

Nr. 27

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2008

Mede namens mijn collega's van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), van Economische Zaken en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties doe ik u de ontwerpen voor de Basisnetten Water en Weg toekomen. Daarnaast informeer ik u over de stand van zaken van het concept-ontwerp Basisnet Spoor. Tevens geef ik aan hoe de Basisnetten in regelgeving worden verankerd. Hiermee kom ik de toezeggingen na die in het Algemeen Overleg van 21 mei 2008¹ zijn gedaan. In dit Algemeen Overleg is door de Tweede Kamer aangedrongen op duidelijkheid over de praktische betekenis van de Basisnetten. Tegelijk werd benadrukt dat bij de totstandkoming van de Basisnetten zorgvuldigheid en betrokkenheid van alle partijen noodzakelijk is.

Naast de ontwikkeling van het Basisnet blijft de inzet gericht op de permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierover heb ik u op 25 februari 2008² geïnformeerd.

Over de inhoud van deze brief heb ik samen met mijn collega van VROM bestuurlijk overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de mede-overheden (het Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de grootste vier gemeenten, de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer) en het bedrijfsleven (de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen, de verenigingen van de Nederlandse chemische en petrochemische industrie VNCI en VNPI, Deltalinqs, Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart, Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders en namens de wegvervoerders Transport en Logistiek Nederland).

1. Doel en ambitie van het Basisnet

Het doel van het Basisnet is het creëren van een «duurzaam evenwicht» tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Het kabinet wil daarmee bereiken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk blijft. Het Basisnet moet de bereikbaarheid tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en met het aangrenzende

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 25.

² Kamerstuk 30 373, nr. 20.

buitenland garanderen. Het kabinet wil daarnaast ook de ruimtelijke ontwikkeling rond infrastructuur op verantwoorde wijze laten plaatsvinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om de nationale sleutelprojecten en de ruimtelijke kwaliteitsimpuls rond een aantal stationslocaties en spoortrajecten.

Het probleem is dat de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid toeneemt. Dat komt door bebouwing dicht langs of boven de infrastructuur en door de sterke toename van het vervoer. Enerzijds is het voor gemeenten moeilijk om bij het ontwikkelen van bouwplannen en het afwegen van risico's voortdurend rekening te houden met de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen en met het effect van de ontwikkeling van de veiligheidsverbeteringen binnen deze sector. Anderzijds is het voor vervoerders ondoenlijk om rekening te houden met bouwplannen en de bevolkingsgroei. Het Rijk moet derhalve beide partijen duidelijke kaders meegeven, die in de tijd robuust zijn en die uitgaan van een maatschappelijk geaccepteerd veiligheidsniveau.

Tegelijkertijd is er in de samenleving sprake van een toenemende zorg over de veiligheid van personen die wonen, werken en recreëren in de directe nabijheid van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De afweging voor dit externe veiligheidsvraagstuk wordt in Nederland bepaald aan de hand van het berekende plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het begrip «duurzaam evenwicht» is daarom ingevuld op basis van de risicobenadering.

In mijn brief van 3 december 2007¹ heb ik de ambities verwoord die horen bij het ontwerpen van het Basisnet. Deze ambities zijn: het respecteren van bestuurlijke afspraken, het voldoen aan de norm voor plaatsgebonden risico, het voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, het opheffen van het onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties en de extra aandacht voor een mogelijke plasbrand.

2. Het Basisnetsysteem

Het Basisnet betreft de hoofdinfrastructuur over water, weg en spoor en heeft alleen betrekking op bulkvervoer van stoffen die bij een ongeval een levensbedreigend effect kunnen hebben op ruime afstand van de infrastructuur.

In de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen² (NVGS) van 2005 is aangegeven dat in het Basisnet de beperkingen voor dit vervoer worden vastgelegd in een gebruiksruimte. De ruimtelijke beperkingen worden vastgelegd in een veiligheidszone.

Om de robuustheid van de Basisnetten te kunnen beoordelen zijn in 2007 de bouwplannen van gemeenten langs de rijksinfrastructuur in beeld gebracht. Daarnaast zijn in 2007 de toekomstverwachtingen voor het vervoer van de meest risicovolle gevaarlijke stoffen in 2020 gekwantificeerd. Ook wordt een doorkijk naar 2040 gemaakt.

