



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 19 maart 2014, nr. IENM/BSK-2014/67724, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basisnet)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 13, eerste lid, 14, eerste tot en met vierde lid, en 16, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, en de artikelen 3, vijfde lid, 4, tweede lid, 8, vierde lid, 10, eerste lid, onderdeel a, en 11, eerste en tweede lid, van het Besluit externe veiligheid transportroutes;

Besluit:

### Paragraaf 1. Begrippen en reikwijdte

#### Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
  - baanvak*: gedeelte van de hoofdspoorweg waarvan het begin en einde wordt aangeduid met coördinaten uit het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, bedoeld in artikel 52 van de Kadasterwet;
  - Bevt*: Besluit externe veiligheid transportroutes;
  - binnenste kantstreep*: markering van de begrenzing van de binnenzijde van de binnenste rijstrook;
  - buitenste kantstreep*: markering van de begrenzing van de buitenzijde van de buitenste rijstrook;
  - doorgaande rijbaan*: elk voor in één rijrichting rijdende voertuigen bestemd wegedeelte, zonder de invoeg- en uitvoegstroken;
  - 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*: de Handleiding risicoanalyse transport, versie 1;
  - middenberm*: gebied gelegen tussen de binnenste kantstrepen van de twee doorgaande rijbanen die deel uitmaken van de weg;
  - minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;
  - omgevingsvergunning*: vergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken;
  - overige hoofdspoorwegen*: hoofdspoorwegen, genoemd in bijlage 1 en bijlage 2, onderdeel a, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, voor zover ze niet met name zijn vermeld in bijlage II;
  - 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*: softwareprogramma voor de berekening van vervoersrisico's, getiteld RBM II, versie 2;
  - referentiepunt*: referentiepunt als bedoeld in artikel 14, vierde lid, van de wet;
  - rekenmethodiek transportrisico's*: rekenmethodiek voor de vaststelling van risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen, bestaande uit RBM II en HART;
  - spoorbundel voor het doorgaand verkeer*: geheel van alle naast elkaar liggende sporen, niet zijnde opstelsporen en andere sporen waarmee het spoornetwerk slechts in één rijrichting kan worden bereikt, waarover treinen die rechtdoor rijden hun weg in dezelfde rijrichting kunnen vervolgen;
  - tracébesluit*: tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet;
  - verbindingsboog*: rijbaan die bij knooppunten doorgaande rijbanen met elkaar verbindt;
  - wegvak*: gedeelte van een weg als bedoeld in artikel 2, tweede lid;
  - wet*: Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
2. In deze regeling wordt onder een bestemmingsplan mede begrepen een inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 of 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

#### Artikel 2

1. De wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, opgenomen in onderscheidenlijk bijlage I, bijlage II en bijlage III, zijn de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de wet.



2. Wegen als bedoeld in het eerste lid zijn onderverdeeld in wegvakken waarvan het begin en einde van het wegvak wordt aangeduid door benoeming van een knooppunt of van een aansluiting. Voor zover het begin of einde van een wegvak wordt aangeduid door een knooppunt, begint of eindigt het betreffende wegvak op het geografische midden van het knooppunt. Voor zover het begin of einde van een wegvak wordt aangeduid door benoeming van een aansluiting, begint of eindigt het betreffende wegvak op het geografische midden van de kruising van de doorgaande rijbaan met de weg waar de afslag op uit komt.
3. Hoofdspoorwegen als bedoeld in het eerste lid zijn onderverdeeld in baanvakken.
4. Binnenwateren als bedoeld in het eerste lid zijn onderverdeeld in vaarwegen. In open verbinding met deze vaarwegen staande havens en zijwateren die niet voor doorgaand vervoer worden gebruikt, vormen geen onderdeel van deze vaarwegen.

## *Paragraaf 2. De vaststelling van de geografische ligging van de risicoplafonds*

### **Artikel 3**

1. Op een weg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, is het referentiepunt gelegen in het midden van de middenberm.
2. In afwijking van het eerste lid is het referentiepunt gelegen op:
  - a. het midden tussen de buitenste kantstrepen van een doorgaande rijbaan indien:
    - 1°. de betrokken weg bestemd is voor éénrichtingsverkeer, of
    - 2°. de middenberm breder is dan 25 meter,
  - b. de scheiding van de rijrichtingen, indien het een weg zonder middenberm met twee rijrichtingen betreft.
3. Een verbindingsboog wordt voor het bepalen van de ligging van het referentiepunt aangemerkt als een weg bestemd voor éénrichtingsverkeer.

### **Artikel 4**

Op een hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, is het referentiepunt gelegen in het midden tussen de buitenste sporen van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer.

### **Artikel 5**

1. Voor de ligging van de referentiepunten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 4, is de feitelijke situatie bepalend.
2. In afwijking van het eerste lid is vanaf de dag van vaststelling van een tracébesluit of een besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt inhoudende de wijziging van een weg of hoofdspoorweg, de ligging van de weg of van de hoofdspoorweg zoals weergegeven in dat besluit, voor de ligging van de referentiepunten bepalend, totdat de feitelijke situatie overeenstemt met dat besluit.

### **Artikel 6**

1. Op een binnenwater als bedoeld in artikel 2, eerste lid, zijn de referentiepunten gelegen op de begrenzingslijnen van de vaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. In afwijking van het eerste lid zijn de referentiepunten gelegen op:
  - a. de Westerschelde met haar mondingen op de begrenzingen van de vaargeulen;
  - b. het Hartelkanaal en het Beerkanaal op de begrenzingslijnen zoals weergegeven op de kaart in bijlage III bij de Waterregeling.

### **Artikel 7**

1. De ligging van het PR-plafond wordt bepaald door de afstand met betrekking tot het plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  opgenomen in bijlage I, kolom 3 voor wegvakken, onderscheidenlijk in bijlage II, kolom 4, voor baanvakken, vanaf het betrokken referentiepunt naar weerszijden te meten.
2. Het PR-plafond voor een wegvak en een baanvak is gelegen op het referentiepunt indien de te meten afstand nul meter bedraagt.



3. Het PR-plafond voor een binnenwater is gelegen op het referentiepunt.
4. De ligging van het PR-plafond bij een verbindingsboog wordt bepaald door de helft van de afstand die geldt voor het wegvak waarvan de verbindingsboog aftakt, naar weerszijden te meten.

#### **Artikel 8**

Indien uit bijlage I, onderscheidenlijk bijlage II, blijkt dat er een GR-plafond is, wordt de ligging van dat GR-plafond bepaald overeenkomstig artikel 7, met dien verstande dat gebruik wordt gemaakt van de afstanden opgenomen in bijlage I, kolom 4, voor wegvakken, onderscheidenlijk in bijlage II, kolommen 5 en 6, voor baanvakken, met betrekking tot het plaatsgebonden risico  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$ .

#### *Paragraaf 3. Onderzoek naar overschrijding risicoplafonds*

#### **Artikel 9**

Deze paragraaf is van toepassing op het onderzoek naar een overschrijding of dreigende overschrijding van een risicoplafond, bedoeld in artikel 15, eerste of tweede lid, van de wet.

#### **Artikel 10**

1. De beheerder van de hoofdwegen, bedoeld in de Tracéwet, maakt door middel van tellingen elk jaar de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over ten minste één vijfde deel van de wegen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, per stofcategorie inzichtelijk op zodanige wijze dat elke vijf jaar tellingen op alle wegen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, hebben plaatsgevonden.
2. De beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet, maakt elk jaar op basis van de gegevens die hij heeft op grond van artikel 4, eerste lid, van het Besluit spoorverkeer de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdspoorwegen, bedoeld in artikel 2, eerste lid per stofcategorie, alsmede de samenstelling van de treinen waarin deze stoffen worden vervoerd, inzichtelijk.
3. De beheerder van de hoofdvaarwegen, bedoeld in de Tracéwet, maakt elk jaar de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, bedoeld in artikel 2, eerste lid, per stofcategorie inzichtelijk. Daarbij maakt de beheerder gebruik van de ladinggegevens, geregistreerd in het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart, alsmede van de door de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied krachtens artikel 15, vierde lid, van de wet te verstrekken gegevens.
4. Op verzoek van de minister verhoogt de beheerder de frequentie van het inzichtelijk maken van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over een gedeelte van een weg, hoofdspoorweg of binnenwater en, indien van toepassing, de samenstelling van de treinen, tot hoogstens vier keer per jaar indien dit naar het oordeel van de minister noodzakelijk is ten behoeve van het verkrijgen van tijdig inzicht in een overschrijding of dreigende overschrijding van een risicoplafond.

