en daardoor ook niet tot een hoger (plaatsgebonden) risico. De omvang van dergelijk vervoer wordt bepaald door de vraag naar deze stoffen als grondstof voor chemische fabricageprocessen of als eindproduct alsmede door de locaties van herkomst en bestemming. Vraag naar en herkomst en bestemming van gevaarlijke stoffen worden vooral bepaald door de markt en niet of nauwelijks beïnvloed door aanpassing van de infrastructuur. Dat betekent dat het infraproject als zodanig geen effect heeft op de opvulling van de voor het vervoer in het Basisnet beschikbare risicoruimte. Bij aanpassingsprojecten kunnen de omvang en het maximaal toegestane plaatsgebonden risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals die in het Basisnet zijn voorzien, dan ook als een gegeven worden beschouwd. In het ontwerp-tracébesluit kan voor de beheersing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen infrastructuur, worden verwezen naar het Basisnet. In het kader van het Basisnet wordt er voor gezorgd dat de risicoplafonds niet worden overschreden en dat de omgeving geen hoger risico loopt dan in het Basisnet is vastgelegd.

Op de stelling dat aanpassing van bestaande infrastructuur geen effecten heeft op de voor het vervoer binnen de plafonds beschikbare risicoruimte, zijn twee uitzonderingen. In de eerste plaats zou in specifieke gevallen het vervoer als gevolg van de infra-aanpassing toch kunnen toenemen. Verbreding van een weg zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat deze weg aantrekkelijker wordt dan een andere route met meer kans op files. Aanpassing van een spoorlijn kan capaciteitsknelpunten weg nemen. Het gevolg is dat na de aanpassing mogelijk meer gevaarlijke stoffen over die weg of spoorlijn zullen worden vervoerd dan voorheen. In die gevallen kan de infra-aanpassing er toe leiden dat de voor het vervoer beschikbare risicoruimte eerder wordt opgevuld.

In de tweede plaats kan de infra-aanpassing er toe leiden dat de kans op een ongeval toeneemt. Dat zal bijvoorbeeld het geval zijn indien op een spoorlijn een nieuwe wissel wordt geplaatst of indien op een spoorlijn waar voorheen met een lagere snelheid dan 40 km per uur werd gereden, door de infra-aanpassing met een hogere snelheid zal worden gereden. De infra-aanpassing zal er dan toe leiden dat er binnen de voor het vervoer beschikbare risicoruimte minder kan worden vervoerd.

Uitgangspunt is dat de risicoplafonds die voor de betreffende infrastructuur zijn vastgesteld de uitdrukking zijn van een robuust evenwicht tussen de belangen van vervoer, bebouwde omgeving en veiligheid. Aanpassing van die risicoplafonds zal dan ook in principe niet aan de orde zijn. Bij gelijkblijvende risicoplafonds betekent dit dat indien een infraproject een voorzienbaar effect heeft op de opvulling van de voor het vervoer in het Basisnet beschikbare risicoruimte, de minister hetzij zal kiezen voor een ander infra-alternatief, hetzij in een later stadium als de infra-aanpassing is gerealiseerd, in het kader van het Basisnet maatregelen moet nemen indien de risicoplafonds (dreigen te) worden overschreden. Die maatregelen kunnen inhouden vermindering van de omvang van het vervoer over de betreffende route (bijv. door het nemen van een routeringsbesluit), veiligheidsmaatregelen aan het vervoer en/of veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur.

⁵ Onder geprojecteerde objecten worden verstaan: objecten die nog niet zijn gebouwd, maar op grond van het vigerende bestemmingsplan gebouwd mogen worden.

⁶ Beleidslijn verwerven van woningen langs basisnetroutes. Bijlage bij de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer, 14 juni 2013 over de openstaande moties en toezeggingen inzake het wetsontwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (TK 2013, 32 862 nr. 53). Deze Beleidslijn zal op basis van voortschrijdend inzicht nog worden aangepast en vervolgens in de Staatscourant worden gepubliceerd.



Indien een ander infra-alternatief niet wenselijk is en op voorhand duidelijk is dat maatregelen aan de vervoerszijde onvoldoende zullen zijn om overschrijding van risicoplafonds te voorkomen, de kosten en effecten van dergelijke maatregelen hoog zijn en/of het met de infrastructuraanpassing beoogde doel in het gedrang komt, kan de minister overwegen de risicoplafonds nadat het infra-project is uitgevoerd, te verhogen conform de procedures zoals opgenomen in de Wvgs. De kosten en effecten van maatregelen aan de vervoerszijde bij gelijkblijvende risicoplafonds worden dan afgewogen tegen de kosten en effecten van verhoging van de risicoplafonds.

Deze wet kent aan de minister van IenM de bevoegdheid toe de zogenaamde groepsrisico-plafonds (hierna: GR-plafonds) te wijzigen. Deze GR-plafonds begrenzen het aandeel van het vervoer in het groepsrisico. In technische zin gebeurt dit door voor alle daarvoor in aanmerking komende infrastructuur⁷ te bepalen op welke afstanden vanaf het midden van de infrastructuur het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan de waarden 10^{-7} en 10^{-8} . In de Memorie van Toelichting bij de Wet basisnet is als gedragslijn vastgelegd dat de minister van IenM bij een eventueel besluit tot verhoging van de GR-plafonds de consequenties van die verhoging op het totale groepsrisico (d.w.z. inclusief bevolkingsaandeel) betreft en dat een dergelijke aanpassing niet zal plaatsvinden zonder voorafgaand overleg met de betrokken bestuursorganen.

De Wvgs kent aan de minister van IenM eveneens de bevoegdheid toe het zogenaamde plaatsgebonden risico-plafond (hierna: PR-plafond) te wijzigen. Omdat een verhoging van het PR-plafond consequenties heeft voor de bouwmogelijkheden in de omgeving en eventueel ook voor bestaande bebouwing⁸, dient de minister een voorgenomen verhoging van het PR-plafond eerst voor te leggen aan de Tweede Kamer. Een verhoging van het PR-plafond die voortvloeit uit het infra-project, kan er te leiden dat er bestaande of geprojecteerde kwetsbare objecten komen te liggen in de zone waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-6} . De kosten van de sanering van deze objecten worden beschouwd als kosten veroorzaakt door het infraproject.

Eventuele verhoging van risicoplafonds vindt plaats nadat het besluit tot aanpassing van de infrastructuur is genomen. Dit gebeurt binnen het juridisch kader van de Wvgs en volgens de daarin opgenomen procedures. In het ontwerp-tracébesluit kan ook in deze gevallen voor de beheersing van de risico's die de aan te passen infrastructuur oplevert voor de omgeving, worden verwezen naar Basisnet. In het Basisnet moet ervoor worden gezorgd dat de risicoplafonds -hetzij de vigerende, hetzij de toekomstige- niet worden overschreden en dat de omgeving geen hoger risico loopt dan in het Basisnet is/wordt vastgelegd. Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de vigerende risicoplafonds een gegeven.

Ad 3) Effecten van het infraproject op het groepsrisico en daarmee op de omgeving.

Zoals aangegeven onder 2 zal aanpassing van bestaande infrastructuur doorgaans niet leiden tot meer vervoer van gevaarlijke stoffen. Het infraproject heeft dan geen effect op de opvulling van de voor het vervoer in het Basisnet beschikbare risicoruimte. De risicoplafonds zijn voor het infraproject een gegeven. Niettemin kan het infraproject bij gelijkblijvende (opvulling van) risicoplafonds effect hebben op het groepsrisico, indien als gevolg van het infraproject de situering van de infrastructuur ten opzichte van de bevolking wijzigt. Zo kan een verbreding van een weg of spoorlijn er toe leiden dat de infrastructuur dichter bij de bebouwing komt te liggen. Verlegging van een weg of spoorlijn kan er toe leiden dat enerzijds groepsrisico ontstaat op een plaats waar voor de infra-aanpassing geen risico was, maar anderzijds dat het groepsrisico afneemt op een plaats waar voor de verlegging het risico hoger was. Bijvoorbeeld bij omlegging van een bestaande weg om een bebouwde kom heen, zal het groepsrisico in de bebouwde kom afnemen en in het buitengebied toenemen. Per saldo zal het groepsrisico dan afnemen als gevolg van de omlegging omdat in het buitengebied minder mensen wonen dan in de bebouwde kom.

Indien als gevolg van het infra-project de waarde van het groepsrisico hoger is dan 0,1 maal de zogenaamde oriëntatiewaarde⁹ en met meer dan 10% toeneemt dan wel toeneemt boven de oriëntatiewaarde, dient de minister van IenM in het kader van de besluitvorming over het infraproject het instrument verantwoordingsplicht groepsrisico toe te passen. Dit is spiegelbeeldig aan de verplichting voor gemeenten op grond van het Bevt om het groepsrisico te verantwoorden indien dit als gevolg van een ruimtelijk besluit met meer dan 10% toeneemt dan wel toeneemt boven de oriëntatiewaarde.

⁷ Aan elke tot het Basisnet behorende spoorlijn zijn, naast het PR-plafond, twee GR-plafonds toegekend. Deze GR-plafonds zijn vastgelegd in de vorm van afstanden vanaf het midden van de spoorbundel waar het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan 10^{-7} en 10^{-8} . Aan een tot het Basisnet behorende weg is alleen een GR-plafond toegekend indien het PR-plafond voor die weg 0 is. Dit GR-plafond is vastgelegd in de vorm van een afstand vanaf het midden van de weg waar het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan 10^{-7} . Aan een tot het Basisnet behorende vaarweg is alleen een PR-plafond toegekend en geen GR-plafond.

⁸ Bij een verhoging van het PR-plafond wordt de zone waarbinnen het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} , verbreed. In die bredere zone mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegestaan en liever ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten. Indien er al kwetsbare objecten in die bredere zone staan, komen deze voor sanering in aanmerking.

⁹ Onder oriëntatiewaarde wordt verstaan: de waarde voor het groepsrisico die wordt weergegeven door de lijn die de punten met elkaar verbindt waarbij de kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers 10^{-4} per jaar, de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers 10^{-6} per jaar en de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers 10^{-8} per jaar is.



Aanpassing van bestaande infrastructuur die niet in Basisnet is opgenomen

Indien infrastructuur die niet in het Basisnet is opgenomen, wordt aangepast, kan er geen sprake zijn van effecten van het Basisnet op het infraproject. Er zijn immers geen risicoplafonds waarmee rekening moet worden gehouden. Omgekeerd heeft het infraproject ook geen effect op het Basisnet. Er zijn immers geen risicoplafonds die als gevolg van de aanpassing van de infrastructuur opgevoerd of overschreden kunnen worden.

Wel kan er sprake zijn van effecten van het infraproject op de hoogte van het plaatsgebonden risico en/of op het groepsrisico. Deze risico's dienen in beeld te worden gebracht en meegewogen in de besluitvorming op de wijze zoals die al gangbaar was onder de circulaire Rnvgs. Dat betekent dat op basis van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat naar verwachting gebruik zal gaan maken van de aan te passen infrastructuur, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Indien blijkt dat zich bestaande of geprojecteerde kwetsbare objecten bevinden in een zone langs de nieuwe infrastructuur waar het plaatsgebonden risico op basis van de verwachte omvang van het vervoer groter is dan één op de miljoen per jaar (PR 10^{-6} per jaar), dan komen deze objecten voor sanering in aanmerking. Indien het groepsrisico langs de nieuwe infrastructuur hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, geldt de verantwoordingsplicht groepsrisico.

Daarbij kan er sprake van zijn dat de belangen van het vervoer en de ruimtelijke ordening met elkaar conflicteren. In geval van dergelijke conflicterende belangen dient al bij de keuze van het voorkeursalternatief en naderhand van een eventuele variant duidelijk te zijn hoe het conflict wordt opgelost. Bijvoorbeeld door te kiezen voor een alternatief waarbij er niet hoeft te worden gesaneerd en/of het groepsrisico niet of minder toeneemt, voor mitigerende of compenserende maatregelen in het project, voor sanering van kwetsbare objecten en/of voor acceptatie van een hoger groepsrisico.

Bij aanpassing van infrastructuur die niet is opgenomen in het Basisnet zal het overigens doorgaans gaan om infrastructuur die niet in beheer is bij het Rijk. Doorgaans zal niet de minister, maar de provincie of de gemeente het bevoegd gezag voor het nemen van dergelijke infrabesluiten zijn.