Voor het jaar 2020 zijn hiermee het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) berekend. Beide risico's zijn in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen³ van 2004 beschreven⁴. Voor het plaatsgebonden risico is bepaald dat de grenswaarde voor kwetsbare objecten ligt bij PR 10⁻⁶. Voor het groepsrisico is een oriëntatiewaarde vastgesteld. Gemeenten moeten elke toename van het groepsrisico verantwoorden met de oriëntatiewaarde als ijkpunt. Hoewel de gemeente

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 15.

² Kamerstuk 30 373, nrs. 1–2.

³ Kamerstuk 24 611, nr. 5.

⁴ Plaatsgebonden risico (PR). De kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, overlijdt als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Die kans mag maximaal één op een miljoen (PR 10⁻⁶) zijn.

Groepsrisico (GR). De kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die transportroute.

kan afwijken van de oriëntatiewaarde, zijn ze daar in de praktijk terughoudend mee. Overschrijdingen van de PR 10^{-6} leveren «knelpunten» op, overschrijdingen van de oriëntatiewaarde leiden tot «aandachtspunten». In paragraaf 7 wordt aangegeven hoe met de knelpunten en aandachtspunten wordt omgegaan.

In de NVGS werd verondersteld dat in veel gevallen een standaard veiligheidszone van 30 meter nodig zou zijn, om het vervoer verder te kunnen laten groeien. In werkelijkheid heeft het vervoer meestal een kleinere en soms een grotere veiligheidszone nodig. Om te voorkomen dat bij kleinere veiligheidszones de burger onvoldoende beschermd wordt tegen de mogelijke gevolgen van een incident met brandbare vloeistoffen wordt langs routes waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd een plasbrandaandachtsgebied aangewezen.

Daarnaast wordt er in de NVGS van uitgegaan dat het Basisnet onderverdeeld wordt in drie hoofdcategorieën. In categorie 1 krijgt het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen opgelegd, maar er gelden wel ruimtelijke beperkingen. Bij categorie 2 gelden er beperkingen voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Voor categorie 3 gelden alleen beperkingen voor het vervoer en gelden er geen ruimtelijke beperkingen.

3. Uitkomsten van het ontwerp Basisnet Water

De berekeningen voor het Basisnet Water leveren in 2030 geen knelpunten op en evenmin aandachtspunten. Ook daarna worden op de oever en voor de bestaande woonboten geen problemen verwacht. Voorwaarde is wel dat langs de belangrijkste vaarroutes nieuwbouw op of in het water verboden wordt. Een uitzondering hierop is mogelijk indien de vaarweg zeer breed is, de vaarwegbeheerder hier mee instemt en de aanleg niet ten koste gaat van de groeimogelijkheden van het vervoer. Alleen rond de Westerschelde kan bij extreme groei na 2030 een knelpunt bij Vlissingen en een aandachtspunt bij Terneuzen optreden. Er is een convenant gesloten tussen het Rijk en de provincie Zeeland. Daarnaast hebben Nederland en Vlaanderen een Verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer gesloten. In deze overeenkomsten is afgesproken om de externe veiligheidssituatie langs de Westerschelde te monitoren en tijdig maatregelen te nemen om te voorkomen dat dit knelpunt of aandachtspunt zich gaat voordoen.

Langs routes van de zeescheepvaart wordt een plasbrandaandachtsgebied aangewezen van 40 meter vanuit de oever; op binnenvaartroutes waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd gaat een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter gelden.

De categorie-indeling uit de NVGS bleek voor water niet toepasbaar, omdat op alle vaarwegen noch beperkingen aan het vervoer noch beperkingen aan de geplande ruimtelijke ontwikkelingen hoeven te worden gesteld.