#### **Artikel 11**

1. De beheerders, bedoeld in artikel 10, eerste tot en met derde lid, sturen jaarlijks of, in geval toepassing wordt gegeven aan artikel 10, vierde lid, overeenkomstig de desbetreffende frequentie, een rapportage aan de minister, die de gegevens, bedoeld in artikel 10, bevat.
2. De beheerders, bedoeld in artikel 10, eerste en tweede lid, voegen bij de rapportage elke vijf jaar een prognose van de ontwikkeling van de omvang en de stromen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen, onderscheidenlijk de hoofdspoorwegen, van de tien jaar volgend op het jaar waarop de rapportage betrekking heeft. De eerste prognose wordt bij de rapportage over 2015 gevoegd.
3. De beheerder, bedoeld in artikel 10, derde lid, voegt bij de rapportage elke tien jaar een prognose van de ontwikkeling van de omvang en de stromen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren van de tien jaar volgend op het jaar waarop de rapportage betrekking heeft. De eerste prognose wordt bij de rapportage over 2015 gevoegd.

#### **Artikel 12**

1. Op basis van de gegevens, bedoeld in artikel 10, eerste tot en met derde lid, maakt de minister een analyse van de te verwachten ontwikkeling van de omvang en de stromen van het vervoer van



gevaarlijke stoffen in de drie jaar volgend op het jaar waarop de rapportage, bedoeld in artikel 11, eerste lid, betrekking heeft.

2. Indien de gegevens, bedoeld in artikel 10, eerste tot en met derde lid, de prognose, bedoeld in artikel 11, tweede en derde lid, of de analyse, bedoeld in het eerste lid, onvoldoende inzicht bieden om tijdig een overschrijding of dreigende overschrijding van een risicoplafond te signaleren, wordt het risico berekend door de minister.
3. De berekening van het risico vindt plaats door toepassing van de rekenmethodiek transportrisico's.

#### *Paragraaf 4. Ruimtelijke ontwikkelingen langs basisnetroutes*

##### **Artikel 13**

Artikel 3, eerste en tweede lid, van het Bevt is niet van toepassing op vaarwegen behorende tot de binnenvaartroutes, bedoeld in bijlage III, met uitzondering van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal.

##### **Artikel 14**

1. Bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van het Bevt dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute, vindt de berekening van het groepsrisico plaats door toepassing van de rekenmethodiek transportrisico's.
2. Bij de berekening van het groepsrisico worden de vervoershoeveelheden uit de tabellen in de bijlagen, genoemd in artikel 2, eerste lid, gebruikt.
3. In afwijking van het eerste lid hoeft het groepsrisico voor de overige hoofdspoorwegen niet te worden berekend.
4. In afwijking van het tweede lid wordt bij de berekening van het groepsrisico langs verbindingsoegen uitgegaan van de helft van de vervoershoeveelheden, bedoeld in het tweede lid, die gelden voor het wegvak waarvan de verbindingsoog aftakt.

#### *Paragraaf 5. Ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes, niet zijnde basisnetroutes*

##### **Artikel 15**

1. Bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in de artikelen 4, eerste lid, en 8, eerste lid, van het Bevt dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een transportroute, niet zijnde een basisnetroute, vindt de berekening van het plaatsgebonden risico, onderscheidenlijk het groepsrisico, plaats door toepassing van de rekenmethodiek transportrisico's.
2. Bij de berekening van het plaatsgebonden risico, onderscheidenlijk het groepsrisico, worden de vervoershoeveelheden op basis van de meest recente inzichten omtrent die hoeveelheden gebruikt.

#### *Paragraaf 6. Plasbrandaandachtsgebieden*

##### **Artikel 16**

1. Indien in bijlage I, kolom 5, onderscheidenlijk bijlage II, kolom 7, is aangegeven dat voor een wegvak, onderscheidenlijk baanvak, een plasbrandaandachtsgebied bestaat, geldt het desbetreffende wegvak, onderscheidenlijk baanvak, vermeerderd met een zone van 30 meter aan weerszijden van het wegvak, onderscheidenlijk baanvak, als plasbrandaandachtsgebied.
2. Op een wegvak als bedoeld in het eerste lid wordt de breedte van de zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste kantstrepen.
3. Op een baanvak als bedoeld in het eerste lid wordt de breedte van de zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer.
4. Indien voor het wegvak waarvan een verbindingsoog aftakt een plasbrandaandachtsgebied is aangewezen, geldt de verbindingsoog vermeerderd met een zone van 30 meter, gemeten vanaf de buitenste kantstrepen, aan weerszijden van die verbindingsoog als plasbrandaandachtsgebied.



## Artikel 17

1. Voor de ligging van een plasbrandaandachtsgebied als bedoeld in artikel 16, eerste lid, is de feitelijke situatie bepalend.
2. In afwijking van het eerste lid is vanaf de dag van vaststelling van een tracébesluit of een besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt inhoudende de wijziging van een weg of hoofdspoorweg, de ligging van de weg of van de hoofdspoorweg zoals weergegeven in dat besluit, voor de ligging van de buitenste kantstrepen, bedoeld in artikel 16, tweede lid, en de buitenste spoorstaven, bedoeld in artikel 16, derde lid, bepalend, totdat de feitelijke situatie overeenstemt met dat besluit.

### *Paragraaf 7. Meetpunten*

## Artikel 18

De meetpunten, bedoeld in artikel 11, eerste en tweede lid, van het Bevt, ter vaststelling of aan de grenswaarde of richtwaarde, genoemd in artikel 4, eerste lid, van het Bevt, onderscheidenlijk de basisnetafstand, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het Bevt, wordt voldaan, zijn:

- a. de plaats waar de gevel van een nieuw kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object dat op grond van het vast te stellen besluit, bedoeld in artikel 2 van het Bevt, wordt toegelaten, gebouwd mag worden, indien dat object een gebouw is, niet zijnde:
  - 1°. een school voor basis- of voortgezet onderwijs of een gebouw of gedeelte van een gebouw voor dagopvang van minderjarigen, of
  - 2°. een ziekenhuis of een zorgcentrum voor ouderen of personen met een lichamelijke of geestelijke beperking;
- b. de grens van het gebied waar één van de volgende nieuwe bestemmingen wordt toegelaten:
  - 1°. een school voor basis- of voortgezet onderwijs of een gebouw of gedeelte van een gebouw voor dagopvang van minderjarigen,
  - 2°. een ziekenhuis of een zorgcentrum voor ouderen of personen met een lichamelijke of geestelijke beperking, of
  - 3°. een openluchtzwembad, speeltuin, sportterrein of kampeer- of ander recreatieterrein voor het verblijf van personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

## Artikel 19

De meetpunten, bedoeld in artikel 11, tweede lid, van het Bevt, ter vaststelling of, voor de toepassing van artikel 5 van het Bevt, in een bestemmingsplan een kwetsbaar object geprojecteerd is binnen een basisnetafstand, zijn:

- a. de plaats waar de gevel van het desbetreffende object dat op grond van dat bestemmingsplan is toegelaten, gebouwd mag worden, indien dat object een gebouw is, niet zijnde een school voor basis- of voortgezet onderwijs of een gebouw of gedeelte van een gebouw voor dagopvang van minderjarigen;
- b. de grens van het gebied waar één van de volgende bestemmingen is toegelaten:
  - 1°. een school voor basis- of voortgezet onderwijs of een gebouw of gedeelte van een gebouw voor dagopvang van minderjarigen, of
  - 2°. een kampeer- of ander recreatieterrein voor het verblijf van personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

### *Paragraaf 8. Slotbepalingen*

## Artikel 20

Deze regeling treedt 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) en het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking treden.