Omrijden bij aanpassing infrastructuur

Indien door of in opdracht van Rijkswaterstaat bestaande wegen aangepast en/of hieraan onderhoud wordt uitgevoerd, kan dit tot gevolg hebben dat deze wegen gedurende de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden, niet beschikbaar zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dat geval zal dit vervoer tijdelijk gebruik moeten maken van omleidingsroutes. Die omleidingsroutes kunnen al dan niet in het Basisnet zijn opgenomen.

Indien zal worden omgereden via basisnetroutes zal de omvang van het vervoer op die wegen tijdelijk toenemen. Uitgangspunt is dat dat extra vervoer binnen de risicoplafonds wordt afgewikkeld. Doorgaans zal dit, vanwege de beperkte tijdsduur van de werkzaamheden, ook het geval zijn. Indien de risicoplafonds toch dreigen te worden overschreden als gevolg van het verwachte extra vervoer op de omleidingsroutes, zal de minister van IenM in overleg met de vervoerssector moeten onderzoeken met welke maatregelen een dergelijke overschrijding voorkomen kan worden.

Ook indien er zal worden omgereden via wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen, zal de omvang van het vervoer op die omleidingsroutes tijdelijk toenemen. In dat geval gelden er voor die wegen geen risicoplafonds waar het vervoer binnen moet blijven. Om te voorkomen dat omwonenden langs die wegen een onaanvaardbaar risico lopen, zullen zowel de toename van het plaatsgebonden risico als van het groepsrisico als gevolg van het omrijden voorafgaand aan de start van de werkzaamheden in beeld gebracht moeten worden door Rijkswaterstaat. Dat betekent dat op basis van de omvang van het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede het extra vervoer dat naar verwachting gebruik zal gaan maken van de omleidingsroutes, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Indien blijkt dat zich kwetsbare objecten bevinden in een zone langs de omleidingsroute waar het plaatsgebonden risico op basis van de verwachte omvang van het vervoer groter is dan één op de miljoen per jaar (PR 10^{-6} per jaar), dan dienen maatregelen te worden genomen om dit te voorkomen. Indien het groepsrisico langs de omleidingsroutes hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde én met meer dan 10% toeneemt, geldt de verantwoordingsplicht groepsrisico.

Omdat onderhoudswerkzaamheden aan vaarwegen waardoor schepen gedurende langere tijd moeten omvaren, weinig voorkomen en omdat er op vaarwegen voldoende risicoruimte beschikbaar is, is er van afgezien soortgelijke bepalingen voor omrijden vanwege werkzaamheden aan wegen eveneens op te nemen voor vaarwegen.

Ook voor spoorwegen zijn er geen soortgelijke bepalingen in deze beleidsregels opgenomen. De argumentatie daarvoor is echter een andere dan bij vaarwegen. Onderhoud aan spoorwegen komt immers frequent voor en de risicoruimte op de omleidingsroutes is doorgaans krappert dan bij vaarwegen. Niettemin geldt ook voor omrijden over het spoor dat het tijdelijke extra vervoer over de omleidingsroutes binnen de risicoplafonds wordt afgewikkeld.



De reden dat in deze beleidsregels geen bepalingen over omrijden als gevolg van onderhoud aan het spoor zijn opgenomen, is dat aan een buitendienststelling geen besluit of ontheffing van de minister vooraf gaat. De minister heeft in dit verband geen bevoegdheden waarop de onderhavige beleidsregels van toepassing zijn. Dat geldt overigens ook voor ProRail. Als een spoorlijn gedurende langere tijd buiten dienst moet worden gesteld vanwege werkzaamheden dan zullen vervoerders die normaliter gebruik maken van die spoorlijn, andere routes aanvragen. ProRail is gehouden de gevraagde capaciteit te verdelen, indien deze capaciteit fysiek en geluidstechnisch beschikbaar is. Om te voorkomen dat als gevolg van omrijden risicoplafonds worden overschreden, wordt van ProRail verwacht dat deze tijdig, d.w.z. ruim voordat met de werkzaamheden aangevangen zal worden, de minister van IenM informeert indien een overschrijding van de risicoplafonds als gevolg van de werkzaamheden dreigt. Op basis van deze informatie kan de minister dan tijdig in overleg treden met de sector over maatregelen om overschrijding te voorkomen. Daarbij zal de minister het beoordelingskader zoals dat geldt voor omrijden over wegen toepassen.

Aanleg van nieuwe infrastructuur

Bij aanleg van nieuwe infrastructuur zal deze (nog) niet in het Basisnet zijn opgenomen. Opname van nieuwe infrastructuur in het Basisnet vindt niet eerder plaats dan nadat het infrabesluit is genomen (doorgaans in de vorm van een tracébesluit op basis van de Tracéwet) en het project is uitgevoerd. Pas dan is zeker dat de nieuwe weg, spoorlijn of vaarweg wordt aangelegd en hoe het tracé zal verlopen¹⁰. Voor opname in het Basisnet geldt voor wegen en vaarwegen een andere systematiek dan voor spoorwegen.

Wegen en vaarwegen moeten expliciet door de minister als basisnetroute worden aangewezen. Zolang dat niet is gebeurd, behoren ze (nog) niet tot het Basisnet en gelden er (nog) geen risicoplafonds. Bij de vormgeving van het Basisnet is als criterium voor opname gehanteerd dat de nieuwe (vaar)weg in gebruik moet zijn genomen en dat op basis van tellingen de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in beeld is gebracht. Dat criterium wordt ook voor het tijdstip van opnemen van nieuw aangelegde (vaar)wegen in het Basisnet gehanteerd.

Voor spoorwegen geldt een ander mechanisme. Een nieuwe spoorweg behoort tot het Basisnet zodra deze op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is aangewezen als hoofdspoorweg. Dit gebeurt nog voor de ingebruikname van de nieuwe spoorweg.¹¹

Omdat nieuwe infrastructuur pas na de aanleg in het Basisnet wordt opgenomen, is er in de beleids- en besluitvormingsfase nog geen sprake van effecten van het Basisnet op het infraproject. Er zijn immers nog geen risicoplafonds waar rekening mee moet worden gehouden. Omgekeerd heeft het infraproject ook geen effect op het Basisnet. Er zijn immers nog geen risicoplafonds die als gevolg van de aanleg van de nieuwe infrastructuur opgevuld of overschreden kunnen worden.

Wel zal er sprake zijn van effecten van het infraproject op de omgeving. Aanleg van nieuwe infrastructuur waarover naar verwachting gevaarlijke stoffen zullen worden vervoerd, zal immers leiden tot risico's voor de omgeving waar deze voorheen niet waren. Deze risico's dienen in beeld te worden gebracht en meegewogen in de besluitvorming op de wijze zoals die al gangbaar was onder de circulaire Rnvgs. Dat betekent dat op basis van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat naar verwachting gebruik zal gaan maken van de nieuwe infrastructuur, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Indien blijkt dat zich bestaande of geprojecteerde kwetsbare objecten bevinden in een zone langs de nieuwe infrastructuur waar het plaatsgebonden risico op basis van de verwachte omvang van het vervoer groter is dan één op de miljoen per jaar ($PR 10^{-6}$ per jaar), dan dient de minister zich in te spannen om dit te voorkomen. Lukt dit niet, dan komen deze objecten voor sanering in aanmerking. Indien het groepsrisico langs de nieuwe infrastructuur hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, geldt de verantwoordingsplicht groepsrisico.

Als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur zullen vervoersstromen verschuiven van de bestaande naar de nieuwe infrastructuur. De verwachte omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe infrastructuur dient te worden gebaseerd op een analyse van de verwachte verschuiving van vervoersstromen. Uitgangspunt voor die analyse zijn de vervoersstromen die op basis van de risicoplafonds mogelijk zijn op de bestaande infrastructuur.

Als het vervoer verschuift van bestaande naar nieuwe infrastructuur, zal de omvang van het vervoer doorgaans afnemen op de bestaande infrastructuur. Het kan echter ook zijn dat op bepaalde bestaande infrastructuur het vervoer juist toeneemt als gevolg van het verschuiven van vervoersstromen naar de nieuwe infrastructuur. Dat zal het geval zijn bij bestaande infrastructuur die als toevoer-

¹⁰ Met name de ligging van het midden van de weg of spoorlijn en van de oeverlijn is bepalend voor de vraag of er objecten gesaneerd moeten worden.

¹¹ Indien niet tegelijkertijd met de aanwijzing als hoofdspoorweg hogere risicoplafonds worden vastgesteld en in de tabel behorende bij de Regeling Basisnet worden opgenomen, gelden automatisch voor de nieuwe spoorlijn een PR-plafond van 0 en GR-plafonds eveneens van 0.



route naar of afvoerroute vanaf de nieuwe infrastructuur zal gaan fungeren. Doorgaans zullen dat routes zijn die al in het Basisnet zijn opgenomen. Voor die bestaande routes geldt dat de aanleg van de nieuwe infrastructuur effecten kan hebben op de voor het vervoer binnen de risicoplafonds Basisnet beschikbare risicoruimte. Om optimaal gebruik te kunnen maken van de nieuwe infrastructuur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, kan de minister overwegen om de risicoplafonds op die routes aan te passen. Hiervoor geldt hetgeen is uiteengezet onder 2) en onder 3) in de paragraaf over aanpassing van bestaande infrastructuur.¹²

Na de keuze van het voorkeursalternatief volgen separate besluitvormingsprocedures voor het infraproject en voor eventuele inpassing van de nieuwe infrastructuur in het Basisnet. Een aanpassing van het Basisnet als gevolg van realisatie van nieuwe infrastructuur (toevoeging van de nieuwe infrastructuur, vaststelling van risicoplafonds voor deze nieuwe infrastructuur en eventuele aanpassing van risicoplafonds op aansluitende routes), gebeurt conform de wijzigingsprocedures zoals vastgelegd in de Wvgs.

Sanering

Bij het van kracht worden van de Basisnetregelgeving zijn er ca. 45 saneringsgevallen: kwetsbare objecten die zich (voor een deel) bevinden in een zone langs de infrastructuur waar het plaatsgebonden risico groter kan worden dan 10^{-6} per jaar (oftewel: die zich bevinden binnen het PR-plafond voor het vervoer).

Hiervoor geldt de milde saneringsregeling Basisnet¹³:

- Bewoners hebben recht op aankoop van hun woning door het Rijk tegen onteigeningswaarde;
- Bewoners hebben geen plicht tot verkoop en worden ook niet onteigend;
- Verkoop is vrijwillig; een bewoner kan het woon-/eigendomsrecht laten prevaleren boven de veiligheid (basisbeschermingsniveau);
- Bij verkoop kan voortgezet gebruik voor bepaalde tijd worden overeengekomen.

Deze vorm van sanering is vergelijkbaar met de wijze waarop de sanering rond Schiphol op basis van de motie Hofstra¹⁴ is vorm gegeven. Een aanvullende reden waarom voor een milde in plaats van een harde vorm van saneren (onteigening) is gekozen, is dat tegen de vaststelling van de risicoplafonds op grond van artikel III van de Wet basisnet geen bezwaar en beroep mogelijk is. Vanwege deze beperkte rechtsbescherming is er gekozen voor vrijwillige verkoop.

In de toekomst kunnen nieuwe saneringsgevallen ontstaan als gevolg van:

1. Verhoging van bestaande PR-plafonds voor al in Basisnet opgenomen infrastructuur;
2. Opname in Basisnet van bestaande infrastructuur die tot dan buiten Basisnet is gelaten;
3. Aanleg van nieuwe infrastructuur;
4. Aanpassing van bestaande infrastructuur, die:
 - a. in Basisnet is opgenomen;
 - b. niet in Basisnet is opgenomen.

Ook voor deze toekomstige saneringssituaties zal de saneringsregeling Basisnet worden toegepast. Saneringen als gevolg van de oorzaken genoemd onder 1 en 2 vloeien voort uit besluiten die in het kader van het Basisnet worden genomen. Zij hebben geen betrekking op infraprojecten. Saneringen als gevolg van de oorzaken 3 en 4 vloeien wel voort uit besluitvorming over infraprojecten. Voor deze situaties betekent toepassing van de saneringsregeling Basisnet het volgende voor de initiatiefnemers, voor de omwonenden en voor de financiering van de saneringskosten.