In bijlage 1 wordt het ontwerp Basisnet Water verder toegelicht.¹

4. Uitkomsten van het ontwerp Basisnet Weg

De berekeningen voor het Basisnet Weg leveren in 2020 op een beperkt aantal plaatsen knelpunten en aandachtspunten op. Ook na 2020 is er nog groei voor het vervoer mogelijk. Dan neemt afhankelijk van de groei van het goederenvervoer het aantal knelpunten en aandachtspunten toe. Met alle gemeenten waar deze punten zijn gesignaleerd is overleg gevoerd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Voor een aantal wegen zijn veiligheidsmaatregelen mogelijk om de risico's zover te verlagen, dat de knelpunten en aandachtspunten ter plekke worden opgelost. De meeste knelpunten liggen langs de A15 tussen Rotterdam en Gorinchem. Deze knelpunten hangen samen met het vervoer van LPG. Onderzocht zal worden of en onder welke voorwaarden het logistiek en economisch haalbaar is om deze LPG stroom vanuit Rotterdam via de binnenvaart naar een of meerdere distributiepunten stroomopwaarts te vervoeren. De uitkomsten van dit onderzoek zullen betrokken worden bij de vaststelling van de veiligheidszone.

Langs wegen waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, komen plasbrandaandachtsgebieden van 30 meter.

De categorie-indeling uit de NVGS bleek ook voor de weg niet goed toepasbaar. Gesteld zou kunnen worden dat alle wegen van het Basisnet vallen in categorie 2. Hoewel er tot ver na 2020 vrijwel overal voldoende ruimte is voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkeling, is de groeirimte minder groot dan bij het Basisnet Water.

Er zijn enkele oost-west en noord-zuid wegverbindingen die zowel voor het nationale als voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen van cruciaal belang zijn. Indien in de verre toekomst blijkt dat het vervoer op deze wegen toch verder groeit dan nu verwacht wordt en het risico-plafond van de gebruiksräume ondanks alle door de vervoerders te nemen maatregelen overschreden dreigt te worden, zal het Rijk met betrokken gemeenten en vervoerders al het mogelijke doen om er voor te zorgen dat het vervoer over deze verbindingen mogelijk blijft, zonder de veiligheid geweld aan te doen. Deze benadering legt geen extra beperkingen op aan de bouw mogelijkheden van gemeenten binnen de huidige afspraken van het Basisnet Weg.

In bijlage 2 wordt het ontwerp Basisnet Weg verder toegelicht.¹

5. Tussenstand van het concept-ontwerp Basisnet Spoor

De werkzaamheden voor het Basisnet Spoor zijn nog in volle gang. Vandaar dat er sprake is van een tussenstand. Omdat spoorlijnen door dichtbebouwde binnensteden lopen, doen zich nu reeds knelpunten en aandachtspunten voor. Daarbij komt dat veel stedelijke bouwplannen gebieden rondom stations betreffen. Bovendien wordt er een forse groei van het spoorvervoer verwacht. Vergeleken met weg en water is het voor spoor veel lastiger om tot een evenwicht te komen tussen het vervoer en de bebouwde omgeving.

Uit de tot dusver beschikbare rekenresultaten blijkt dat de grootste knelpunten zich voordoen in de Randstad en op de spoortrajecten in Brabant. In de rest van Nederland zijn meer mogelijkheden voor het vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling voor zover het de externe veiligheid betreft. De situatie op het spoor is complexer dan bij de andere modaliteiten omdat er ook andere capaciteitsbeperkingen op het spoor zijn, zoals geluidsnormen en de capaciteitsverdeling tussen het personen- en overige goederenvervoer.

Een aantal locaties toont in alle tot dusver gemaakte berekeningen flinke overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Deze aandachtspunten betreffen het spoortraject Amsterdam Zuidoost en de stationsgebieden van Breda, Dordrecht, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg en Utrecht. In Breda, Rotterdam en Utrecht betreft het locaties waar tussen Rijk en gemeente bestuurlijke afspraken zijn gemaakt voor bouwplannen in het kader van de nationale sleutelprojecten. Het Rijk heeft begin dit jaar

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

met Dordrecht afspraken gemaakt over het plafond van de risico's. Het Rijk respecteert de bestuurlijke afspraken. Het bedrijfsleven voelt zich niet gebonden aan deze bestuurlijke afspraken, waar zij niet bij betrokken waren. Dit voorbehoud vervalt alleen indien het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen tussen de chemische clusters mogelijk blijft.

Daarnaast zijn er veel aandachtspunten met kleinere overschrijdingen, vooral in de Randstad maar ook meer verspreid over de rest van het spoorwegennet.