## Artikel 21

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling basisnet.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



## BIJLAGE I: TABEL BASISNET WEG

1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
<b>Rijksweg A1</b>						
N1	A1: Knp. Watergraafsmeer - Knp. Diemen	0	82	JA	4000	
N2	A1: Knp. Diemen - Knp. Muiderberg	0	82	JA	4000	
N3	A1: Knp. Muiderberg - Knp. Eemnes	0	82	JA	4000	
U1	A1: Knp. Eemnes - afrit 10 (Soest)	0	82	JA	4000	
U91	A1: afrit 10 (Soest) - afrit 12 (Bunschoten)	0	82	JA	4000	
U81	A1: afrit 12 (Bunschoten) - afrit 13 (Amersfoort Noord)	1		JA	3932	
U90	A1: afrit 13 (Amersfoort Noord) - Knp. Hoevelaken	3		JA	3998	
G1	A1: Knp. Hoevelaken - afrit 15 (Barneveld)	0	82	JA	4000	
G63	A1: afrit 15 (Barneveld) - afrit 17 (Stroe)	0	82	JA	4000	
G72	A1: afrit 17 (Stroe) - afrit 18 (Kootwijk)	0	82	JA	4000	
G64	A1: afrit 18 (Kootwijk) - afrit 19 (Hoenderloo)	0	82	JA	4000	
G71	A1: afrit 19 (Hoenderloo) - Knp. Beekbergen	0	82	JA	4000	
G2	A1: Knp. Beekbergen - afrit 23 (Deventer)	15		JA	4000	
O2	A1: afrit 23 (Deventer) - afrit 24 (Deventer Oost)	12		JA	4000	
O113	A1: afrit 24 (Deventer Oost) - afrit 26 (Lochem)	12		JA	4000	
O3	A1: afrit 26 (Lochem) - afrit 28 (Rijssen)	1	74	JA	4000	
O76	A1: afrit 28 (Rijssen) - Knp. Azelo	1	74	JA	4000	
O4	A1/A35: Knp. Azelo - Knp. Buren	1	82	JA	4000	
O5	A1: Knp. Buren - afrit 30 (Hengelo)	1	74	JA	4000	
O6	A1: afrit 30 (Hengelo) - afrit 32 (Oldenzaal)	1	74	JA	4000	
O7	A1: afrit 32 (Oldenzaal) - afrit 33 (Oldenzaal Zuid)	1	74	JA	4000	
O8	A1: afrit 33 (Oldenzaal Zuid) - Grens Duitsland	1	74	JA	4000	
<b>Rijksweg A2/N2</b>						
N4	A2: Knp. Amstel - Knp. Holendrecht 1	0	74	JA	3000	
N5	A2/A9: Knp. Holendrecht 1 - Knp. Holendrecht 2	0	74	JA	3000	
U12	A2: Knp. Holendrecht 2 - afrit 4 (Vinkeveen)	0	82	JA	4000	
U13	A2: afrit 4 (Vinkeveen) - afrit 5 (Breukelen)	0	82	JA	4000	
U73	A2: afrit 5 (Breukelen) - afrit 6 (Ring Utrecht Noord)	0	82	JA	4000	
U14	A2: afrit 6 (Ring Utrecht Noord) - afrit 7 (Oog in Al)	0	74	JA	3012	
U88	A2: afrit 7 (Oog in Al) - Knp. Oudenrijn (incl. Leidsche Rijn tunnel)	0	76	JA	3164	Tc A
U15	A2: Knp. Oudenrijn - afrit 9 (Nieuwegein)	0	74	NEE	3000	
U84	A2: afrit 9 (Nieuwegein) - Knp. Everdingen	0	74	NEE	3000	
G88	A2: Knp. Everdingen - afrit 12 (Everdingen)	0	82	NEE	4000	
G29	A2: afrit 12 (Everdingen) - Knp. Deil	0	82	NEE	4000	
B59	A2: Knp. Deil - afrit 19 (Kerkdriel)	0	88	NEE	4544	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
B107	A2: afrit 19 (Kerkdriel) - Knp. Empel	0	82	NEE	4000	
B60	A2/A59: Knp. Empel - Knp. Hintham	0	82	NEE	4000	
B61	A2: Knp. Hintham - afrit 21 (Veghel)	0	83	NEE	4182	
B105	A2: afrit 21 (Veghel) - Knp. Vught	0	82	NEE	4000	
B62	A2: Knp. Vught - Knp. Ekkersweijer	0	82	NEE	4000	
B7	A2/A58: Knp. Ekkersweijer - Knp. Batadorp	0	82	NEE	4000	
B63	A2: Knp. Batadorp - afrit 30 (Eindhoven Centrum)	21		JA	4421	
B106	A2: afrit 30 (Eindhoven Centrum) - Knp. De Hogt	26		JA	4557	
B72	A2/A67: Knp. De Hogt - afrit 33 (Waalre)	33		JA	8400	
B104	A2/A67: afrit 33 (Waalre) - Knp. Leenderheide	43		JA	9570	
B64	A2: Knp. Leenderheide - afrit 34 (Valkenswaard)	0	82	JA	4000	
B65	A2: afrit 34 (Valkenswaard) - afrit 39 (Nederweert)	0	82	JA	4000	
L38	A2: afrit 39 (Nederweert) - afrit 40 (Kelpen)	0	82	JA	4000	
L39	A2: afrit 40 (Kelpen) - afrit 41 (Grathem)	0	82	JA	4000	
L40	A2: afrit 41 (Grathem) - afrit 44 (St. Joost)	14		JA	2175	
L116	A2: afrit 44 (St. Joost) - Knp. Het Vondereren	14		JA	2175	
L41	A2: Knp. Het Vondereren - afrit 45 (Echt)	17		JA	1625	
L84	A2: afrit 45 (Echt) - afrit 47 (Born)	17		JA	1673	
L85	A2: afrit 47 (Born) - afrit 48 (Urmond)	17		JA	1967	
L86	A2: afrit 48 (Urmond) - Knp. Kerensheide	0	74	JA	3000	
L42	A2: Knp. Kerensheide - afrit 50 (Maastricht-Aachen)	0	74	JA	3000	
L43	A2: afrit 50 (Maastricht-Aachen) - afrit 51 (Meerssen)	0	74	JA	3000	
L44	A2: afrit 51 (Meerssen) - Knp. Kruisdonk	0	9	JA	1000	
L45	A2: Knp. Kruisdonk - N2 (Pres. Rooseveltweg / Terblijterweg / Viaductweg)	0	9	JA	1000	
L46	N2: Pres. Rooseveltweg / Terblijterweg / Viaductweg - Pres. Rooseveltlaan / Scharnerweg / Wilhelminasingel	0	0	JA	1000	Wt binnen bebouwde kom
L47	N2: Pres. Rooseveltlaan / Scharnerweg / Wilhelminasingel - Knp. Europaplein	0	0	JA	1000	Wt binnen bebouwde kom
L48	A2: Knp. Europaplein - afrit 58 (Eijsden)	0	9	JA	1000	
L92	A2: afrit 58 (Eijsden) - Grens België	0	9	JA	1000	
<b>Rijksweg N3</b>						
Z98	N3: A15 - Burg. Keizerweg (Papendrecht)	32		JA	8316	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie
Z115	N3: Burg. Keizerweg (Papendrecht) - Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht)	33		JA	8435	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie
Z97	N3: Baanhoekweg / Merwedestraat (Dordrecht) - A16	47		JA	9725	Snelweg met verhoogde ongevalfrequentie
<b>Rijksweg A4</b>						
N6	A4: Knp. De Nieuwe Meer - Knp. Badhoevedorp	0	74	JA	3000	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
N87	A4: Knp. Badhoevedorp - Knp. De Hoek (incl. Schipholtunnel)	0	74	JA	3000	Tc A
N7	A4: Knp. De Hoek - afrit 3 (Hoofddorp)	0	74	JA	3000	
N84	A4: afrit 3 (Hoofddorp) - afrit 4 (Nieuw Venne)	0	82	JA	4000	
N85	A4: afrit 4 (Nieuw Venne) - Knp. Burgerveen	0	82	JA	4000	
Z6	A4: Knp. Burgerveen - afrit 6a (Zoeterwoude Rijndijk)	0	65	JA	2162	
Z118	A4: afrit 6a (Zoeterwoude Rijndijk) - afrit 7 (Zoeterwoude Dorp)	12		JA	2163	
Z7	A4: afrit 7 (Zoeterwoude Dorp) - Knp. Prins Clausplein	13		JA	4000	
Z8	A4: Knp. Prins Clausplein - Knp. Ypenburg	23		JA	3743	
Z9	A4: Knp. Ypenburg - afrit 12 (Den Haag Zuid)	0	9	NEE	1000	
Z10	A4: afrit 12 (Den Haag Zuid) - afrit 13 (Den Hoorn)	0	9	NEE	1000	
Z33	A4: afrit 13 (Den Hoorn) - afrit 14 (Delft)	0	0	NEE	500	
Z46	A4: Knp. Kethelplein - afrit 16 (Vlaardingen Oost)	23		JA	500	
Z11	A4: afrit 16 (Vlaardingen Oost) - Knp. Benelux (incl. Beneluxtunnel)	23		JA	0	Tc C
B24	A4 & N259 = Randweg Noord & Randweg Oost (Bergen op Zoom): Halsterseweg / Randweg Noord / Randweg West - A4 / A58 (knooppunt Zoomland)	0	9	NEE	1000	
B1	A4 / A58: Knp. Zoomland - afrit 30 (Hoogerheide)	25		JA	3851	
B127	A4 / A58: afrit 30 (Hoogerheide) - Knp. Markiezaat	30		JA	5715	
B35	A4: Knp. Markiezaat - Grens België	22		JA	3098	
<b>Rijksweg A5</b>						
N90	A5: Knp. Raasdorp - Knp. De Hoek	0	74	JA	3000	
<b>Rijksweg A6</b>						
F1	A6: Knp. Muiderberg - afrit 3 (Almere Stad West)	0	74	NEE	3000	
F39	A6: afrit 3 (Almere Stad West) - afrit 5 (Almere Stad)	0	74	NEE	3000	
F41	A6: afrit 5 (Almere Stad) - afrit 6 (Almere Buiten West)	0	74	NEE	3000	
F56	A6: afrit 6 (Almere Buiten West) - Knp. Almere	0	74	NEE	3000	
F42	A6: Knp. Almere - afrit 8 (Almere Buiten Oost)	0	82	NEE	4000	
F34	A6: afrit 8 (Almere Buiten Oost) - afrit 10 (Lelystad)	0	82	NEE	4000	
F35	A6: afrit 10 (Lelystad) - afrit 11 (Lelystad Noord)	0	82	NEE	4000	
F36	A6: afrit 11 (Lelystad Noord) - afrit 13 (Urk)	0	82	NEE	4000	
F37	A6: afrit 13 (Urk) - afrit 14 (Emmeloord)	0	82	NEE	4000	
F38	A6: afrit 14 (Emmeloord) - Knp. Emmeloord	0	82	NEE	4000	
F47	A6: Knp. Emmeloord - afrit 15 (De Munt)	0	74	NEE	3000	
F2	A6: afrit 15 (De Munt) - Knp. Joure	0	74	NEE	3000	