Situatie 3: aanleg nieuwe infrastructuur

- In het kader van het infraproject worden analyses gemaakt van de verwachte verschuiving van het vervoer van gevaarlijke stoffen van bestaande routes naar de nieuwe infrastructuur;
- Het PR wordt berekend op basis van deze analyses;
- De berekende PR- 10^{-6} -contour geldt NIET als grenswaarde¹⁵; wel is er een inspanningsplicht van de minister van IenM om te voorkomen dat zich objecten bevinden in de zone langs de infrastructuur waar het PR groter kan zijn dan de waarde 10^{-6} (oftewel: om sanering te voorkomen);
- Bewoners kunnen in bezwaar en beroep gaan tegen het infrabesluit;

¹² Ad 1) is hier niet aan de orde, omdat de bestaande infrastructuur zelf niet wordt aangepast.

¹³ Zie noot 6.

¹⁴ Kamerstukken II 2001/2002, 27 603, nr. 74.

¹⁵ Hanteren als grenswaarde heeft als bezwaar dat het infraproject niet kan doorgaan indien er kwetsbare objecten binnen de berekende PR- 10^{-6} -contour staan dan wel dat deze objecten alsnog hard gesaneerd dienen te worden. Bewoners van dergelijke objecten zouden dan anders behandeld (hard vs. zacht) worden dan indien sanering voortvloeit uit besluitvorming in het kader van Basisnet los van een infraproject en ook dan bewoners van objecten langs dezelfde weg die later voor sanering in aanmerking komen indien er hogere risicoplafonds Basisnet zouden worden vastgesteld dan de berekende PR- 10^{-6} -contour.



- Vrijwillige sanering: bewoners hebben recht op aankoop, geen plicht tot verkoop, geen onteigening;
- Omdat de sanering voortvloeit voort uit het infraproject, rusten de kosten op het project;
- Na ingebruikname van de nieuwe infrastructuur volgt eventuele opname in Basisnet (=situatie 2)

Situatie 4a: aanpassing bestaande infrastructuur die in Basisnet is opgenomen

- Inspanningsplicht van de minister van IenM om het PR-plafond niet over objecten heen te schuiven (oftewel: om sanering te voorkomen);
- Bewoners kunnen in bezwaar en beroep gaan tegen het infrabesluit;
- Vrijwillige sanering: bewoners hebben recht op aankoop, geen plicht tot verkoop, geen onteigening;
- Omdat de sanering voortvloeit voort uit het infraproject, rusten de kosten op het project;
- Indien later blijkt dat als gevolg van het infraproject het vervoer is toegenomen: toepassing van de beheersingsystematiek Basisnet.

Situatie 4b: aanpassing bestaande infrastructuur die niet in Basisnet is opgenomen¹⁶

- In het kader van het infraproject wordt het PR berekend op basis van het huidige vervoer (indien aanpassing niet leidt tot meer vervoer) of prognoses over de verwachte omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Het PR wordt berekend op basis van deze vervoerscijfers;
- De berekende PR- 10^{-6} -contour geldt NIET als grenswaarde; wel is er een inspanningsplicht om te voorkomen dat zich objecten bevinden in de zone langs de infrastructuur waar het PR groter kan zijn dan de waarde 10^{-6} (oftewel: om sanering te voorkomen);
- Bewoners kunnen in bezwaar en beroep gaan tegen het infrabesluit;
- Vrijwillige sanering: bewoners hebben recht op aankoop, geen plicht tot verkoop, geen onteigening;
- Omdat de sanering voortvloeit voort uit het infraproject, rusten de kosten op het project.

Overeenkomsten en verschillen ten opzichte van de circulaire Rnvgs

Zoals eerder in deze toelichting aangegeven, bevatte de circulaire Rnvgs beleidsregels voor de wijze waarop externe veiligheid moest worden beoordeeld bij de aanleg of aanpassing van infrastructuur. Omdat deze circulaire bij de in werkingtreding van de Basisnetregelgeving zal vervallen, beogen de onderhavige beleidsregels te voorkomen dat een leemte ontstaat. De inhoud van deze beleidsregels is deels ontleend aan de circulaire Rnvgs en deels aan het Bevt. De belangrijkste verschillen en overeenkomsten van deze beleidsregels ten opzichte van de circulaire Rnvgs worden hierna op hoofdlijnen toegelicht en vervolgens gedetailleerd in de artikelsgewijze toelichting.

Het belangrijkste verschil is dat zowel bij de aanleg als aanpassing van infrastructuur de waarde 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico niet meer als grenswaarde wordt gehanteerd. In plaats daarvan geldt een inspanningsplicht voor de minister van IenM om te voorkomen dat zich bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten bevinden in het gebied langs de infrastructuur waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} . Dit betekent dat de aanwezigheid van objecten in zo'n gebied niet meer als consequentie heeft dat het project niet kan doorgaan dan wel de objecten onteigend moeten worden. Bewoners hebben weliswaar recht op uitkoop tegen onteigeningswaarde, maar kunnen er ook voor kiezen hun eigendoms- en woonrecht te laten prevaleren boven veiligheid (basisbeschermingsniveau). Net als voorheen onder de circulaire Rnvgs komen de kosten voor uitkoop van de bewoners voor rekening van het infraproject.

Een ander belangrijk verschil met de circulaire Rnvgs is dat voor aanpassing van infrastructuur die in het Basisnet is opgenomen, geen berekening van het PR meer nodig zal zijn (de toe te passen PR-afstanden volgen uit het Basisnet) en alleen in uitzonderingsgevallen een berekening en verantwoording van het GR. En indien wel een GR-berekening nodig is, dan volgen de vervoershoeveelheden die als input voor de berekening moeten worden gebruikt uit het Basisnet. Nieuw onderzoek naar de toekomstige omvang van de vervoersstromen is niet meer nodig.

Bij aanleg van infrastructuur dient nog wel het PR en GR te worden berekend. Maar ook hier volgen de vervoershoeveelheden die als input voor de berekening moeten worden gebruikt uit het Basisnet. De onderzoekslasten nemen dus af. Die afname wordt overigens enigszins getemperd door het feit dat wel een analyse moet worden gemaakt of als gevolg van de aanpassing van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur risicoplafonds (dreigen te) worden overschreden.

In geval van (dreigende) overschrijding van risicoplafonds zal de minister van IenM een expliciete afweging maken of het voorkomen van een dergelijke overschrijding in het kader van het infraproject

¹⁶ Doorgaans zal het hier dan gaan om provinciale of gemeentelijke wegen.



wordt opgelost (bijvoorbeeld door te kiezen voor aanpassing van het project) of door op een later tijdstip in het kader van Basisnet maatregelen te nemen. Onder de circulaire Rnvgs was deze afweging niet expliciet aan de orde, omdat er geen risicoplafonds waren die overschreden konden worden. Impliciet was deze afweging wel aan de orde, omdat de waarde 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico als grenswaarde werd gehanteerd. Dat betekende óf aanpassen van het project óf onteigenen van objecten. Met het vaststellen van risicoplafonds wordt mede beoogd te voorkomen dat bebouwing te ver oprukt naar de bestaande infrastructuur waardoor deze bebouwing in de weg staat aan latere verbreding van die infrastructuur.

De circulaire Rnvgs was van toepassing op alle vervoersbesluiten. Dus ook op besluiten om bij werkzaamheden een deel van de infrastructuur tijdelijk geheel of gedeeltelijk af te sluiten zodat vervoerders van gevaarlijke stoffen moesten omrijden. Nieuw ten opzichte van de circulaire Rnvgs is dat de wijze waarop de beoordeling van de EV-effecten voor de omleidingsroutes moet worden uitgevoerd, nu ook is uitgeschreven.

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 1 begripsbepalingen

De begripsbepalingen, zoals die in dit artikel worden geformuleerd, wijken op punten af van de begripsbepalingen die gehanteerd worden in de overige Basisnetregelgeving. Het gaat daarbij met name om de aanduidingen van de infrastructuur waar deze beleidsregels betrekking op hebben. Dit houdt verband met het feit dat deze EV-beleidsregels zijn gebaseerd op een bevoegdheid op grond van de Tracéwet. Het ligt dan voor de hand dat bij de begripsbepalingen van deze beleidsregels aansluiting wordt gezocht bij de begrippen uit de Tracéwet.

Verder is bij een groot aantal begrippen aansluiting gezocht met de begrippen die zijn opgenomen in het Bevt, waarin de ruimtelijke regels van het Basisnet zijn opgenomen. Het gaat daarbij om termen als (beperkt) kwetsbaar object, geprojecteerd object, plaatsgebonden risico, groepsrisico, basisnetafstand, referentiepunt, invloedsgebied en plasbrandaandachtsgebied.

Hoofdstuk II Beoordeling bij de aanleg of wijziging van of onderhoud aan een hoofdweg

Paragraaf 2.1 Wijziging van wegen die deel uit maken van het Basisnet

Artikel 2 toepassingsbereik paragraaf 2.1

Paragraaf 2.1 van de beleidsregels ziet in eerste instantie op projecten waarbij een bestaande wegverbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gewijzigd, voor zover voor die bestaande verbinding PR-plafonds zijn vastgesteld. Welke wegen dat zijn, volgt uit de Regeling basisnet. In de totstandkominggeschiedenis van het Basisnet is uiteengezet dat in principe alle wegen in rijksbeheer in het Basisnet worden opgenomen. De meeste wijzigingen van bestaande rijkswegen zullen daarom onder paragraaf 2.1 vallen. Op wijziging van bestaande rijkswegen die (nog) niet in het Basisnet zijn opgenomen, is paragraaf 2.2. van toepassing.

Daarnaast ziet dit artikel ook op omlegging van bestaande wegen waarvoor risicoplafonds zijn vastgesteld. Bijvoorbeeld een weg die om een bebouwde kom heen wordt gelegd. In functioneel opzicht is hier sprake van wijziging van een bestaande weg; in geografisch opzicht van aanleg van een nieuwe weg. De weg behoudt immers zijn functie als bestaande verbinding in het netwerk, maar komt geografisch op een andere plek te liggen.

Naast rijkswegen maken ook de omleidingsroutes voor tunnels waar bepaalde gevaarlijke stoffen niet doorheen mogen, deel uit van het Basisnet. Deze omleidingsroutes zijn veelal in beheer van een gemeente. In formele zin is dit artikel niet van toepassing op dergelijke omleidingsroutes, omdat de minister van IenM niet het bevoegde gezag is voor aanpassing van dergelijke wegen. Aan gemeenten wordt verzocht om bij wijziging van dergelijke omleidingsroutes paragraaf 2.1. van deze beleidsregels toe te passen.

Artikel 3 inspanningsplicht

In het Bevt zijn voor de basisnetafstand (de afstand waarbinnen het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6}) ruimtelijke beperkingen vastgesteld. Zo mogen geen nieuwe kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand worden toegelaten en liever ook geen beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare



objecten die zich bij initiële vaststelling van het Basisnet reeds binnen de basisnetafstand bevinden, komen voor sanering in aanmerking. Dat betekent dat deze objecten door het Rijk worden aangekocht indien de eigenaar dat wenst. Hiervoor is de Beleidslijn verwerving van woningen langs basisnetroutes opgesteld (zie noot 6). Beperkt kwetsbare objecten komen niet voor sanering en uitkoop in aanmerking. Indien een vigerend bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om nieuwe kwetsbare objecten te realiseren binnen de basisnetafstand (zogenaamde geprojecteerde kwetsbare objecten), dan dient deze mogelijkheid bij de eerstvolgende wijziging van het bestemmingsplan te worden weggenomen.