Door herroutering van sommige vervoersstromen kan het aantal knelpunten en aandachtspunten in 2020 wel substantieel, maar nog onvoldoende worden teruggedrongen. Bovendien leidt herroutering tot verschuiving van de risico's, waardoor nieuwe knelpunten en aandachtspunten op de alternatieve routes kunnen ontstaan. Duidelijk is dat uit oogpunt van externe veiligheid de noodzaak van aanvullende infrastructuurele, logistieke en ruimtelijke veiligheidsmaatregelen groot is.

Het RIVM rekent daarom het effect van een pakket van veiligheidsmaatregelen door. Het resultaat van deze rekenslag komt in het voorjaar van 2009 beschikbaar.

Op 4 september 2008 heb ik u geïnformeerd over het Programma Hoogfrequent Spoor¹. Onderdeel van dit programma betreft de toekomstvastere routing van het goederenvervoer. De verbeteringen in het spoorwegennet die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de oplossingen van de externe veiligheidsproblematiek worden betrokken bij de integrale afweging in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor.

Het aanwijzen van baanvakken waar een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter moet gelden kan pas na de keuze van de voorkeursrouting plaatsvinden.

De categorie-indeling uit de NVGS lijkt voor het spoor goed toepasbaar. Het is de ambitie dat de Betuweroute maximaal wordt benut en de Brabanneroute zoveel als praktisch mogelijk wordt ontlast. Daarmee is de Betuweroute categorie 1 en de Brabanneroute categorie 2. Een verdere indeling is eerst mogelijk nadat de oplossingsrichting is gekozen.

Het ontwerp Basisnet Spoor zal in de tweede helft van 2009 worden opgeleverd. Belangrijk is dat het Basisnet robuust van ontwerp is, opdat bij nieuwe infrastructuur als spoorbogen of spoorverbreding herroutering van vervoersstromen mogelijk blijft. Dit geldt met name voor die situaties waarbij een mogelijke infrastructuurbeslissing binnen enkele jaren al wordt verwacht. Het bestuderen van de herrouteringsvarianten, de veiligheidsmaatregelen en het lokale overleg met alle gemeenten met knel- en aandachtspunten zal de nodige tijd vergen. Ook zal Nederland met de buurlanden informatie uitwisselen over de wederzijdse toekomstverwachtingen.

Een van de mogelijke veiligheidsmaatregelen is het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen. BLEVE staat voor Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Momenteel wordt een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid en het veiligheidseffect van deze maatregel. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten streven Rijk en bedrijfsleven naar een convenant in juni 2009. Van deze maatregel wordt vooral een verlaging van het groepsrisico verwacht.

In bijlage 3 wordt de stand van zaken van het concept ontwerp Basisnet Spoor verder toegelicht².

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 148.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

6. Tussenstand van de regelgeving aan de vervoerszijde en ruimtelijke zijde

De twee belangrijkste elementen die in het Basisnet verankerd worden zijn de gebruiksruimte voor het vervoer en de afstanden waarmee in de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar in 2020 (inclusief een buffer voor verdere groei naar 2040) en het groepsrisico zijn de belangrijkste uitgangspunten om het evenwicht te bepalen tussen het vervoer en de ruimte voor bouwplannen.

De norm voor het plaatsgebonden risico wordt vertaald naar een afstand ten opzichte van de transportroute. Deze afstand wordt hierna de PRmax genoemd. Het gebied tussen de infrastructuur en de PRmax is de veiligheidszone.

Het begrenzen van het aandeel van het vervoer in het groepsrisico was een moeilijk vraagstuk. In het huidige systeem van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen zijn de bevolkingsdichtheden en transporthoeveelheden in de berekening met elkaar verweven. Eén van de uitgangspunten bij het Basisnet is dat degene die veiligheidsmaatregelen treft, ook de veiligheidswinst mag benutten. Om deze reden is een systematiek ontwikkeld waardoor de bijdragen van het vervoer en van de bouwplannen in het groepsrisico worden ontkoppeld.