1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
<b>Rijksweg A7/N7</b>						
N33	A7: Knp. Zaandam - afrit 6 (Purmerend Noord)	0	82	JA	4000	
N34	A7: afrit 6 (Purmerend Noord) - afrit 7 (Avenhorn)	0	74	NEE	3000	
N82	A7: afrit 7 (Avenhorn) - afrit 8 (Hoorn)	0	74	NEE	3000	
N81	A7: afrit 8 (Hoorn) - afrit 9 (Hoorn Noord)	0	48	NEE	1500	
N108	A7: afrit 9 (Hoorn Noord) - afrit 12 (Middenmeer)	0	48	NEE	1500	
N35	A7: afrit 12 (Middenmeer) - afrit 13 (Wieringerwerf)	0	48	NEE	1500	
N80	A7: afrit 13 (Wieringerwerf) - afrit 14 (Den Oever)	0	48	NEE	1500	
Fr30	A7: afrit 14 (Den Oever) - Knp. Zurich	0	9	NEE	1000	
Fr6	A7: Knp. Zurich - N7 (Stadsrondweg Zuid Sneek)	0	9	NEE	1000	
Fr5	N7: Stadsrondweg Zuid Sneek	0	9	NEE	1000	
Fr4	A7: N7/A7 Sneek - Knp. Joure	0	9	NEE	1000	
Fr3	A7: Knp. Joure - Knp. Heerenveen	0	74	NEE	3000	
Fr2	A7: Knp. Heerenveen - afrit 29 (De Haven)	0	74	NEE	3000	
Fr33	A7: afrit 29 (De Haven) - Knp. Drachten	0	74	NEE	3000	
Gr1	A7: Knp. Drachten - afrit 36 (Groningen West)	0	48	NEE	1500	
Gr31	A7: afrit 36 (Groningen West) - Knp. Julianaplein	0	48	NEE	1500	
Gr30	A7: Knp. Julianaplein - Knp. Europaplein	12		NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Gr2	A7: Knp. Europaplein - afrit 44 (Veendam)	0	48	NEE	1500	
Gr3	A7: afrit 44 (Veendam) - afrit 45 (Scheemda)	0	9	NEE	1000	
Gr29	A7: afrit 45 (Scheemda) - Grens Duitsland	0	9	NEE	1000	
<b>Rijksweg A8</b>						
N31	A8: Knp. Coenplein - afrit 1 (Oostzaan)	0	0	JA	4000	
N91	A8: afrit 1 (Oostzaan) - Knp. Zaandam	0	82	JA	4000	
N99	A8: Knp. Zaandam - afrit 2 (Zaandijk)	0	48	NEE	1500	
N32	A8: afrit 2 (Zaandijk) - N246	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg A9/N9</b>						
N29	N9: N250 (De Kooy) - N503 (bij Schagerbrug)	0	0	NEE	500	
N28	N9: N503 (bij Schagerbrug) - Ringweg Alkmaar (Huiswaarderweg)	0	0	NEE	500	
N27	N9: Huiswaarderweg - Vkp. Kooimeer	0	0	NEE	500	
N26	A9: Vkp. Kooimeer - afrit 10 (Castricum)	0	48	NEE	1500	
N25	A9: afrit 10 (Castricum) - Knp. Beverwijk	0	48	NEE	1500	
N8	A9: Knp. Beverwijk - afrit 8 (Beverwijk)	0	48	NEE	1500	
N24	A9: afrit 8 (Beverwijk) - Knp. Velsen (incl. Wijkertunnel)	0	26	NEE	0	Tc C
N23	A9: Knp. Velsen - Knp. Rottepolderplein	0	74	NEE	3000	
N22	A9: Knp. Rottepolderplein - Knp. Raasdorp	0	82	JA	4000	
N88	A9: Knp. Raasdorp - Knp. Badhoevedorp	0	74	JA	3000	
N86	A9: Knp. Badhoevedorp - afrit 5 (Amstelveen)	0	74	JA	3000	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
N21	A9: afrit 5 (Amstelveen) - Knp. Holendrecht 2	0	74	JA	3000	
	A2/A9: Knp. Holendrecht 2 - Knp. Holendrecht 1					Zie wegvak N5 bij Rijksweg A2
N20	A9: Knp. Holendrecht 1 - afrit 1 (S113, Gaasperplas)	0	74	JA	3000	
N107	A9: afrit 1 (S113, Gaasperplas) - Knp. Diemen	0	74	JA	3000	
<b>Rijksweg A10</b>						
N15	A10: Knp. Coenplein - afrit S101 (Westpoort 2000-3000) (incl. Coentunnel)	0	9	JA	0	Tc C
N98	A10: afrit S101 (Westpoort 2000-3000) - afrit S102 (Westpoort 3000-9000)	0	9	JA	1000	
N14	A10: afrit S102 (Westpoort 3000-9000) - afrit S103 (Haarlem)	0	32	JA	1329	
N13	A10: afrit S103 (Haarlem) - Knp. De Nieuwe Meer	0	72	JA	2759	
N12	A10: Knp. De Nieuwe Meer - Knp. Amstel	0	81	JA	3912	
N11	A10: Knp. Amstel - Knp. Watergraafsmeer	0	69	JA	2517	
N10	A10: Knp. Watergraafsmeer - afrit S114 (Zeeburg)	0	70	JA	2562	
N18	A10: afrit S114 (Zeeburg) - afrit S115 (Nieuwendam) (incl. Zeeburgertunnel)	0	23	JA	0	Tc C
N19	Omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg	0	66	NEE	2562	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)
N17	A10: afrit S115 (Nieuwendam) - afrit S116 (Volendam)	0	82	JA	4000	
N16	A10: afrit S116 (Volendam) - Knp. Coenplein	0	82	JA	4000	
<b>Rijksweg N11</b>						
Z22	N11: A4 - afrit N209 (Hazerswoude Rijndijk)	0	48	NEE	1500	
Z119	N11: afrit N209 (Hazerswoude Rijndijk) - afrit N207 (Alphen aan den Rijn)	0	48	NEE	1500	
Z21	N11: afrit N207 (Alphen aan den Rijn) - afrit N458 (Bodegraven)	0	48	NEE	1500	
Z20	N11: afrit N458 (Bodegraven) - A12	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg A12</b>						
Z16b	A12: afrit 3 (Bezuidenhout) - afrit 4 (Voorburg)	0	9	NEE	1000	
Z16a	A12: afrit 4 (Voorburg) - knp. Prins Clausplein	0	48	NEE	1500	
Z17	A12: Knp. Prins Clausplein - afrit 7 (Zoetermeer)	0	48	NEE	1500	
Z124	A12: afrit 7 (Zoetermeer) - afrit 9 (Zevenhuizen)	0	48	NEE	1500	
Z135	A12: afrit 9 (Zevenhuizen) - Knp. Gouwe	0	48	NEE	1500	
Z18	A12: Knp. Gouwe - afrit 11 (Gouda)	26		JA	8486	
Z137	A12: afrit 11 (Gouda) - afrit 12a (Bodegraven)	26		JA	8649	
Z19	A12: afrit 12a (Bodegraven) - afrit 14 (Woerden)	26		JA	8432	
U85	A12: afrit 14 (Woerden) - afrit 15 (De Meern)	26		JA	8466	
U86	A12: afrit 15 (De Meern) - Knp. Oudenrijn	28		JA	8468	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
U9	A12: Knp. Oudenrijn - afrit 18 (Hoograven)	25		JA	6855	
U93	A12: afrit 18 (Hoograven) - Knp. Lunetten	23		JA	7055	
U10	A12: Knp. Lunetten - afrit 19 (Bunnik)	0	82	JA	4000	
U94	A12: afrit 19 (Bunnik) - afrit 20 (Driebergen)	0	82	JA	4000	
U79	A12: afrit 20 (Driebergen) - afrit 21 (Maarn)	0	82	JA	4000	
U80	A12: afrit 21 (Maarn) - afrit 22 (Maarsbergen)	0	82	JA	4000	
U11	A12: afrit 22 (Maarsbergen) - afrit 23 (Veenendaal)	0	82	JA	4000	
G8	A12: afrit 23 (Veenendaal) - Knp. Maanderbroek	0	82	JA	4000	
G66	A12: Knp. Maanderbroek - afrit 24 (Wageningen)	0	82	JA	4000	
G9	A12: afrit 24 (Wageningen) - Knp. Grijsoord	0	82	JA	4000	
G10	A12/A50: Knp. Grijsoord - Knp. Waterberg	21		JA	5138	
G11	A12: Knp. Waterberg - Knp. Velperbroek	16		JA	3428	
G12	A12: Knp. Velperbroek - Knp. Oud-Dijk	1	82	JA	4000	
G13	A12: Knp. Oud-Dijk - Grens Duitsland	1	74	JA	4000	
<b>Rijksweg A13</b>						
Z29	A13: Knp. Ypenburg - afrit 9 (Delft)	17		JA	3639	
Z113	A13: afrit 9 (Delft) - afrit 10 (Delft Zuid)	17		JA	3200	
Z30	A13: afrit 10 (Delft Zuid) - afrit 11 (Berkel en Rodenrijs)	16		JA	2829	
Z114	A13: afrit 11 (Berkel en Rodenrijs) - Knp. Kleinpolderplein	6		JA	2717	
<b>Rijksweg N14</b>						
Z53	N14: A4 afrit 8 Leidschendam - N44 Wassenaar (incl. Sytwendetunnel)	0	19	NEE	0	Tc C (Wt buiten bebouwde kom)
<b>Rijksweg A15/N15</b>						
Z65	N15: Maasvlakte - afrit 10	16		JA	7022	
Z66	N15: afrit 10 - afrit 12 (Brielle)	40		JA	10289	
Z47	N15: afrit 12 (Brielle) - afrit 13 (Rozenburg) (incl. Thomassentunnel)	15		JA	0	Tc C
Z148	A15: omleidingsroute Thomassentunnel	27		NEE	11676	Omleidingsroute
Z126	N15: afrit 13 (Rozenburg) - afrit 15 (Havens)	49		JA	11676	
Z67	A15: afrit 15 (Havens) - afrit 16 (Spijkenisse)	51		JA	11579	
Z69	A15: afrit 16 (Spijkenisse) - afrit 17 (Hoogvliet) (incl. Botlektunnel)	0	30	JA	0	Tc D
Z68	Omleidingsroute Botlektunnel via Botlektbrug	72		NEE	26852	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)
Z70	A15: afrit 17 (Hoogvliet) - Knp. Benelux	74		JA	25176	
Z71	A15: Knp. Benelux - afrit 18 (Pernis)	80		JA	38060	
Z72	A15: afrit 18 (Pernis) - afrit 19 (Rotterdam Charlois)	80		JA	31529	
Z73	A15: afrit 19 (Rotterdam Charlois) - Knp. Vaanplein	80		JA	31638	
Z74	A15: Knp. Vaanplein - Knp. Ridderkerk Noord	80		JA	39917	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
Z55	A15/A16: Knp. Ridderkerk Noord - Knp. Ridderkerk Zuid	66		JA	17334	
Z75	A15: Knp. Ridderkerk Zuid - afrit 21 (Hendrik Ido Ambacht)	63		JA	18516	
Z76	A15: afrit 21 (Hendrik Ido Ambacht) - afrit 22 (Alblasserdam) (incl. Noordtunnel)	13		JA	0	Tc C
Z77a	Omleidingsroute Noordtunnel in oostelijke richting van A15 afrit 21 tot hm-paal 22.1 op de N915	15		NEE	21167	Omleidingsroute (Wt binnen bebouwde kom)
Z77b	Omleidingsroute Noordtunnel van A15 afrit 21 tot A15 afrit 22 m.u.v. wegvak Z77a	93		NEE	21167	Omleidingsroute (Wt buiten bebouwde kom)
Z78	A15: afrit 22 (Alblasserdam) - afrit 23 (Papendrecht/N3)	68		JA	23048	
Z79	A15: afrit 23 (Papendrecht/N3) - afrit 27 (Gorinchem)	46		JA	13059	
Z80	A15: afrit 27 (Gorinchem) - Knp. Gorinchem	41		JA	13595	
G14	A15: Knp. Gorinchem - Knp. Deil	32		JA	9956	
G15	A15: Knp. Deil - afrit 33 (Tiel)	26		JA	9173	
G78	A15: afrit 33 (Tiel) - afrit 34 (Echteld)	38		JA	11754	
G16	A15: afrit 34 (Echteld) - Knp. Valburg	30		JA	10044	
G17	A15: Knp. Valburg - Knp. Ressen	8		JA	4000	
<b>Rijksweg A16</b>						
Z54	A16: Knp. Terbregseplein - afrit 25 (Rotterdam Centrum)	38		JA	11421	
Z134	A16: afrit 25 (Rotterdam Centrum) - Knp. Ridderkerk Noord	58		JA	16263	
	A15/A16: Knp. Ridderkerk Noord - Knp. Ridderkerk Zuid					Zie wegvak Z55 bij Rijksweg A15
Z181	A16: Knp. Ridderkerk Zuid - afrit 22 (Zwijndrecht)	26		JA	500	
Z56	A16: afrit 22 (Zwijndrecht) - afrit 21 (Dordrecht) (incl. Drechtunnel)	26		JA	0	Tc C
Z57	A16: afrit 21 (Dordrecht) - afrit 20 (Randweg Dordrecht)	22		JA	500	
Z58	A16: afrit 20 (Randweg Dordrecht) - Knp. Klaverpolder	45		JA	9047	
B37	A16: Knp. Klaverpolder - Knp. Zonzeel	33		JA	6519	
B38	A16: Knp. Zonzeel - afrit 17 (Prinsenbeek)	28		JA	5466	
B39	A16: afrit 17 (Prinsenbeek) - Knp. Princeville	33		JA	5364	
B40	A16/A58: Knp. Princeville - afrit 15 (Rijsbergen)	26		JA	4728	
B116	A16/A58: afrit 15 (Rijsbergen) - Knp. Galder	30		JA	4295	
B108	A16: Knp. Galder - Grens België	8		JA	4000	
<b>Rijksweg A17</b>						
B11	A17: Knp. Klaverpolder - afrit 26 (Industrie Moerdijk)	27		JA	3627	
B12	A17: afrit 26 (Industrie Moerdijk) - afrit 25 (Zevenbergen)	16		JA	3345	
B100	A17: afrit 25 (Zevenbergen) - Knp. Noordhoek	20		JA	4011	
B13	A17: Knp. Noordhoek - afrit 21 (Roosendaal Noord)	17		JA	2118	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
B99	A17: afrit 21 (Roosendaal Noord) - Knp. De Stok	19		JA	3122	
<b>Rijksweg A18/N18</b>						
G18	A18: Knp. Oud-Dijk - afrit 4 (Doetinchem Oost)	0	82	NEE	4000	
G19	A18: afrit 4 (Doetinchem Oost) - afrit 5 (Varsseveld)	0	82	NEE	4000	
G20	N18: afrit 5 (Varsseveld) - afrit N319 (Groenlo)	0	9	NEE	1000	
G21	N18: afrit N319 (Groenlo) - afrit N822 (Eibergen)	0	9	NEE	1000	
G22	N18: afrit N822 (Eibergen) - afrit N347 (Haaksbergen)	0	9	NEE	1000	
O35	N18: afrit N347 (Haaksbergen) - A35	0	9	NEE	1000	
<b>Rijksweg A20</b>						
Z122	A20: afrit N223 (bij Maasdijk) - afrit 6 (Maasdijk)	0	9	NEE	1000	
Z48	A20: afrit 6 (Maasdijk) - Knp. Kethelplein	0	9	NEE	1000	
Z49	A20: Knp. Kethelplein - Knp. Kleinpolderplein	20		JA	1050	
Z50	A20: Knp. Kleinpolderplein - afrit 14 (Rotterdam Centrum)	10		JA	3656	
Z125	A20: afrit 14 (Rotterdam Centrum) - Knp. Terbregseplein	11		JA	3656	
Z51	A20: Knp. Terbregseplein - afrit 17 (Nieuwerkerk aan de Yssel)	32		JA	10952	
Z136	A20: afrit 17 (Nieuwerkerk aan de Yssel) - Knp. Gouwe	22		JA	8847	
<b>Rijksweg A22</b>						
N83	A22: Knp. Beverwijk - afrit Beverwijk	0	48	NEE	1500	
N93	A22: afrit Beverwijk - afrit IJmuiden (incl. Velsertunnel)	0	16	NEE	0	Tc D
N89	A22: afrit IJmuiden - Knp. Velsen	0	74	NEE	3000	
<b>Rijksweg A27</b>						
F3	A27: Knp. Almere - afrit 36 (Almere Stad)	0	82	NEE	4000	
F43	A27: afrit 36 (Almere Stad) - Knp. Eemnes	0	82	NEE	4000	
N67	A27: Knp. Eemnes - afrit 33 (Hilversum)	0	82	JA	4000	
N97	A27: afrit 33 (Hilversum) - afrit 32 (Bilthoven)	0	82	JA	4000	
U87	A27: afrit 32 (Bilthoven) - afrit 31 (Ring Utrecht Noord)	0	82	JA	4000	
U89	A27: afrit 31 (Ring Utrecht Noord) - Knp. Rijnsweerd	0	82	JA	4000	
U6	A27: Knp. Rijnsweerd - Knp. Lunetten	23		JA	7298	
U7	A27: Knp. Lunetten - Knp. Everdingen	10		JA	5832	
Z128	A27: Knp. Everdingen - afrit 25 (Noordeloos)	16		JA	5424	
Z100	A27: afrit 25 (Noordeloos) - Knp. Gorinchem	14		JA	5040	
Z99	A27: Knp. Gorinchem - afrit 24 (Avelingen)	16		JA	4764	
B41	A27: afrit 24 (Avelingen) - Knp. Hooipolder	12		JA	4000	
B134	A27: Knp. Hooipolder - afrit 19 (Oosterhout)	0	74	JA	3000	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
B42	A27: afrit 19 (Oosterhout) - afrit 16 (Breda Noord)	0	82	JA	4000	
B109	A27: afrit 16 (Breda Noord) - afrit 15 (Breda)	0	82	JA	4000	
B110	A27: afrit 15 (Breda) - Knp. Annabosch	0	82	JA	4000	
B101	A27/A58: Knp. Annabosch - afrit 14 (Ulvenhout)	23		JA	3771	
B4	A27/A58: afrit 14 (Ulvenhout) - Knp. Galder	24		JA	3950	
<b>Rijksweg A28</b>						
D5	A28: Knp. Julianaplein - afrit 36 (Zuidlaren)	0	48	JA	1500	
D26	A28: afrit 36 (Zuidlaren) - afrit 34 (Assen Noord)	0	48	JA	1500	
D4	A28: afrit 34 (Assen Noord) - afrit 32 (Assen Zuid)	0	74	JA	3000	
D3	A28: afrit 32 (Assen Zuid) - afrit 31 (Westerbork)	0	74	JA	3000	
D31	A28: afrit 31 (Westerbork) - afrit 27 (Fluitenberg)	0	74	JA	3000	
D29	A28: afrit 27 (Fluitenberg) - Knp. Hoogeveen	0	74	JA	3000	
D2	A28: Knp. Hoogeveen - Knp. Lankhorst	0	82	JA	4000	
O111	A28: Knp. Lankhorst - afrit 22 (Nieuwleusen)	18		JA	3314	
O12	A28: afrit 22 (Nieuwleusen) - afrit 21 (Ommen)	15		JA	3104	
O112	A28: afrit 21 (Ommen) - afrit 20 (Zwolle Noord)	13		JA	2895	
O11	A28: afrit 20 (Zwolle Noord) - afrit 18 (Zwolle-Zuid)	13		JA	3093	
O114	A28: afrit 18 (Zwolle-Zuid) - Knp. Hattemberbroek	13		JA	3293	
G62	A28: Knp. Hattemberbroek - afrit 13 (Lelystad)	0	82	JA	4000	
G61	A28: afrit 13 (Lelystad) - afrit 12 (Ermelo)	5		JA	3696	
G60	A28: afrit 12 (Ermelo) - afrit 9 (Nijkerk)	16		JA	6902	
G31	A28: afrit 9 (Nijkerk) - Knp. Hoevelaken	20		JA	8781	
U82	A28: Knp. Hoevelaken - afrit 6 (Leusden Zuid)	14		JA	6795	
U2	A28: afrit 6 (Leusden Zuid) - afrit 5 (Maarn)	14		JA	6570	
U3	A28: afrit 5 (Maarn) - afrit 3 (Den Dolder)	16		JA	7011	
U83	A28: afrit 3 (Den Dolder) - Knp. Rijnsweerd	13		JA	6707	
<b>Rijksweg A29</b>						
Z182	A29: Knp. Vaanplein - afrit 20 (Barendrecht)	0	0	JA	500	
Z88	A29: afrit 20 (Barendrecht) - afrit 21 (Oud Beijerland) ( incl. Heinenoordtunnel)	0	9	JA	0	Tc D
Z133	A29: afrit 21 (Oud Beijerland) - Knp. Hellegatsplein	0	9	NEE	1000	
B19	A29/A59: Knp. Hellegatsplein - Knp. Sabina	0	74	NEE	3000	
B20	A29: Knp. Sabina - afrit 24 (Dinteloord)	0	9	NEE	1000	
<b>Rijksweg A30</b>						