Het uitgangspunt dat zich geen kwetsbare objecten bevinden binnen de basisnetafstand en liever ook geen beperkt kwetsbare objecten, is ook de basis voor artikel 3 van deze beleidsregels. Aanpassing van infrastructuur kan namelijk leiden tot verschuiving van het referentiepunt. De ligging van de risicoplafonds wordt bepaald door de basisnetafstand te meten vanaf het referentiepunt. Het referentiepunt is over het algemeen gelegen op het midden van de middenberm of – in geval de middenberm meer dan 25 meter bedraagt – op het midden van het asfalt van een rijbaan. Dit is in de Regeling basisnet vastgesteld. Een aanpassing van een weg kan leiden tot een andere ligging van de middenberm of tot een zodanige verbreding van de middenberm dat het referentiepunt op de rijbaan komt te liggen. Deze verschuiving van het referentiepunt heeft tot gevolg dat bij gelijkblijvende basisnetafstand ook de plaats waar het bijbehorende risicoplafond is gelegen, wordt verschoven. Het kan zijn dat deze verschuiving er toe leidt dat bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten die bij initiële vaststelling buiten de basisnetafstand lagen, alsnog binnen de basisnetafstand komen te liggen. Zoals gezegd, gebeurt dit bij voorkeur niet. Artikel 3 bepaalt dan ook dat de minister zich moet inspannen om te voorkomen dat het aantal (beperkt) kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand toeneemt als gevolg van wegaanpassing. Bij de afweging die ten grondslag ligt aan de keuze voor de ligging van het te wijzigen tracé wordt dit betrokken. In de toelichting op het tracébesluit geeft de minister van IenM aan op welke wijze invulling is gegeven aan deze inspanningsplicht.

Indien na afweging van alle betrokken belangen, waaronder financiële aspecten en andere milieuaspecten dan externe veiligheid, niet kan worden voorkomen dat de verschuiving er toe leidt dat er bestaande kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand komen, geldt ook voor deze objecten dat zij voor sanering en dus voor aankoop door het Rijk in aanmerking komen indien de eigenaren dit wensen. Bij die aankoop zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als bij de aankoop van kwetsbare objecten die zich bij initiële vaststelling van het Basisnet binnen de basisnetafstand bevinden.

Indien een vigerend bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om nieuwe kwetsbare objecten te realiseren binnen de verschoven basisnetafstand, dan dient deze mogelijkheid bij de eerstvolgende wijziging van het bestemmingsplan te worden weggenomen. De aanpassing van het bestemmingsplan kan tot schade leiden. Op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) kan een tegemoetkoming voor de eventueel hieruit voortvloeiende schade worden aangevraagd. De afhandeling van dergelijke schadeverzoeken is derhalve wettelijk geborgd. De vraag of deze schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij is onder meer de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak van belang.

Voor bestaande beperkt kwetsbare objecten binnen de verschoven basisnetafstand geldt dat deze niet hoeven te worden gesaneerd. Voor geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten binnen de verschoven basisnetafstand is er geen verplichting om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat realisatie onmogelijk wordt.

Artikel 4 beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Deze bepaling houdt verband met de inspanningsplicht verwoord in artikel 3. Indien na afweging van alle betrokken belangen niet kan worden voorkomen dat door de keuze voor de nieuwe ligging van de weg, bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand komen te liggen als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt, dient dit in de toelichting op het tracébesluit gemeld te worden. Daarbij wordt inzicht gegeven in die afweging en wordt aandacht besteed aan het aantal bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten dat binnen de basisnetafstand zal komen te liggen. Ook wordt vermeld of de verschuiving ertoe leidt dat bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten voor de aanpassing van de weg binnen de daarbij behorende basisnetafstand waren gelegen, maar juist daarbuiten komen te liggen als gevolg van de aanpassing. De verschuiving betekent immers dat aan de ene zijde het gebied binnen de basisnetafstand toeneemt, maar aan de andere zijde dienovereenkomstig afneemt. Anders gezegd, een verschuiving van twee meter leidt er aan de ene zijde toe dat het gebied dat valt binnen de basisnetafstand twee meter breder wordt en aan de andere zijde twee meter smaller. Indien het aantal bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten dat in totaal binnen de basisnetafstand ligt als gevolg van de verschuiving afneemt, mag dat worden betrokken bij de afweging bedoeld in onderdeel c van deze bepaling.



Benadrukt wordt dat de verantwoording, bedoeld in deze bepaling, alleen ziet op de bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten die als gevolg van de verschuiving van het referentiepunt binnen de basisnetafstand komen te liggen. De aanwezigheid van bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten die reeds voor aanpassing van de infrastructuur binnen de basisnetafstand lagen, hoeft niet opnieuw bij deze verantwoording betrokken te worden. Die aanwezigheid is niet het gevolg van het tracébesluit, maar van de vaststelling van de risicoplafonds op grond van de Wvgs. Dat dergelijke bestaande objecten bij de vaststelling van het tracébesluit nog aanwezig zijn dan wel dat dergelijke geprojecteerde objecten op grond van het vigerende bestemmingsplan nog gerealiseerd kunnen worden, is geen effect van het tracébesluit en hoeft ook niet bij de totstandkoming van dat besluit verantwoord te worden. Hetzelfde geldt voor eventuele objecten die in een latere fase in strijd met het Bevt zijn toegelaten binnen de basisnetafstand.

Artikel 5 beoordeling plaatsgebonden risico

Deze bepaling biedt de basis voor de beoordeling van het plaatsgebonden risico in geval een bestaande wegverbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aangepast. Voor deze wegen zijn reeds PR-plafonds vastgesteld. Daarmee is het maximaal toegestane risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over die verbinding bepaald. Dat de weg wordt aangepast, maakt die maximaal toegestane risicoruimte niet anders. Die risicoruimte wordt beheerst door de daartoe in de artikelen 15 en 17 van de Wvgs opgenomen beheersingssystematiek. Deze beheersing van het risico vindt in het kader van Basisnet met een regelmatige cyclus plaats, ongeacht of de weg wordt aangepast. Daarom kunnen bij een concreet wegproject deze risicoplafonds als uitgangspunt worden genomen.

De beoordeling begint met de beantwoording van de vraag of de aanpassing van de weg naar verwachting zal leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg. Zoals al aangegeven in het algemene deel van de toelichting zal dit doorgaans niet het geval zijn. De omvang van dit vervoer wordt bepaald door de vraag naar deze stoffen als grondstof voor chemische fabricageprocessen of als eindproduct alsmede door de locaties van herkomst en bestemming. Vraag naar en herkomst en bestemming van gevaarlijke stoffen worden in het algemeen niet of nauwelijks beïnvloed door aanpassing van de infrastructuur. De tweede vraag die beantwoord dient te worden, is of als gevolg van de aanpassing van de weg de ongevalskans toeneemt. Dat kan het geval zijn, indien het wegtype wijzigt. In risicoberekeningen dient te worden uitgegaan van één van de drie in de Handleiding risicoanalyse transport (hierna: de HART) omschreven wegtypen: autosnelweg, weg buiten bebouwde kom en weg binnen bebouwde kom. Elke wegtype kent een eigen ongevalskans. Die kans is het hoogst voor een weg buiten de bebouwde kom en (vanwege de ongelijkvloerse kruisingen en de gescheiden rijrichtingen) het laagst voor een autosnelweg. Indien beide vragen met nee worden beantwoord, zal de uitvoering van het infraproject geen invloed hebben op de opvulling van de risicoplafonds en dus ook niet leiden tot een overschrijding van die plafonds. In dat geval kan geconcludeerd worden dat – uitgaande van het maximale risico dat op grond van de Wvgs aldaar is toegestaan – voldaan wordt aan een maatschappelijk aanvaardbaar risiconiveau. In het tracébesluit kan worden volstaan met een weergave en beredeneerde onderbouwing van deze conclusie.

Zal de aanpassing van de weg naar verwachting wel leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen, dan dient een analyse te worden gemaakt van de gevolgen van deze toename op de opvulling van de risicoplafonds. Die analyse gebeurt in drie stappen. In de eerste plaats wordt inzicht gegeven in de in de afgelopen jaren gerealiseerde omvang van het vervoer. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de gegevens zoals die in het kader van het Basisnet op basis van artikel 15 van de Wvgs en paragraaf 3 van de Regeling basisnet voor de betreffende weg zijn vergaard. Indien recente gegevens voor deze weg ontbreken, wordt een inschatting van de omvang van het vervoer gemaakt op basis van recente gegevens die voor de overige in het studiegebied gelegen hoofdwegen in het kader van het Basisnet zijn vergaard. Als tweede stap wordt op basis van trends zoals die blijken uit de in de eerste stap verzamelde realisatiecijfers alsmede, indien beschikbaar, op basis van in het kader van het Basisnet opgestelde vijfjaarlijkse vervoersprognoses een inschatting gemaakt van het moment waarop de risicoplafonds van het Basisnet zullen worden bereikt indien er geen aanpassing van de weg zou plaats vinden. Als derde stap wordt deze analyse herhaald met toevoeging van de verwachte toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van de aanpassing van de weg.

Omdat een toename van het vervoer op de aan te passen weg ook gevolgen kan hebben voor andere wegen, dienen bovenstaande drie stappen ook te worden uitgevoerd voor die andere in het studiegebied gelegen wegen.

Indien het wegtype wijzigt als gevolg van de aanpassing van de weg (al dan niet in combinatie met een toename van het vervoer) dienen bovenstaande drie stappen eveneens te worden uitgevoerd. Daarbij geldt dat stap drie wordt uitgevoerd met de aangepaste ongevalskans. Overigens zou



aanpassing van een weg naar een wegtype met een lagere ongevalskans een eventuele toename van de omvang van het vervoer kunnen compenseren of mitigeren.

Op basis van al deze informatie wordt vervolgens bezien of het project gevolgen heeft voor het Basisnet, meer in het bijzonder of de vastgestelde risicoplafonds door uitvoering van het project worden of dreigen te worden overschreden. Indien dat het geval is, dan is het niet aan het concrete project om deze overschrijding op te lossen. In plaats daarvan wordt verwezen naar het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat op grond van artikel 15 van de Wvgs dient plaats te vinden. Bij de totstandkoming van het Basisnet is gekozen voor een systematiek waarbij op meer centraal niveau, uitgaande van een programmabepaling, het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op continue wijze wordt beheerst. Naar dat programma wordt in het kader van het tracébesluit verwezen als het gaat om de beheersing van het risico. In het algemene deel van de toelichting is aangegeven op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven.

Artikel 6 beoordeling groepsrisico

Deze bepaling is de basis voor de beoordeling van het groepsrisico. Zowel het vervoer als de bevolkingsomvang zijn van invloed op het totale groepsrisico. Al in de circulaire Rnvgs werd ten behoeve van de beoordeling en verantwoording van een eventuele toename van het groepsrisico een onderscheid gemaakt in de oorzaak. Het bevoegd gezag voor de betrokken ruimtelijke plannen is verantwoordelijk voor het verantwoorden van een toename van het groepsrisico als gevolg van een bevolkingstoename. Het bevoegd gezag voor een tracébesluit verantwoordt de toename van het groepsrisico als die het gevolg is van aanpassing van de infrastructuur. Van toename van het groepsrisico als gevolg van de aanpassing van de infrastructuur kan sprake zijn door de oorzaken genoemd in de toelichting op artikel 5: toename van de omvang van het vervoer en/of toename van de ongevalskans. Daarnaast kan het groepsrisico ook toenemen als de ligging van de infrastructuur verschuift ten opzichte van de bebouwde omgeving. Het Basisnet is ook gebaseerd op deze scheiding in verantwoordelijkheden. De risicoplafonds die op grond van de Wvgs worden vastgesteld, dienen uitsluitend ter beheersing van het vervoersaandeel in het groepsrisico. Het bevolkingsaandeel in het groepsrisico wordt beheerst door de verantwoording die op grond van het Bevt bij de ruimtelijke plannen plaatsvindt.

Bij wegen die in het Basisnet zijn opgenomen, dienen de vastgestelde PR-plafonds niet alleen ter beheersing van het plaatsgebonden risico, maar ook ter beheersing van het vervoersaandeel in het groepsrisico. Op wegen waar het PR-plafond op 0 meter is vastgesteld – hetgeen betekent dat het PR-plafond op het referentiepunt is gelegen – en op wegen die behoren tot de zogenaamde internationale corridors waar het PR-plafond op 1 meter is vastgesteld, zijn aanvullende plafonds ter beheersing van het vervoersaandeel in het groepsrisico nodig gebleken. Deze GR-plafonds corresponderen met de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-7} mag bedragen.