Het Basisnet krijgt per modaliteit vorm in één of twee kaarten en een tabel. In de eerste kaart wordt de locatie van de veiligheidszones weergegeven. De tweede kaart bevat de routes waarvoor een plasbrandaandachtsgebied is aangewezen. In de tabel zijn per deeltraject de PRmax en de vervoershoeveelheden waarop de PRmax is gebaseerd, opgenomen. De PRmax geldt als risicoplafond voor het vervoer. Waar nodig wordt de tabel op dit punt uitgebreid met een aanvullende PR, die de bijdrage van het vervoer in het groepsrisico begrenst. De in de tabel opgenomen vervoershoeveelheden gebruikt de gemeente bij de berekening van het groepsrisico aan de ruimtelijke zijde. De vervoershoeveelheden uit de tabel gebruikt de infrastructuurbeheerder om te vergelijken met het werkelijk gemeten vervoer.

6.1 Regels voor ruimtelijke ordening

Het Basisnet stelt spelregels vast voor nieuwe bestemmingsplannen in de directe omgeving van de hoofdinfrastructuur. Deze regels worden opgenomen in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Hierdoor mag op grond van een nieuw bestemmingsplan geen kwetsbaar object in de veiligheidszone worden gebouwd. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woonwijken, ziekenhuizen, grote kantoren en winkelcentra. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten mogen alleen in uitzonderlijke gevallen in de veiligheidszone worden gebouwd.

Daarnaast bevat het ontwerp-Btev ook de spelregels voor de verantwoording over de hoogte van het groepsrisico. Ten opzichte van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn twee nieuwe elementen opgenomen. In de eerste plaats is verantwoording van het groepsrisico niet meer verplicht, indien het groepsrisico ver beneden de oriëntatiewaarde blijft of nauwelijks toeneemt. Nagegaan wordt of deze lijn kan worden doorgetrokken naar inrichtingen en buisleidingen. In de tweede plaats worden de plasbrandaandachtsgebieden geïntroduceerd. De gemeente moet bij bouwplannen in die gebieden beargumenteren waarom op deze locatie wordt gebouwd. Nog onderzocht wordt hoe de

gemeente in deze gebieden aanvullende bouwkundige maatregelen kan voorschrijven.

Het Btev wordt ook van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van provinciale en gemeentelijke infrastructuur. Vanuit provinciaal belang kunnen Provinciale Staten op grond van de Wet ruimtelijke ordening langs deze wegen bij verordening veiligheidszones vaststellen.

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen bevat onder meer regels voor besluiten die samenhangen met de aanleg of aanpassing van infrastructuur. Bij de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt onderzocht waar en hoe deze regels verankerd kunnen worden. Tot die tijd blijft deze circulaire voor deze onderwerpen van toepassing.

Het bijgevoegde concept van het ontwerp-Btev bevat nog geen saneringssparagraaf. Deze paragraaf zal begin 2009 worden opgesteld. Zodra de financiële consequenties bekend zijn, zal de Minister van VROM het besluit in procedure brengen. Gezien de planning van de Basisnet Spoor zal dat in het najaar van 2009 zijn. Om te bevorderen dat bij het Basisnet Weg de veiligheidszones in de tussenliggende tijd worden gerespecteerd, wordt aan een tijdelijke voorziening gewerkt.

Bijlage 4 bevat het meest recente concept van het ontwerp-Besluit transportroutes externe veiligheid¹.

6.2 Regels voor het vervoer

Buiten de veiligheidszone moet het door het vervoer veroorzaakte plaatsgebonden risico onder de 10^{-6} blijven.

De bijdrage van het vervoer in het groepsrisico wordt waar nodig begrensd door een uitbreiding van de PR-systematiek. Om reden van flexibiliteit heeft dit de voorkeur boven een begrenzing van het vervoersvolume. Doorslag heeft gegeven dat deze benadering aansluit op de kerngedachte van het Basisnet. Wie veiligheidswinst boekt, mag deze ook gebruiken. De maximale bijdrage van het vervoer aan het groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde. Indien ik meen dat het onvermijdelijk is dat deze waarde wordt overschreden, zal ik hierover overleg voeren met de minister van VROM en met de betreffende gemeenten. De procedure hiervoor zal vergelijkbaar zijn met de procedure die de gemeente nu hanteert bij de beoordeling van het groepsrisico in de ruimtelijke ordening.

In een wijziging van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) wordt vastgelegd wat de spelregels van het Basisnet voor de vervoerszijde zijn. Op basis daarvan zal onder meer de gebruiksruimte van het vervoer worden vastgelegd.