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
G32	A30: A1 - afrit 4 (Barneveld Zuid)	0	82	NEE	4000	
G67	A30: afrit 4 (Barneveld Zuid) - afrit 2 (Ede)	0	82	NEE	4000	
G68	A30: afrit 2 (Ede) - afrit 1 (Industriegebied Ede)	0	82	NEE	4000	
G85	A30: afrit 1 (Industriegebied Ede) - Knp. Maanderbroek	0	82	NEE	4000	
<b>Rijksweg A31/N31</b>						
Fr8	A31: Knp. Zurich - afrit 22 (Marssum)	0	9	NEE	1000	
Fr9	N31: afrit 22 (Marssum) - afrit N359 (Boksum)	0	9	NEE	1000	
Fr10	N31: afrit N359 (Boksum) - A32 (Leeuwarden)	0	9	NEE	1000	
Fr11	N31: A32 (Leeuwarden) - afrit N913 (Garijp)	0	9	NEE	1000	
Fr37	N31: afrit N913 (Garijp) - afrit N356 (Nijega)	0	9	NEE	1000	
Fr32	N31: afrit N356 (Nijega) - afrit N369 (Drachten)	0	48	NEE	1500	
Fr36	N31: afrit N369 (Drachten) - Knp. Drachten (A7)	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg A32</b>						
Fr15	A32: Leeuwarden - Knp. Heerenveen	0	48	NEE	1500	
Fr31	A32: Knp. Heerenveen - afrit 8 (Wolvega)	0	48	NEE	1500	
O18	A32: afrit 8 (Wolvega) - afrit 7 (Steenwijk Noord)	0	74	NEE	3000	
O115	A32: afrit 7 (Steenwijk Noord) - afrit 5 (Steenwijk Zuid)	0	74	NEE	3000	
O116	A32: afrit 5 (Steenwijk Zuid) - afrit 4 (Havelte)	0	74	NEE	3000	
O19	A32: afrit 4 (Havelte) - Knp. Lankhorst	0	74	NEE	3000	
<b>Rijksweg N33</b>						
Gr5	N33: Eemshaven - afrit N997 (bij Holwierde)	15		JA	1500	Wt buiten bebouwde kom
Gr6	N33: afrit N997 (bij Holwierde) - afrit N360 (Appingedam)	15		JA	1500	Wt buiten bebouwde kom
Gr7	N33: afrit N360 (Appingedam) - afrit N362 (bij Opwierde)	15		JA	1500	Wt buiten bebouwde kom
Gr8	N33: afrit N362 (bij Opwierde) - A7	20		JA	1500	Wt buiten bebouwde kom
Gr9	N33: A7 - afrit N366 (Veendam)	20		JA	1500	
D15	N33: afrit N366 (Veendam) - N34 (Gieten)	20		JA	1500	
D14	N33: N34 (Gieten) - A28	15		JA	1500	
<b>Rijksweg N34</b>						
O95	N34: N48 (Ommen) - afrit N347 (Ommen)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O96	N34: afrit N347 (Ommen) - N36 (bij Rheezeerveen)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg A35/N35</b>						
O59	N35: (Zwolle) - afrit N348 (Raalte, Ommerweg)	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
O62	N35: N35 / Burg. H. Boersingel (Nijverdal) - afrit N350 (Wierden)	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
O13	N35: N35 / N350 (Wierden) - N35 / N36 (Wierden)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O1	N35: N35 / N36 (Wierden) - N35 / N349 (Almelo)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
O28	A35: afrit N349 (Almelo) - Knp. Azelo	0	48	NEE	1500	
	A1/A35: Knp. Azelo - Knp. Buren					Zie wegvak O4 op Rijksweg A1
O22	A35: Knp. Buren - afrit 28 (Delden)	0	74	NEE	3000	
O128	A35: afrit 28 (Delden) - afrit 27 (Ind. Twentekanaal)	0	48	NEE	1500	
O23	A35: afrit 27 (Ind. Twentekanaal) - afrit 26 (Enschede West)	0	48	NEE	1500	
O24	A35/N35: afrit 26 (Enschede West) - Grens Duitsland	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg N36</b>						
O21	N36: N48 - N34 (bij Rheezerveen)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O40	N36: N34 (bij Rheezerveen) - afrit N341 (Westerhaar-Vriezeveensewijk)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O39	N36: afrit N341 (Westerhaar-Vriezeveensewijk) - afrit N748 (Vriezeveeën)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O38	N36: afrit N748 (Vriezeveeën) - N750 (Almelo)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
O32	N36 : N750 (Almelo) - N35 (Wierden)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg A37/N37</b>						
D7	A37: Knp. Hoogeveen - afrit 1 (Hoogeven Oost)	0	48	NEE	1500	
D30	A37: afrit 1 (Hoogeveen Oost) - Knp. Holsloot	0	48	NEE	1500	
D8	N37: Knp. Holsloot - afrit N376 (bij Veenoord)	0	48	NEE	1500	
D28	N37: afrit N376 (bij Veenoord) - Duitse Grens	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg A44 / N44</b>						
N9	A44: Knp. Burgerveen - afrit 3 (Noordwijkerhout)	0	74	NEE	3000	
Z1	A44: afrit 3 (Noordwijkerhout) - afrit 8 (Leiden)	0	74	NEE	3000	
Z2	A44: afrit 8 (Leiden) - Wassenaar	0	74	NEE	3000	
Z4	N44: Wassenaar - kruising N14	0	77	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg N48</b>						
D6	N48: Knp. Hoogeveen - afrit N377 (Balkbrug)	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
O43/O118	N48: afrit N377 (Balkbrug) - N34 (Ommen)	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg N50/A50</b>						
F26	N50: Knp. Emmeloord - afrit N352 (Ens)	0	48	NEE	1500	
O52	N50: afrit N352 (Ens) - afrit N307 (Kampen)	0	48	NEE	1500	
O123	N50: afrit N307 (Kampen) - afrit N764 (Kampen)	0	48	NEE	1500	
O124	N50: afrit N764 (Kampen) - Knp. Hattermerbroek	0	48	NEE	1500	
G3	A50: Knp. Hattermerbroek - Knp. Beekbergen	0	74	JA	3000	
G4	A50: Knp. Beekbergen - Knp. Waterberg	11		JA	2309	