Aangezien het vervoersaandeel in het groepsrisico beheerst wordt in het kader van het op grond van de Wvgs ingestelde Basisnet, kan bij een concreet wegproject met een beperktere beoordeling van het GR volstaan worden. Omdat het vervoersaandeel in het groepsrisico wordt begrensd met behulp van PR-contouren (d.w.z. door vaststelling van de plaatsen waar het plaatsgebonden risico maximaal de waarde 10^{-6} dan wel 10^{-7} mag hebben), kan de beoordeling van het groepsrisico bij aanpassing van een weg op dezelfde wijze plaats vinden als de beoordeling van het plaatsgebonden risico zoals beschreven in artikel 5.

De beoordeling van het groepsrisico begint eveneens met de beantwoording van de vragen of de aanpassing van de weg zal leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg en of als gevolg van de aanpassing van de weg de ongevalskans zal toenemen. Indien beide vragen met nee worden beantwoord, zal de uitvoering van het infraproject geen invloed hebben op de opvulling van de risicoplafonds en dus ook niet leiden tot een overschrijding van die plafonds. In dat geval kan geconcludeerd worden dat – uitgaande van het maximale risico dat op grond van de Wvgs aldaar is toegestaan – ook voor wat betreft het groepsrisico voldaan wordt aan een maatschappelijk aanvaardbaar risiconiveau. In het tracébesluit kan worden volstaan met een weergave en berede-nerde onderbouwing van deze conclusie.

Zal de aanpassing van de weg naar verwachting wel leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en/of een toename van de ongevalskans, dan dient een analyse te worden gemaakt van de gevolgen van deze toename op de opvulling van de risicoplafonds. Die analyse gebeurt volgens de stappen zoals beschreven in de toelichting op artikel 5.

In de praktijk zal de toepassing van de artikelen 5 en 6 hand in hand gaan. Zeker indien geen aanvullende GR-plafonds zijn vastgesteld. In die situaties dienen de PR-plafonds immers mede ter beheersing van het vervoersaandeel in het groepsrisico. De beoordeling op grond van artikel 5 – inzicht in de vraag in hoeverre de betrokken PR-plafonds als gevolg van de wegaanpassing (dreigen te) worden overschreden – is dan tegelijkertijd een beoordeling van de vraag in hoeverre de plafonds ter



beheersing van het vervoersaandeel in het groepsrisico (dreigen te) worden overschreden. In de situaties dat aanvullende GR-plafonds zijn vastgesteld, is de beoordeling vergelijkbaar. Het enige verschil is dat de vergaarde informatie over de verwachte toename van de omvang van het vervoer en/of de ongevalskans vergeleken wordt met de GR-plafonds, in plaats van met de PR-plafonds.

Artikel 7 afwijkende beoordeling groepsrisico

Artikel 6 ziet op een GR-beoordeling waarbij alleen de elementen omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en ongevalskans worden betrokken. Uitgangspunt is dat indien als gevolg van de aanpassing van de weg het vervoer en/of de ongevalskans toeneemt en daardoor het GR-plafond (dreigt te) worden overschreden, het niet aan het concrete project is om deze overschrijding op te lossen. In plaats daarvan wordt verwezen naar het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat op grond van de Wvgs dient plaats te vinden om overschrijding te voorkomen. Echter ook als het vervoersaandeel in het groepsrisico binnen de risicoplafonds blijft, is het toch mogelijk dat de wegaanpassing leidt tot een significante toename van de hoogte van het groepsrisico. Dit kan het geval zijn indien de weg verschuift in de richting van de bebouwing (waardoor mensen dichter bij de weg komen te wonen). Uitgangspunt is dat een significante toename van het groepsrisico door het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor het tracébesluit, wordt verantwoord. In dat geval kan niet worden volstaan met een beoordeling van het groepsrisico zoals beschreven bij artikel 6, maar is een afwijkende wijze van beoordelen nodig.

Op welke wijze het bevoegd gezag een toename van het groepsrisico als gevolg van de wegaanpassing dient te verantwoorden, is geregeld in artikel 8. Toepassing van artikel 8 is echter alleen aan de orde indien de toename significant is. Daarom wordt in artikel 7 aangegeven in welke gevallen sprake is van een significante toename en dus toepassing van artikel 8 nodig is en in welke gevallen geen sprake is van een significante toename en daarom met toepassing van artikel 6 kan worden volstaan. Daarbij is aangesloten op de bepalingen zoals die in het Bevt zijn opgenomen ten aanzien van een toename van het groepsrisico als gevolg van omgevingsbesluiten.

Uit onderzoek van Arcadis/Rijkswaterstaat¹⁷ is gebleken dat de meeste wegaanpassingen geen significant effect hebben op het groepsrisico. In dat geval kan dus met een beoordeling als weergegeven in artikel 6 worden volstaan.

In het eerste lid van artikel 7 zijn de wegaanpassingen genoemd waarvan – blijkens genoemd onderzoek – niet op voorhand kan worden gesteld dat zij geen significant effect hebben op het groepsrisico. In die gevallen moet dus nader onderzocht worden wat het effect van de wegaanpassing zelf is om te kunnen bepalen of toepassing van artikel 8 noodzakelijk is of dat kan worden volstaan met een beoordeling van het groepsrisico als weergegeven in artikel 6.

Dit onderzoek kent twee fasen. Eerst wordt op basis van vuistregels zoals opgenomen in de HART bezien of het groepsrisico na uitvoering van de voorgenomen wegaanpassing zal toenemen en zo ja of het groepsrisico kleiner of groter zal zijn dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde respectievelijk dan de oriëntatiewaarde. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een toename onder en boven de oriëntatiewaarde. Elke toename van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde dient te worden verantwoord. Indien het groepsrisico weliswaar toeneemt maar onder de oriëntatiewaarde blijft, moet de toename alleen verantwoord worden indien deze groter is dan tien procent én het groepsrisico hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Een berekening en verantwoording van het groepsrisico is dus niet nodig, indien kan worden aangetoond dat het groepsrisico na wegaanpassing ten opzichte van de situatie voorafgaand aan de voorgenomen wegaanpassing:

- a. lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- b. is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde maar niet of met minder dan tien procent toeneemt;
- c. hoger is dan 1 maal de oriëntatiewaarde maar niet toeneemt.

Kan niet worden aangetoond dat sprake is van een groepsrisico als bedoeld onder a, b of c, dan dient op grond van artikel 7 het groepsrisico berekend te worden. Die berekening vindt plaats met RBM-II, het rekenprogramma dat in het kader van Basisnet is voorgeschreven, en op de wijze zoals beschreven in de HART. Als input voor de berekening wordt uitgegaan van de vervoershoeveelheden die zijn opgenomen in bijlage I bij de Regeling basisnet, d.w.z. de hoeveelheden van de stofcategorie GF3 (brandbare gassen), en van de bevolkingsdichtheden die reeds aanwezig zijn alsmede die overeenkomstig de vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten zijn.

Deze wijze van beoordelen is spiegelbeeldig aan de beoordelingswijze bij ruimtelijke besluiten als

¹⁷ De invloed van wegverbredingen op de hoogte van het groepsrisico, dd. 4 nov. 2011



opgenomen in het Bevt. Bij dergelijke besluiten zijn de vervoersomvang (de hoeveelheden GF3 zoals opgenomen in bijlage I bij de Regeling basisnet) en de ligging van de weg een gegeven en is de omvang van de bevolking de variabele waarvan het effect op het groepsrisico dient te worden bepaald. Bij infrabesluiten zijn de vervoersomvang en de omvang van de bevolking (reeds aanwezig én redelijkerwijs te verwachten) een gegeven en is de ligging van de weg de variabele waarvan het effect op het groepsrisico dient te worden bepaald.

Artikel 8 verantwoording GR

In die gevallen waarin een berekening met RBM-II op grond van artikel 7, tweede lid, moet worden uitgevoerd, omdat niet kan worden aangetoond dat sprake is van situaties als bedoeld in dat artikel, moet in het kader van het infraproject het groepsrisico verantwoord worden.

De in het eerste lid beschreven groepsrisico-verantwoording komt grotendeels overeen met die van de circulaire Rnvgs, waar ook zelfredzaamheid en rampenbestrijding aan de orde is (tweede lid). Ter verduidelijking dat alleen een toename (van een bepaalde omvang) die het gevolg is van de wegaanpassing hoeft te worden verantwoord, is de tekst enigszins gewijzigd ten opzichte van de circulaire Rnvgs.

Voorts wordt opgemerkt dat het in het derde lid opgenomen advies van het bestuur van de betrokken veiligheidsregio alleen is vereist, in geval op grond van dit artikel 8 een verantwoording nodig is. Het gaat bij de groepsrisicoverantwoording bij een tracébesluit immers om de effecten van dat tracébesluit. Verder geldt dat het advies van de veiligheidsregio betrekking heeft op de maatregelen die zijn overwogen of worden getroffen om het groepsrisico te reduceren en op de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van het incident (rampenbestrijding) en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen (zelfredzaamheid). De afweging welke hoogte van het groepsrisico wordt geaccepteerd, is – net als bij ruimtelijke besluiten – voorbehouden aan het bevoegd gezag.

Artikel 9 effecten voor ligging PAG

Op grond van het Bevt kunnen voor wegen zogeheten plasbrandaandachtsgebieden worden vastgesteld. In het Bevt is opgenomen dat indien gemeenten de bouw van nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe laten in een dergelijk gebied, zij in de toelichting bij het bestemmingsplan of in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning, de redenen moeten vermelden waarom zij dergelijke bebouwing aldaar toestaan. Binnen deze gebieden gelden verder, op grond van het Bouwbesluit, aanvullende bouwregels voor nieuw te bouwen objecten. Voor bestaande bebouwing heeft de aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied geen gevolgen. Voor het vervoer of voor de infrastructuur zijn deze gebieden niet normstellend. Maar aangezien deze gebieden langs wegen worden vastgesteld vanaf de rand van het asfalt, kan een wegaanpassing tot een andere ligging van het plasbrandaandachtsgebied leiden. Gelet op de effecten daarvan voor de ruimtelijke ordening, is in dit artikel bepaald dat daaraan bij het nemen van tracébesluit aandacht moet worden besteed.

Paragraaf 2.2. Aanleg of wijziging van wegen die geen deel uit maken van het Basisnet

Artikel 10 toepassingsbereik paragraaf 2.2

Paragraaf 2.2. is van toepassing op tracébesluiten die zien op aanleg van nieuwe verbindingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting zal opname van een nieuwe weg in het Basisnet niet eerder gebeuren dan nadat de weg is aangelegd en in gebruik genomen. Het eerste lid ziet op die situatie.

Het tweede lid is bedoeld voor situaties waarin het tracébesluit niet alleen ziet op de aanleg van een nieuwe verbinding, maar ook deels betrekking heeft op wijziging van een bestaande weg. Om een nieuwe weg goed aan te takken op het bestaande netwerk is namelijk vaak ook een aanpassing van één of meer bestaande wegen nodig. Indien deze bestaande wegen in het Basisnet zijn opgenomen en hiervoor risicoplafonds zijn vastgesteld, zou dit betekenen dat in deze situaties voor het ene deel van het project (de aanleg) paragraaf 2.2. en voor het andere deel van het project (de aanpassing van de bestaande verbinding) paragraaf 2.1. van toepassing zou zijn. Om dit te voorkomen, wordt met dit tweede lid bepaald dat in deze situaties paragraaf 2.2. op het gehele project van toepassing is.

Tenslotte is het mogelijk dat er wegen worden aangepast die niet in het Basisnet zijn opgenomen. Ook op aanpassing van dergelijke wegen is deze paragraaf van toepassing. Omdat het uitgangspunt is dat alle wegen in beheer bij het Rijk worden opgenomen in het Basisnet, zal deze situatie zich niet vaak voordoen. In theorie zou het kunnen gaan om nieuw aangelegde wegen die worden aangepast voordat ze in Basisnet worden opgenomen. Zodra een dergelijke weg wordt opgenomen in het Basisnet, dat wil zeggen zodra er risicoplafonds worden vastgesteld, is vanaf dat moment op aanpassing van zo'n weg niet langer deze paragraaf, maar paragraaf 2.1 van toepassing.



Doorgaans zullen wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen gemeentelijke of provinciale wegen zijn. In formele zin is deze paragraaf dan niet van toepassing, omdat de minister van IenM niet het bevoegde gezag is voor aanpassing van dergelijke wegen. Aan gemeenten en provincies wordt verzocht om bij wijziging van dergelijke wegen paragraaf 2.2. van deze beleidsregels toe te passen.