Monitoring is essentieel om er voor te zorgen dat het vervoer binnen de gebruiksruimte blijft. De wijze van monitoring zal per modaliteit verschillen in frequentie en werkwijze. Wel is het van groot belang dat de infrastructuurbeheerders de feitelijke ontwikkeling van het vervoer vastleggen en periodiek vervoersprognoses opstellen. Zij moeten hierover periodiek rapporteren aan mij. In de rapportage moet ook aangegeven worden wanneer het vervoer buiten bepaalde risicoplafonds dreigt te komen. De infrastructuurbeheerders moeten aangeven welke maatregelen zij zelf treffen of nodig achten buiten hun invloedssfeer. Tenminste elke vijf jaar zal ik hierover rapporteren aan de Tweede Kamer.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In de NVGS is aangegeven dat het Basisnet alleen betrekking heeft op de rijksinfrastructuur. In de ontwerpen van de Basisnetten Water en Weg zijn ook (vaar)wegen opgenomen die niet behoren tot de Rijksinfrastructuur maar die wel belangrijke schakels vormen in het (vaar)wegennetwerk. Het gaat daarbij onder meer om omrijroutes bij tunnels. Conceptueel maken ze deel uit van het Basisnet. Bij de juridische uitwerking van het Basisnet zal geborgd worden dat deze belangrijke schakels ook in de toekomst hun functie voor het netwerk kunnen blijven vervullen.

Het voorontwerp van de wijziging van de WVGS zal medio 2009 in procedure worden gebracht. Dit betekent dat de wetswijziging mogelijk pas medio 2011 in werking treedt.

Dit betekent dat de wijziging van de WVGS later in werking treedt dan het Btev. Voor het Basisnet Spoor moet voor de tussenliggende tijd een oplossing worden gezocht, omdat de risico's bij het spoor zonder aanvullende maatregelen op enkele plaatsen al snel tegen de grens van de gebruiksruimte aan zitten. Daarom wordt met ProRail en het bedrijfsleven onderzocht hoe vooruitlopend op de definitieve regelgeving het vervoer kan worden afgewikkeld binnen de gebruiksruimte.

6.3 Wijziging Basisnet

Gezien de inventarisatie van de bouwplannen en vervoersprognoses ligt het in de verwachting dat het Basisnet – met uitzondering van de inpassing van nieuwe infrastructuur – lange tijd ongewijzigd zal blijven. Een reden voor wijziging van het Basisnet kan liggen in onvoorziene externe ontwikkelingen of besluitvorming door het kabinet. In die situatie zal het kabinet na zorgvuldige afweging van alle consequenties en na overleg met alle betrokken partijen een nieuw evenwicht moeten bepalen.

7. Oplossingen voor knelpunten en aandachtspunten

In de huidige beleidspraktijk bestaat er onderscheid in de grenswaarde voor nieuwe en bestaande bebouwing. In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan¹ van 2001 is aangekondigd dat het onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties wordt opgeheven, tenzij dit niet haalbaar of betaalbaar is.

Van de mogelijke oplossingen van knelpunten worden de kosten in beeld gebracht en vergeleken met de kosten om objecten binnen de veiligheidszone te slopen. Indien op basis daarvan in overleg met betrokken partijen wordt besloten tot het treffen van maatregelen aan vervoer of infrastructuur, zal voor de uitvoering van die maatregelen een plan van aanpak worden vastgesteld.

Uit de analyse kan ook naar voren komen dat het de voorkeur heeft om maatregelen te treffen aan de ruimtelijke kant. Hiervoor zal in het Besluit transportroutes externe veiligheid een saneringsregeling voor objecten in de veiligheidszone worden opgenomen. Die regeling wordt uitgewerkt langs de volgende hoofdlijnen.