1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
A12/A50: Knp. Waterberg - Knp. Grijsoord						Zie Wegvak G10 op Rijksweg A12
G5	A50: Knp. Grijsoord - Knp. Valburg	9		JA	4000	
G6	A50: Knp. Valburg - Knp. Ewijk	18		JA	4932	
G65	A50: Knp. Ewijk - Knp. Bankhoef	0	74	JA	3000	
B79	A50: Knp. Bankhoef - Knp. Paalgraven	0	74	JA	3000	
B80	A50: Knp. Paalgraven - afrit 14 (Zeeland)	0	48	NEE	1500	
B86	A50: afrit 14 (Zeeland) - afrit 13 (Volkel)	0	48	NEE	1500	
B139	A50: afrit 13 (Volkel) - afrit 12 (Veghel Noord)	0	48	NEE	1500	
B87	A50: afrit 12 (Veghel Noord) - afrit 11 (Veghel)	0	48	NEE	1500	
B81	A50: afrit 11 (Veghel) - afrit 10 (Eerde)	0	48	NEE	1500	
B132	A50: afrit 10 (Eerde) - A58 (Eindhoven)	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg N57</b>						
Z89	N57: A15 - afrit N218 (bij Zwartewaal)	0	83	NEE	1500	
Z90	N57: afrit N218 (bij Zwartewaal) - afrit N495 (Nieuwehoorn)	12		NEE	1500	Wt buiten bebouwde kom
Z91	N57: afrit N495 (Nieuwehoorn) - afrit N215 (Stellendam)	10		NEE	1500	Wt buiten bebouwde kom
Ze11	N57: afrit N215 (Stellendam) - N59	5		NEE	1500	Wt buiten bebouwde kom
Ze47	N57: N59 - afrit N255 (bij Kamperland)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze48	N57: afrit N255 (bij Kamperland) - afrit N287 (Serooskerke)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze12	N57: afrit N287 (Serooskerke) - Middelburg	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg A58</b>						
Ze4	A58: N288 - afrit 39 (Middelburg)	0	0	NEE	500	
Ze8	A58: afrit 39 (Middelburg) - afrit 38 (Arnestein)	0	0	NEE	500	
Ze49	A58: afrit 38 (Arnestein) - afrit 36 (Heinkenszand)	0	0	JA	500	
Ze50	A58: afrit 36 (Heinkenszand) - Knp. De Poel	5		JA	4229	
Ze9	A58: Knp. De Poel - afrit 35 ('s Gravenpolder)	0	82	JA	4000	
Ze51	A58: afrit 35 ('s Gravenpolder) - afrit 33 (Yerseke) (incl. Vlaketunnel)	0	25	JA	0	Tc C
Ze43	Omleidingsroute Vlaketunnel (A58): Oude Rijksweg	19		NEE	3834	Omleidingsroute tunnel (Wt buiten bebouwde kom)
Ze52	A58: afrit 33 (Yerseke) - afrit 32 (Kruiningen)	0	82	JA	4000	
Ze10	A58: afrit 32 (Kruiningen) - Knp. Markiezzaat	0	82	JA	4000	
	A4/A58: Knp. Markiezzaat - Knp. Zoomland					Zie wegvakken B1 en B127 op Rijksweg A4
B2	A58: Knp. Zoomland - Knp. De Stok	29		JA	3720	
B3	A58: Knp. De Stok - afrit 24 (Roosendaal)	0	82	JA	4000	
B114	A58: afrit 24 (Roosendaal) - afrit 19 (Industriegebied Vosdonk)	0	82	JA	4000	
B136	A58: afrit 19 (Industriegebied Vosdonk) - afrit 18 (Etten-Leur)	0	82	JA	4000	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
B129	A58: afrit 18 (Etten-Leur) - Knp. Princeville	0	82	JA	4000	
	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)	21		JA	4178	
B113	A58: afrit 12 (Gilze) - afrit 11 (Goirle)	23		JA	4460	
B111	A58: afrit 11 (Goirle) - afrit 10 (Hilvarenbeek)	24		JA	4542	
B120	A58: afrit 10 (Hilvarenbeek) - Knp. De Baars	19		JA	4140	
B6	A58: Knp. De Baars - afrit 8 (Oirschot)	16		JA	4065	
B141	A58: afrit 8 (Oirschot) - Knp. Batadorp	18		JA	3188	
	A2/58: Knp. Batadorp - Knp. Ekkersweijer					Zie Wegvak B7 op Rijksweg A2
B8	A58: Knp. Ekkersweijer - A50 (Eindhoven)	0	74	NEE	3000	
	<b>Rijksweg N59/A59</b>					
Ze38	N59: N57 (Serooskerke) - afrit N256 (Zierikzee)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze39	N59: afrit N256 (Zierikzee) - Bruinisse	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze40	N59: Bruinisse - afrit N257 (incl. Grevelingendam)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Z94	N59: afrit N257 - afrit N215 (Oude-Tonge)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Z93	N59: afrit N215 (Oude-Tonge) - Knp. Hellegatsplein	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
	A29/A59: Knp. Hellegatsplein - Knp. Sabina					Zie wegvak B19 op Rijksweg A29
B14	A59: Knp. Sabina - afrit 24 (Fijnaart)	0	74	NEE	3000	
B98	A59: afrit 24 (Fijnaart) - Knp. Noordhoek	0	74	NEE	3000	
B15	A59: Knp. Zonzeel - afrit 31 (Terheijden)	10		NEE	4000	
B102	A59: afrit 31 (Terheijden) - Knp. Hooipolder	9		NEE	4000	
B16	A59: Knp. Hooipolder - afrit 37 (Waalwijk)	0	74	NEE	3000	
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)	0	74	NEE	3000	
B18	A59: afrit 42 (Heusden) - Knp. Empel	0	74	NEE	3000	
	A2/A59: Knp. Empel - Knp. Hintham					Zie Wegvak B60 op Rijksweg A2
B78	A59: Knp. Hintham - Knp. Paalgraven	0	74	NEE	3000	
	<b>Rijksweg N61</b>					
Ze18	N61: N58 / N61 (Schoondijke) - N61 / N62 (Terneuzen)	0	10	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
Ze60	N61: N61 / N62 (Terneuzen) - N61 / N252 (Terneuzen)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze61	N61: N252 (Terneuzen) - N62 (Terneuzen)	0	73	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze22	N61 & N290: N61 / N62 (Terneuzen) - Terhole (N290 / N689)	0	10	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
	<b>Rijksweg N62</b>					