Artikel 11 inspanningsplicht PR

Het uitgangspunt van artikel 3 dat zich geen kwetsbare objecten bevinden binnen de basisnetafstand en liever ook geen beperkt kwetsbare objecten, is ook de basis voor artikel 11. Omdat het in deze paragraaf gaat om wegen waar nog geen risicoplafonds voor zijn vastgesteld en er dus geen sprake is van een basisnetafstand, wordt in dit artikel gesproken over gebied langs een hoofdweg waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar. Dit artikel bepaalt naar analogie van artikel 3 dan ook dat de minister zich moet inspannen om te voorkomen dat er als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg of van de aanpassing van een bestaande weg die niet in Basisnet is opgenomen, bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten binnen het gebied waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar, komen te liggen. Bij de afweging die ten grondslag ligt aan de keuze voor de ligging van het nieuwe of te wijzigen tracé, wordt dit betrokken.

Indien na afweging van alle betrokken belangen, waaronder financiële aspecten en andere milieuaspecten dan externe veiligheid, niet kan worden voorkomen dat er bestaande kwetsbare objecten in dit gebied komen te liggen, geldt ook voor deze objecten dat zij voor sanering en dus voor aankoop door het Rijk in aanmerking komen indien de eigenaren dit wensen. Bij die aankoop zullen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als bij de aankoop van kwetsbare objecten die zich bij initiële vaststelling van het Basisnet binnen de basisnetafstand bevinden.

Voor bestaande beperkt kwetsbare objecten binnen het gebied waar de waarde van het plaatsgebonden risico groter kan zijn dan 10^{-6} per jaar, heeft de aanleg van een nieuwe weg of de aanpassing van een bestaande weg die niet in Basisnet is opgenomen, geen gevolgen. Dergelijke objecten hoeven niet te worden gesaneerd.

Voor geprojecteerde objecten binnen dit gebied, is er geen verplichting om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat realisatie onmogelijk wordt. Die verplichting ontstaat pas zodra de weg in het Basisnet is opgenomen en daardoor basisnetafstanden van toepassing zijn. Alsdan kan op grond van artikel 6.1 van de Wro een tegemoetkoming voor de eventueel uit de aanpassing van het bestemmingsplan voortvloeiende schade worden aangevraagd. De vraag of deze schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij is onder meer de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak van belang.

Op het moment dat de nieuwe verbinding wordt opgenomen in Basisnet, vindt er een afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over, van ruimtelijke ontwikkelingen langs en van de veiligheid van de omwonenden langs de betrokken weg plaats, mede op basis van recente cijfers over de omvang van het vervoer over de nieuwe weg. Dit kan er toe leiden dat er in het Basisnet risicoplafonds worden vastgesteld die afwijken van de in het kader van het infraproject berekende PR-waarde.

Artikel 12 wijze van berekenen PR

In dit artikel is geregeld op welke wijze en met behulp van welke gegevens het plaatsgebonden risico berekend moet worden. Uitgangspunt is dat het volume van te vervoeren gevaarlijke stoffen in Nederland niet wijzigt als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur. Wel kan de aanleg van nieuwe infrastructuur er toe leiden dat het vervoer verschuift van bestaande routes naar de nieuwe infrastructuur. Daarom dient het vervoer waarop de basisnetrisicoplafonds zijn gebaseerd en dat binnen die plafonds op de bestaande routes mogelijk is, als uitgangspunt te worden genomen voor een analyse van de verwachte verschuiving van het vervoer naar de nieuwe infrastructuur. Het PR wordt berekend op basis van die vervoerscijfers.

Voor het Basisnet Weg zijn, in tegenstelling tot de Basisnetten Spoor en Water, niet voor alle stofcategorieën vervoershoeveelheden opgenomen in de betreffende bijlage bij de Regeling basisnet. Bijlage I bij de Regeling basisnet (de tabel Weg) bevat alleen de vervoershoeveelheden van stofcategorie GF3 (zeer brandbare gassen zoals LPG) en niet van de overige stofcategorieën. De reden hiervoor is dat de vervoershoeveelheden die in de bijlagen bij de Regeling zijn opgenomen door gemeenten dienen te worden gebruikt bij het maken van GR-berekeningen bij ruimtelijke besluitvorming. Voor het GR langs wegen is, in tegenstelling tot het GR langs spoorwegen en binnenwateren, alleen stofcategorie GF3 bepalend. De overige stofcategorieën zijn daarom niet opgenomen in bijlage I bij de Regeling basisnet. Voor het maken van GR-berekeningen bij ruimtelijke besluiten hoeft met die overige stofcategorieën dan ook geen rekening mee te worden gehouden. Voor de berekening van het PR daarentegen zijn ook die andere stofcategorieën relevant. Daarom is als bijlage bij deze beleidsregels een tabel opgenomen waarin de vervoershoeveelheden van de overige stofcategorieën waarmee de



risicoplafonds zijn bepaald en die binnen die risicoplafonds mogelijk zijn, worden vermeld. De vervoershoeveelheden in deze bijlage alsmede de vervoershoeveelheden GF3 in bijlage I bij de Regeling basisnet dienen als uitgangspunt te worden genomen voor een analyse van de verwachte verschuiving van het vervoer naar de nieuwe infrastructuur.

Bij aanpassing van wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen, kan geen gebruik worden gemaakt van de vervoershoeveelheden die zijn opgenomen in de tabellen in bijlage I bij de Regeling basisnet en in de bijlage bij onderhavige beleidsregels. Omdat verder, net als bij aanpassing van wegen die wel in Basisnet zijn opgenomen, als uitgangspunt geldt dat de omvang van het vervoer over de aan te passen weg niet toeneemt als gevolg van de wijziging, kan voor de berekening van het PR voor die wegen worden uitgegaan van de meest recente beschikbare gegevens over de omvang van het vervoer over die weg.

Artikel 13 beoordeling en verantwoording groepsrisico

De verantwoording van het groepsrisico bij aanleg van nieuwe wegen of bij de aanpassing van wegen die niet in het Basisnet zijn opgenomen, komt overeen met de in artikel 8 beschreven werkwijze. Er wordt in het derde lid dan ook volstaan met een verwijzing naar dat artikel. Toepassing van het derde lid is echter alleen aan de orde, indien sprake is van een significant groepsrisico. In artikel 7, tweede lid, is aangegeven wanneer dit het geval is. Er wordt in het eerste lid daarom volstaan met een verwijzing naar deze bepaling. Omdat er bij de aanleg van een weg (nog) geen sprake is van PR-plafonds voor die weg, kan geen gebruik gemaakt worden van vervoerscijfers die ten grondslag liggen aan die PR-plafonds. Net als bij de berekening van het PR dienen daarom voor de berekening van het GR de vervoershoeveelheden waarop de risicoplafonds voor de in het studiegebied gelegen wegen zijn gebaseerd, als uitgangspunt te worden genomen. Om die reden is in het tweede lid bepaald dat gebruik moet worden gemaakt van de gegevens over de omvang van het vervoer waarmee op grond van artikel 12 het PR is berekend.

Artikel 14 aanvullende beoordeling wegvakken met plafond

Zoals bij artikel 10 is opgemerkt, kan het zich voordoen dat het tracébesluit tot aanleg van een nieuwe weg mede betrekking heeft op een wijziging van bestaande wegen zodat deze goed aansluiten op de nieuwe weg. In die gevallen moet voor het gehele project paragraaf 2.2. toegepast worden, ongeacht de vraag of voor de betrokken delen van de bestaande weg(en) PR-plafonds zijn vastgesteld. Ook voor die bestaande wegdelen wordt derhalve het PR en het GR berekend. Op basis van die berekeningen wordt het effect van het project op het PR en het GR inzichtelijk.

Daarnaast zal de aanleg van een nieuwe verbinding leiden tot verschuiving van vervoer van bestaande routes naar de nieuwe weg. Om op die nieuwe weg te kunnen komen, zal er mogelijk ook sprake zijn van toename van vervoer op aansluitende wegen waarvoor reeds risicoplafonds zijn vastgesteld. Om de beoordeling deugdelijk af te ronden dient ook gekeken te worden naar de effecten van die verschuiving op de omvang van het vervoer op de wegen die aansluiten op de nieuwe infrastructuur. In het tracébesluit dient te worden vermeld in hoeverre de voor de aansluitende weg(en) vastgestelde risicoplafonds (dreigen te) worden overschreden. Ook voor deze wegen geldt dat – in geval van een (dreigende) overschrijding – verwezen wordt naar het maatregelenonderzoek dat op grond van artikel 17 van de Wvgs dient plaats te vinden. De afronding van de EV-beoordeling is dus conform artikel 5. Voor de minister van IenM kan deze informatie aanleiding zijn voor een nieuwe afweging omtrent de hoogte van de risicoplafonds voor de aansluitende weg(en).

Paragraaf 2.3 Omrijden over wegen die deel uitmaken van het Basisnet

Artikel 15 toepassingsbereik paragraaf 2.3

Indien een bestaande weg tijdelijk geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten vanwege werkzaamheden aan die weg, dient het verkeer om te rijden. Dat omrijden kan leiden tot een tijdelijke toename van de risico's, hetzij langs wegen die in het Basisnet zijn opgenomen en waarvoor dus risicoplafonds zijn bepaald, hetzij langs wegen die niet in Basisnet zijn opgenomen en waarvoor dus geen risicoplafonds van toepassing zijn. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe de beoordeling van de risico's dient plaats te vinden indien wordt omgereden over wegen die in Basisnet zijn opgenomen. Uitgangspunt is dat het tijdelijke extra vervoer niet mag zorgen voor overschrijding van de risicoplafonds.

Deze paragraaf is van toepassing indien een verkeersbesluit op grond van artikel 37 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Babw) wordt genomen. Een dergelijk besluit is nodig indien de beperking van het verkeer op de bestaande route langer duurt dan vier maanden.



Artikel 16 beoordeling plaatsgebonden risico

Indien de logische omrijroute voert over wegen die in het Basisnet zijn opgenomen, dient te worden onderzocht of het verwachte tijdelijke extra vervoer kan leiden tot overschrijding van de risicoplafonds. De op basis van de meeste recente in het kader van het Basisnet verzamelde cijfers over de omvang op jaarbasis van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg die tijdelijk wordt afgesloten, worden omgerekend naar de periode gedurende welke het vervoer moet omrijden. Die getallen worden vervolgens opgeteld bij de meest recente in het kader van het Basisnet verzamelde cijfers over de omvang op jaarbasis van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen waarover wordt omgereden. Met deze cijfers wordt het plaatsgebonden risico voor die wegen berekend en vergeleken met de risicoplafonds die gelden voor die wegen. Indien geen sprake is van overschrijding wordt met die constatering volstaan. Indien wel een overschrijding dreigt, dan zal de minister van IenM in het kader van het Basisnet maatregelen moeten onderzoeken om overschrijding te voorkomen.

Artikel 17 beoordeling groepsrisico

Aangezien het vervoersaandeel in het groepsrisico op tot het Basisnet behorende wegen wordt beheerst met behulp van risicoplafonds die zijn uitgedrukt in afstanden waar het plaatsgebonden risico maximaal de waarde 10^{-6} dan wel 10^{-7} mag hebben, kan de beoordeling van het groepsrisico langs wegen die als omrijroute zullen worden gebruikt, op dezelfde wijze plaatsvinden als de beoordeling van het plaatsgebonden risico zoals beschreven in artikel 16. Naar analogie van de werkwijze beschreven bij artikel 6, zal de toepassing van de artikelen 16 en 17 hand in hand gaan.

Paragraaf 2.4 Omrijden over wegen die geen deel uit maken van het Basisnet

Artikel 18 toepassingsbereik paragraaf 2.4

Deze paragraaf is van toepassing indien een verkeersbesluit wordt genomen dat er toe leidt dat wordt omgereden over wegen die geen deel uitmaken van het Basisnet. In dat geval zijn er voor die wegen geen risicoplafonds vastgesteld waaraan getoetst kan worden. Ook hier geldt dat op grond van artikel 37 van het Babw een dergelijk besluit nodig is indien de beperking van het verkeer op de bestaande route langer duurt dan vier maanden.