Reeds gebouwde kwetsbare objecten worden pas gesaneerd zodra blijkt dat het plaatsgebonden risico als gevolg van de daadwerkelijke hoeveelheid vervoerde gevaarlijke stoffen ter hoogte van dat kwetsbaar object groter is dan 10^{-6} per jaar. In zijn meest extreme variant betekent sanering van gebouwde kwetsbare objecten aankoop of onteigening, waarna het object zal worden gesloopt. Aangezien dit een kostbare en voor bewoners of gebruikers zeer ingrijpende vorm van sanering is, gaat mijn voorkeur

¹ Kamerstuk 27 801, nrs. 1–2.

uit naar een mildere saneringsvariant. De rechtszekerheid van de huidige bewoners en eigenaren is daarbij uitgangspunt.

Om te voorkomen dat geprojecteerde kwetsbare objecten in de veiligheidszone worden gebouwd, zullen de betreffende bestemmingsplannen moeten worden aangepast.

In het externe-veiligheidsbeleid is de kwaliteitsdoelstelling voor beperkt kwetsbare objecten gedefinieerd als een richtwaarde. Beperkt kwetsbare objecten in de veiligheidszone zal het Rijk daarom niet saneren. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen reeds gebouwde objecten of nieuwe objecten die op basis van het geldende bestemmingsplan mogen worden gebouwd.

Voor de overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal onderzocht worden welke generieke veiligheidsmaatregelen kunnen worden getroffen om het groepsrisico te beperken en welke aandachtspunten hiermee opgelost kunnen worden. Voor de daarna resterende aandachtspunten zal het Rijk in overleg met de betreffende gemeente vaststellen welke specifieke maatregelen getroffen kunnen worden. Mochten al deze maatregelen niet toereikend zijn om onder de oriëntatiewaarde te komen, dan zal het Rijk dit samen met de gemeente bestuurlijk verantwoorden.

8. Nadere uitwerking Kabinetsstandpunt Ketenstudies Chloor, Ammoniak en LPG

In het Kabinetsstandpunt Ketenstudies van 22 december 2004¹ is bepaald dat het gebruik van LPG als autobrandstof niet zal worden beperkt. Deze maatregel is dan ook niet overwogen als oplossing voor knel- en aandachtspunten bij Basisnet Weg. Voor chloor en ammoniak is in het Kabinetsstandpunt een specifiek beleid vastgesteld. Dit beleid is erop gericht om enkele bestaande structurele stromen van chloor en ammoniak over het spoor te beëindigen en nieuwe ongewenste stromen te voorkomen.

Inmiddels is met bedrijven in Nederland een aantal convenanten gesloten om het structurele vervoer van chloor en ammoniak te beperken. Met de voorgenomen risicosturing van het Basisnet kan niet worden voorkomen dat nieuwe structurele stromen van deze twee stoffen ontstaan. Daarom zal hiervoor een aanvullende regeling worden opgesteld, los van de regeling voor het Basisnet. Deze regeling zal gelijktijdig met het Basisnet in procedure worden gebracht.

9. Resumerend

In het afgelopen jaar zijn grote vorderingen gemaakt met de totstandkoming van het Basisnet. Dit is ook goed zichtbaar in het overzicht van de Uitvoeringsagenda spoor 1 uit de NVGS. Dit overzicht treft u aan in bijlage 5.²

Deze vorderingen zijn alleen mogelijk geweest dankzij de intensieve samenwerking met en medewerking van alle betrokken partijen: provincies, gemeenten, (petro)chemische industrie, vervoerders, hulpverleningsorganisaties en infrastructuurbeheerders. Door alle partijen is zeer veel inzet geleverd om dit tussenresultaat mogelijk te maken.

In 2009 ligt de nadruk op de totstandkoming van het Basisnet Spoor, de regeling aan de vervoerskant in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Dan zal ook het financiële kader aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Daarnaast is in deze

¹ Kamerstuk 27 801, nr. 26.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

brief nog een aantal zaken benoemd die in 2009 nadere uitwerking behoeven, zoals de haalbaarheidsonderzoeken inzake het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen en het LPG vervoer vanuit Rijnmond via de binnenvaart naar een of meer distributiepunten stroomopwaarts.

In het bestuurlijk overleg van 19 november 2008 heeft het Rijk met de in de aanhef van deze brief genoemde medeoverheden en bedrijfsleven de intentie uitgesproken om de activiteiten in het kader van het Basisnet in 2009 af te ronden. Daarbij is geconstateerd dat draagvlak en zorgvuldigheid ook in de komende periode de sleutel zijn voor een goed eindresultaat.

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