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
Ze45	N62: A58 (Heinkenszand) - N254 (Nieuwdorp)	0	99	JA	3000	Wt buiten bebouwde kom
Ze6	N62: N254 (Nieuwdorp) - N666 ('s-Heerenhoek)	0	99	JA	3000	Wt buiten bebouwde kom
Ze58	N62: N666 ('s-Heerenhoek) - N681 (Terneuzen) (incl. Westerscheldetunnel)	0	10	JA	0	Tc C
Ze59	N62: N681 (Terneuzen) - N61 (Terneuzen)	0	10	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze28	N62: N61 (Terneuzen) - N683 (Westdorpe)	0	10	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
Ze30	N62: N683 (Westdorpe) - Grens België	0	10	NEE	1000	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg A65</b>						
B58	A65: Knp. Vught - afrit 3 (Tilburg Noord)	0	48	NEE	1500	
B138	A65: afrit 3 (Tilburg Noord) - Knp. De Baars	0	48	NEE	1500	
<b>Rijksweg A67</b>						
B71	A67: Grens België - afrit 32 (Eersel)	28		JA	5844	
B103	A67: afrit 32 (Eersel) - Knp. De Hogt	29		JA	5739	
	A2/A67: Knp. De Hogt - Knp. Leenderheide					Zie Wegvakken B72 en B104 op Rijksweg A2
B73	A67: Knp. Leenderheide - afrit 35 (Someren)	29		JA	6719	
B112	A67: afrit 35 (Someren) - afrit 38 (Helden)	32		JA	4832	
L5	A67: afrit 38 (Helden) - afrit 39 (Sevenum)	26		JA	5247	
L89	A67: afrit 39 (Sevenum) - Knp. Zaarderheiken	22		JA	4539	
L6	A67: Knp. Zaarderheiken - afrit 40 (Velden)	30		JA	8402	
L90	A67: afrit 40 (Velden) - afrit 41 (Venlo)	29		JA	7025	
L91	A67: afrit 41 (Venlo) - Grens Duitsland	27		JA	4185	
<b>Rijksweg A73</b>						
G28	A73: Knp. Ewijk - Knp. Neerbosch	13		JA	4848	
G27	A73: Knp. Neerbosch - afrit 1A (Wijchen)	13		JA	3395	
G26	A73: afrit 1A (Wijchen) - afrit 3 (Malden)	15		JA	4124	
B84	A73: afrit 3 (Malden) - afrit 5 (Haps)	10		JA	3428	
B118	A73: afrit 5 (Haps) - Knp. Rijkevoort	12		JA	3087	
B85	A73: Knp. Rijkevoort - afrit 6 (Boxmeer)	0	82	JA	4000	
B122	A73: afrit 6 (Boxmeer) - afrit 7 (Vierlingsbeek)	0	82	JA	4000	
L1	A73: afrit 7 (Vierlingsbeek) - afrit 9 (Venray)	1		JA	5148	
L2	A73: afrit 9 (Venray) - afrit 11 (Horst)	1		JA	5904	
L87	A73: afrit 11 (Horst) - afrit 12 (Grubbenvorst)	6		JA	5363	
L88	A73: afrit 12 (Grubbenvorst) - Knp. Zaarderheiken	11		JA	6336	
L104	A73: Knp. Zaarderheiken - afrit 13 (Venlo West)	0	74	NEE	3000	
L117	A73: afrit 13 (Venlo West) - afrit 14 (Maasbree)	0	74	NEE	3000	
L13	A73: afrit 14 (Maasbree) - afrit 16 (Venlo-Zuid)	0	74	NEE	3000	