Omdat wegen die geen deel uitmaken van het Basisnet doorgaans wegen in beheer van gemeente of provincie zullen zijn, zal bestuurlijk overleg met deze decentrale overheidsorganisaties nodig zijn. In sommige gevallen zal omrijden alleen mogelijk zijn na aanpassing van een gemeentelijke routeringsregeling. Om die reden is in het tweede lid de verplichting opgenomen om bij de voorbereiding van het verkeersbesluit te overleggen met het voor de wegen waarover wordt omgereden bevoegde gezag.

Artikel 19 inspanningsplicht PR

Voor de minister van IenM geldt, naar analogie van artikel 11, een verplichting om zich in te spannen dat zich als gevolg van de tijdelijke toename van het vervoer geen bestaande (beperkt) kwetsbare objecten bevinden in een zone langs de weg(en) waarover wordt omgereden waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-6} per jaar. Met geprojecteerde kwetsbare objecten hoeft geen rekening te worden gehouden, omdat het niet waarschijnlijk is dat die objecten in de beperkte periode van omrijden zullen worden gerealiseerd.

Artikel 20 wijze van berekenen PR

Het plaatsgebonden risico wordt berekend door de meeste recente in het kader van het Basisnet verzamelde cijfers over de omvang op jaarbasis van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg die tijdelijk wordt afgesloten, toe te rekenen naar de periode gedurende welke het vervoer moet omrijden. Die getallen worden vervolgens opgeteld bij de meest recente verzamelde cijfers over de omvang op jaarbasis van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen waarover wordt omgereden.

Artikel 21 beoordeling groepsrisico

Met dezelfde vervoersgegevens als genoemd in artikel 20 wordt zo nodig het groepsrisico berekend. Een berekening is niet nodig indien op voorhand kan worden aangetoond dat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde dan wel is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde maar ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het verkeersbesluit met minder dan tien procent toeneemt.

Omdat het om een tijdelijke toename van het vervoer gaat, is toetsing aan de bestaande bevolking voldoende. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met een toename van de bevolking die op



basis van het vigerende bestemmingsplan of een ter inzage gelegd ontwerp-bestemmingsplan mogelijk is, omdat het niet waarschijnlijk is dat die toename in de beperkte periode van omrijden zal worden gerealiseerd.

Artikel 22 verantwoording GR

Dit artikel komt overeen met artikel 8. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Hoofdstuk III Beoordeling bij de aanleg of wijziging van of onderhoud aan een hoofdspoorweg

Paragraaf 3.1 Wijziging van hoofdspoorwegen die deel uit maken van het Basisnet

Artikel 23 toepassingsbereik paragraaf 3.1

Paragraaf 3.1 van de beleidsregels ziet op projecten waarbij een bestaande spoorverbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gewijzigd. Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting behoort een spoorweg tot het Basisnet zodra deze op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is aangewezen als hoofdspoorweg. Wijzigingen van bestaande hoofdspoorwegen zullen daarom onder deze paragraaf vallen met uitzondering van wijzigingen aan bestaande hoofdspoorwegen in verband met aansluiting op nieuw aan te leggen spoorwegen. Deze laatste wijzigingen vallen onder paragraaf 3.2.

Daarnaast ziet dit artikel ook op omlegging van bestaande spoorwegen. Bijvoorbeeld de omlegging van de Havenspoorlijn om de Britanniëhaven heen. In functioneel opzicht is hier sprake van wijziging van een bestaande spoorweg; in geografisch opzicht van aanleg van een nieuwe spoorweg. De spoorweg behoudt immers zijn functie als bestaande verbinding in het netwerk, maar komt geografisch op een andere plek te liggen.

In formele zin is dit artikel alleen van toepassing op tracébesluiten. Op bepaalde wijzigingen aan spoorwegen die van grote invloed zijn op de externe veiligheid, is echter de Tracéwetprocedure niet van toepassing. Dat geldt in de eerste plaats voor projecten waarbij aanpassing van een spoorweg onderdeel is van een meer omvattend ruimtelijk project waarvoor de juridische basis een bestemmingsplan is en waarbij de betreffende gemeente bevoegd gezag is. In de tweede plaats geldt dit voor wijzigingen die door ProRail zelf als beheerder van een spoorweg worden geïnitieerd en uitgevoerd zonder dat hiervoor een Tracéwetprocedure voor doorlopen hoeft te worden. Voorbeelden hiervan zijn de realisatie, verplaatsing of verwijdering van wissels en het van toepassing verklaren van een ander snelheidsregime. Juist wissels en snelheid zijn factoren die van grote invloed zijn op de hoogte van het risico. Vanwege de effecten van dergelijke aanpassingen op het plaatsgebonden risico (en daarmee op het Basisnet) en op het groepsrisico (en daarmee op de omgeving) is het wenselijk dat ook de beoordeling van dergelijke aanpassingen op zorgvuldige wijze gebeurt. Daarom wordt aan gemeenten en aan ProRail verzocht om de bepalingen in dit hoofdstuk, die formeel alleen op de minister van IenM van toepassing zijn, op overeenkomstige wijze toe te passen.

Artikel 24 inspanningsplicht

Dit artikel komt overeen met artikel 3. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel. Hierbij wordt opgemerkt dat het referentiepunt bij spoorwegen is gelegen op het midden van de doorgaande spoorbundel. In de Regeling basisnet is opgenomen hoe dit midden wordt bepaald.

Artikel 25 beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Dit artikel komt overeen met artikel 4. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 26 beoordeling plaatsgebonden risico

Dit artikel komt nagenoeg overeen met artikel 5. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

De artikelen verschillen van elkaar ten aanzien van het eerste lid, onderdeel c. De risicobepalende infrastructurele parameters die als gevolg van een spoorwegproject kunnen wijzigen, zijn de aanwezigheid van wissels, de breedtecategorie van de sporenbundel en het snelheidsregime. Deze parameters zijn opgenomen in de kolom bijzonderheden van bijlage II (de tabel Basisnet Spoor) behorende bij de Regeling basisnet.

Voor een baanvak waarin één of meer wissels liggen, geldt dat in de risicoberekening de wisseltoeslag zoals opgenomen in de HART moet worden toegepast over een lengte van 500 meter voor en na een wissel. Plaatsing of verplaatsing van een wissel kan er toe leiden dat binnen het voor het betreffende



baanvak geldende risicoplafond minder vervoerd kan worden. Verwijdering van een wissel kan het tegenovergestelde gevolg hebben. Ook de breedte van de doorgaande sporenbundel is van invloed op de hoogte van het risico. Naarmate de sporenbundel breder is, dienen de vervoersstromen in de risicoberekening over een breder oppervlak verspreid te worden. In de berekening wordt gewerkt met breedtecategorieën die telkens 25 meter groter zijn. De breedtecategorie van een sporenbundel kan niet alleen wijzigen als gevolg van het toevoegen of weghalen van sporen maar bijvoorbeeld ook door een bestaand spoor de doorgaande functie te ontnemen.

De toegestane snelheid op een traject is eveneens van invloed op de hoogte van het risico. In de rekenmethodiek wordt standaard gerekend met 'hoge snelheid'; dat wil zeggen een snelheid hoger dan 40 km per uur. Alleen op baanvakken waar in beide richtingen langzamer dan 40 km per uur moet worden gereden, mag met deze 'lage snelheid' worden gerekend. Dat leidt tot een lager berekend risico op deze baanvakken dan bij de standaardrekenwijze. Bij de vaststelling van de risicoplafonds is op de baanvakken waar dit aan orde is, rekening gehouden met de lage snelheid. Indien op die baanvakken een hogere snelheid wordt toegestaan, dan zal dat leiden tot een hoger berekend risico waardoor er minder vervoer binnen het voor het baanvak geldende risicoplafond mogelijk zal zijn. Indien op baanvakken waar dit tot nu toe niet het geval was voortaan met lage snelheid moet worden gereden, dan zal dit het tegenovergestelde gevolg hebben.

Op basis van de informatie over de verwachte omvang van het vervoer en van de gevolgen van het project op de risicobepalende parameters als snelheid, breedtecategorie en wissels wordt vervolgens bezien of het project gevolgen heeft voor het Basisnet, meer in het bijzonder of de vastgestelde risicoplafonds door uitvoering van het project worden of dreigen te worden overschreden. Indien dat niet het geval is, kan geconcludeerd worden dat – uitgaande van het maximale risico dat op grond van de Wvgs aldaar is toegestaan – voldaan wordt aan een maatschappelijk aanvaardbaar risiconiveau. Is wel sprake van een (dreigende) overschrijding dan is het, zoals toegelicht bij artikel 5, niet aan het concrete project om deze overschrijding op te lossen. In plaats daarvan wordt verwezen naar het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat op grond van artikel 15 van de Wvgs dient plaats te vinden.

Artikel 27 beoordeling groepsrisico

Dit artikel komt nagenoeg overeen met artikel 6. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Het verschil in redactie van beide artikelen vloeit voort uit het feit dat bij spoorwegen altijd, naast PR-plafonds, ook sprake is van GR-plafonds.

Artikel 28 afwijkende beoordeling groepsrisico

Artikel 27 ziet op een GR-beoordeling waarbij alleen het element van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede eventuele veranderingen in risicobepalende infrastructurele parameters worden betrokken. Indien als gevolg van de aanpassing van de spoorweg het vervoer toeneemt en/of de risicobepalende infrastructurele parameters veranderen en daardoor het GR-plafond (dreigt) te worden overschreden, is het uitgangspunt dat het niet aan het concrete project is om deze overschrijding op te lossen. In plaats daarvan wordt verwezen naar het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat op grond van artikel 15 van de Wvgs dient plaats te vinden om overschrijding te voorkomen. Een dergelijke GR-beoordeling is alleen mogelijk in geval voorschijnlijk vaststaat dat de spoorwegaanpassing zelf geen significant effect heeft op de totale omvang van het groepsrisico. Uit onderzoek van Arcadis¹⁸ is gebleken dat de meeste spoorwegaanpassingen geen significant effect hebben op het groepsrisico. In dat geval kan dus met een beoordeling als weergegeven in artikel 27 worden volstaan.

In het eerste lid zijn de spoorwegaanpassingen genoemd waarvan – blijkens eerder genoemd onderzoek – niet op voorhand kan worden gesteld dat zij geen significant effect hebben op het groepsrisico. In die gevallen moet dus nader onderzocht worden wat het effect van de spoorwegaanpassing zelf is en kan niet worden volstaan met een beoordeling van het groepsrisico als weergegeven in artikel 27.

De wijze waarop het onderzoek moet worden uitgevoerd, komt overeen met de werkwijze als beschreven in artikel 7. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Uit bovengenoemd onderzoek blijkt dat verbreding van het spoor doorgaans niet leidt tot een toename van het groepsrisico (in bepaalde gevallen wel tot een afname). Een berekening en verantwoording van het groepsrisico is in die situaties niet nodig.

Er zal alleen sprake zijn van een toename van het groepsrisico indien:

- 1) De uitbreiding plaats vindt aan één zijde van het spoor (a-symmetrische verbreding), waardoor de

¹⁸ Invloed van spoorwijzigingen op het Groepsrisico, dd. 9 okt. 2013.



- spooras (het midden van de doorgaande spoorbundel) verschuift;
- 2) De afstand waarmee de spooras verschuift, groter is dan 6 meter;
 - 3) De verschuiving plaats vindt in de richting van de zijde van het spoor waar de bebouwingsdichtheid het grootst is.

Alleen als aan alle drie de voorwaarden wordt voldaan, is bij spoorverbreding een berekening en verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Voor een verschuiving van de spooras met meer dan 6 meter is overigens een uitbreiding met vier of meer sporen aan één zijde nodig. Alleen indien de nieuwe sporen niet direct naast elkaar liggen (bijv. omdat er een perron tussen ligt) kan ook bij een uitbreiding met minder dan vier sporen de spooras met meer dan 6 meter opschuiven.

Indien een wissel wordt geplaatst op een baanvak in de bebouwde omgeving, neemt het GR op het baanvak 500 meter voor en na de wissel toe. Op die hoofdregel is één uitzondering. Als één of meer wissels worden geplaatst tussen twee bestaande wissels die op 1000 meter of minder van elkaar liggen, is er geen sprake van een toename van het groepsrisico. Alleen in dat geval is een berekening en verantwoording van het groepsrisico niet nodig. In alle andere gevallen, is bij plaatsing van een wissel een berekening en verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Bij een verhoging van de toegestane rijnsnelheid in één of in beide rijrichtingen tot boven de 40 km. per uur zal het groepsrisico zodanig toenemen dat een berekening en verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is.

Artikel 29 verantwoording GR

Dit artikel komt overeen met artikel 8. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 30 effecten voor ligging PAG

Dit artikel komt overeen met artikel 9. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel. Opgemerkt wordt dat plasbrandaandachtsgebieden bij spoorwegen worden vastgesteld vanaf de buitenste spoorstaven van de doorgaande spoorbundel.

Paragraaf 3.2 Aanleg van hoofdspoorwegen die nog geen deel uit maken van het Basisnet

Artikel 31 toepassingsbereik paragraaf 3.2

Paragraaf 3.2. is van toepassing op besluiten die zien op aanleg van nieuwe spoorverbindingen. Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting volgt opname van een nieuwe spoorweg in het Basisnet uit de aanwijzing tot hoofdspoorweg. Dat zal niet eerder gebeuren dan nadat de spoorweg is aangelegd. Het eerste lid ziet op die situatie.

Het tweede lid is bedoeld voor situaties waarin het besluit niet alleen ziet op de aanleg van een nieuwe spoorverbinding, maar ook deels betrekking heeft op wijziging van een bestaande spoorweg. Om een nieuwe spoorweg goed aan te takken op het bestaande netwerk is namelijk vaak ook een aanpassing van één of meer bestaande spoorwegen nodig. Voor deze bestaande spoorwegen zullen al PR-plafonds gelden. Om te voorkomen dat in deze situaties voor het ene deel van het project (de aanleg) paragraaf 3.2. en voor het andere deel van het project (de aanpassing van de bestaande verbinding) paragraaf 3.1. van toepassing is, wordt met dit tweede lid bepaald dat in deze situaties paragraaf 3.2. op het gehele project van toepassing is.

Omdat spoorwegen per definitie onderdeel uitmaken van het Basisnet zodra ze als hoofdspoorweg zijn aangewezen, is het niet mogelijk dat er hoofdspoorwegen worden aangepast die (nog) niet in Basisnet zijn opgenomen. Een vergelijkbare bepaling als het derde lid van artikel 10 voor wegen, ontbreekt daarom voor spoorwegen.

Artikel 32 inspanningsplicht PR

Dit artikel komt overeen met artikel 11. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 33 wijze van berekenen PR

Dit artikel komt overeen met het eerste en tweede lid van artikel 12. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 34 beoordeling en verantwoording groepsrisico

Dit artikel komt overeen met artikel 13. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.



Artikel 35 aanvullende beoordeling baanvakken met plafond

Dit artikel komt overeen met artikel 14. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Hoofdstuk IV Beoordeling bij de aanleg of wijziging van een hoofdvaarweg

Paragraaf 4.1 Wijziging van hoofdvaarwegen die deel uit maken van het Basisnet

Artikel 36 toepassingsbereik paragraaf 4.1

Paragraaf 4.1 van de beleidsregels ziet op projecten waarbij een bestaande vaarverbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gewijzigd, voor zover voor die bestaande verbinding PR-plafonds zijn vastgesteld. Welke vaarwegen dat zijn volgt uit de Regeling basisnet. Omdat slechts een deel van de vaarwegen is opgenomen in het Basisnet en als gevolg daarvan risicoplafonds van toepassing zijn, zal slechts een deel van de vaarwegprojecten onder paragraaf 4.1 vallen. Op de aanpassing van vaarwegen die niet tot het Basisnet behoren, is paragraaf 4.2 van toepassing.

In deze paragraaf ontbreken vergelijkbare artikelen als de voor wegen respectievelijk spoorwegen geldende artikelen 3 en 4 respectievelijk 24 en 25. Dit volgt uit de wijze waarop bij vaarwegen de referentiepunten zijn vastgesteld. Die referentiepunten liggen op de begrenzingslijnen van de vaarweg die op grond van de Waterwet in zogenaamde leggers zijn vastgelegd. Doorgaans is dit de oeverlijn; dat wil zeggen de lijn waar het water over gaat in land. Indien een vaarweg wordt verbreed, schuift de oeverlijn landinwaarts. Objecten die de verbreding in de weg staan, moeten vanwege de verbreding worden verwijderd. Een inspanningsplicht om dat vanuit het perspectief van externe veiligheid te voorkomen, is dan niet meer relevant. Als die objecten als gevolg van de verbreding van de vaarweg moeten worden verwijderd, is het in het kader van de EV-beoordeling in beeld brengen van die objecten evenmin nog zinvol.

Tenslotte ontbreken in deze paragraaf ook vergelijkbare artikelen als de artikelen 6 en 27 respectievelijk de artikelen 9 en 30, omdat voor vaarwegen geen GR-plafonds respectievelijk plasbrandaandachtsgebieden zijn vastgesteld.

Artikel 37 beoordeling plaatsgebonden risico

Deze bepaling biedt de basis voor de beoordeling van het plaatsgebonden risico in geval een bestaande vaarwegverbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aangepast. Uitgangspunt is dat voor deze verbindingen reeds PR-plafonds zijn vastgesteld. Daarmee is het maximaal toegestane risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over die verbinding bepaald. Dat de vaarweg wordt aangepast, maakt die maximaal toegestane risicoruimte in juridisch technisch opzicht niet anders, omdat die risicoruimte wordt begrensd door de begrenzingslijn die op basis van de Waterwet in de voor de betreffende vaarweg geldende legger is vastgelegd. Het risicoplafond, uitgedrukt als afstand vanaf die lijn, blijft hetzelfde. Niettemin kan de aanpassing van de vaarweg gevolgen hebben voor de fysieke ligging van die leggerlijn en daarmee voor de omvang van de risicoruimte. Bij een verbreding van de vaarweg verschuift die lijn landinwaarts. Binnen hetzelfde risicoplafond is dan meer vervoer mogelijk. Bij een versmalling van de vaarweg gebeurt het omgekeerde. Binnen hetzelfde risicoplafond is dan minder vervoer mogelijk. De beoordeling van de effecten van de vaarwegaanpassing op het plaatsgebonden risico is vooral voor deze laatste situatie van belang.

De beoordeling begint daarom met de beantwoording van de vraag of de ligging van de referentiepunten, dat wil zeggen de begrenzingslijn die op basis van de Waterwet in de voor de betreffende vaarweg geldende legger is vastgelegd, zal verschuiven als gevolg van de voorgenomen aanpassing van de vaarweg. Vervolgens wordt gezien of de voorgenomen aanpassing zal leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die vaarweg. Doorgaans zal dat niet het geval zijn.

Op basis van deze informatie wordt vervolgens gezien of het project gevolgen heeft voor het Basisnet, meer in het bijzonder of de vastgestelde risicoplafonds door uitvoering van het project worden of dreigen te worden overschreden. Bij een verbreding van de vaarweg zal dat doorgaans niet het geval zijn. In dat geval kan geconcludeerd worden dat – uitgaande van het maximale risico dat op grond van de Wvgs aldaar is toegestaan – voldaan wordt aan een maatschappelijk aanvaardbaar risiconiveau. Van een (dreigende) overschrijding zou wel sprake kunnen zijn bij een versmalling van de vaarweg en indien als gevolg van een verbreding van de vaarweg het vervoer naar verwachting zal toenemen. Is dit het geval, dan is het niet aan het concrete project om deze overschrijding op te lossen. In plaats daarvan wordt verwezen naar het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat op grond van artikel 15 van de Wvgs dient plaats te vinden.



Artikel 38 beoordeling groepsrisico

Dit artikel is vergelijkbaar met de artikelen 7 en 28. In tegenstelling tot die artikelen is echter geen bepaling opgenomen waarin vaarwegaanpassingen worden genoemd waarvan op voorhand kan worden gesteld dat zij geen significant effect hebben op het groepsrisico. Dergelijke aanpassingen vinden te weinig plaats om op basis van casuïstiek hierover een uitspraak te kunnen doen. Dat betekent dat indien niet met behulp van vuistregels zoals opgenomen in de HART kan worden aangetoond dat er geen sprake is van een groepsrisico als bedoeld in de onderdelen a of b van het eerste lid, het groepsrisico op de wijze zoals voorgeschreven in de HART met RBM-II berekend dient te worden. Als input voor de berekening wordt uitgegaan van de vervoershoeveelheden zoals die voor de aan te passen hoofdvaarweg zijn opgenomen in bijlage III bij de regeling en van de bevolkingsdichtheden die reeds aanwezig zijn alsmede die op grond van overeenkomstig vigerende bestemmingsplannen en ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten zijn.

Artikel 39 verantwoording GR

Dit artikel komt overeen met artikel 8. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Paragraaf 4.2 Aanleg of wijziging van hoofdvaarwegen die geen deel uit maken van het Basisnet

Artikel 40 toepassingsbereik paragraaf 4.2

Paragraaf 4.2. is van toepassing op tracébesluiten die zien op aanleg van nieuwe vaarwegverbindingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting zal opname van een nieuwe vaarweg in het Basisnet niet eerder gebeuren dan nadat de vaarweg is aangelegd en in gebruik genomen. Het eerste lid ziet op die situatie.

Het tweede lid is bedoeld voor situaties waarin het tracébesluit niet alleen ziet op de aanleg van een nieuwe vaarwegverbinding, maar ook deels betrekking heeft op wijziging van een bestaande vaarweg. Om een nieuwe vaarweg goed aan te takken op het bestaande netwerk kan ook aanpassing van een bestaande vaarweg nodig zijn. Het kan zijn dat voor deze bestaande vaarwegen al PR-plafonds gelden. Om te voorkomen dat in deze situaties voor het ene deel van het project (de aanleg van de nieuwe vaarweg) paragraaf 4.2. en voor het andere deel van het project (de aanpassing van de bestaande vaarweg) paragraaf 4.1. van toepassing is, wordt met dit tweede lid bepaald dat in deze situaties paragraaf 4.2. op het gehele project van toepassing is.

Tenslotte is het mogelijk dat er vaarwegen worden aangepast die (nog) niet in het Basisnet zijn opgenomen. Ook op aanpassing van dergelijke vaarwegen is deze paragraaf van toepassing. Wordt een dergelijke vaarweg alsnog opgenomen in het Basisnet, dat wil zeggen dat er alsnog risicoplafonds worden vastgesteld, dan is vanaf dat moment op aanpassing van zo'n vaarweg paragraaf 4.1 van toepassing.

Artikel 41 inspanningsplicht PR

Dit artikel komt overeen met artikel 11. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 42 wijze van berekenen PR

In dit artikel is geregeld op welke wijze en met behulp van welke gegevens het plaatsgebonden risico berekend moet worden. Dit artikel komt overeen met artikel 12. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 43 beoordeling en verantwoording groepsrisico

Dit artikel komt overeen met artikel 13. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Artikel 44 aanvullende beoordeling hoofdvaarwegvakken met plafond

Dit artikel komt overeen met artikel 14. Verwezen wordt naar de toelichting bij dat artikel.

Hoofdstuk V Slotbepalingen

Artikel 45 overgangsrecht

De situatie kan zich voordoen dat de voorbereidingen voor het nemen van een Tracébesluit al dermate ver zijn gevorderd dat op korte termijn na de inwerkingtreding van de beleidsregels een ontwerpbesluit valt te verwachten. Om te voorkomen dat het vele werk dat is verricht in het kader van de



voorbereidingen voor het ontwerp-besluit, moet worden overgedaan met inachtneming van deze beleidsregels is een termijn van drie maanden opgenomen waarbinnen het besluit nog kan worden genomen op basis van de circulaire Rnvgs. Daarmee wordt een onnodige vertraging in de procedure voorkomen. Na die termijn van drie maanden dient een Tracébesluit tot stand te komen op basis van deze beleidsregels.

Voor het project zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen is een afwijkende regeling wenselijk. Het betreft hier een Vlaams-Nederlands project met Vlaams-Nederlandse besluitvorming. Als gevolg hiervan is mogelijk een overgangstermijn van drie maanden te kort. Om de procedure voor dit project niet verder te compliceren, is bepaald dat deze beleidsregels niet van toepassing zijn op dit project. Dat betekent dat het ontwerp-besluit voor dit project nog kan worden genomen op basis van de circulaire Rnvgs, ongeacht het moment waarop dit besluit zal worden genomen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W. J. Mansveld*