1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachtsgebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-7</sup> contour		Stofcategorieën	
		(afstand in meters)			GF3	
L14	A73: afrit 16 (Venlo-Zuid) - afrit 18 (Beesel)	0	74	NEE	3000	
L37	A73: afrit 18 (Beesel) - afrit 19 (Roermond) (incl. Swalmentunnel)	0	74	NEE	3000	Tc A
L111	A73: afrit 19 (Roermond) - afrit 20 (Roermond-Oost)	0	74	NEE	3000	
L112	A73: afrit 20 (Roermond-Oost) - afrit 21 (Linne) (incl. Roertunnel)	0	74	NEE	3000	Tc A
L113	A73: afrit 21 (Linne) - afrit 22 (Maasbree)	0	74	NEE	3000	
L115	A73: afrit 22 (Maasbree) - Knp. Het Vonderen	0	74	NEE	3000	
<b>Rijksweg A76</b>						
L62	A76: Grens België - Knp. Kerensheide	13		JA	4485	
L63	A76: Knp. Kerensheide - afrit 2 (Geleen)	14		JA	4985	
L93	A76: afrit 2 (Geleen) - afrit 5 (Nuth)	6		JA	4205	
L94	A76: afrit 5 (Nuth) - Knp. Ten Esschen	7		JA	4196	
L64	A76: Knp. Ten Esschen - Knp. Kunderberg	7		JA	4397	
L65	A76: Knp. Kunderberg - Knp. Bocholz	2		JA	4000	
L66	A76: Knp. Bocholz - grens Duitsland	3		JA	4000	
<b>Rijksweg A77</b>						
B97	A77: Knp. Rijkevoort - afrit 2 (Gennep)	0	82	NEE	4000	
L8	A77: afrit 2 (Gennep) - Grens Duitsland	0	82	NEE	4000	
<b>Rijksweg A79</b>						
L109	A79: Knp. Kruisdonk - afrit 1 (Bunde)	0	9	NEE	1000	
L61	A79: afrit 1 (Bunde) - afrit 4 (Hulsberg)	0	9	NEE	1000	
L102	A79: afrit 4 (Hulsberg) - Knp. Kunderberg	0	9	NEE	1000	
L67	A79: Knp. Kunderberg - Keulseweg Heerlen	0	0	NEE	500	
<b>Rijksweg N99</b>						
N30	N99: N250 (De Kooy) - afrit N249 (van Ewijksluis)	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
N79	N99: N249 (van Ewijksluis) - A7	0	47	NEE	500	Wt buiten bebouwde kom
<b>Rijksweg A200/N200</b>						
N96	N200: Haarlem - Knp. Rottepolderplein	0	9	JA	1000	
N61	A200/N200: Knp. Rottepolderplein - A10	15		JA	1037	



---

## BIJLAGE II: TABEL BASISNET SPOOR

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoersshoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie		Overige		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
40809 : 385096	90165 : 394400	Route 11, Sloehaven – Roosen-daal West				Nee	10300	600	0	2700	600	300	0.03	1.84		Viissingen	
40809 : 385096	40851 : 385197	A: Sloehaven – Franse Monument	0	133	369										0-24	W	
40851 : 385197	40866 : 385248	B:	0	132	363										25-49	W	
40866 : 385248	40872 : 385286	C:	0	133	363										50-74	W	
40872 : 385286	40874 : 385322	D:	0	134	364										75-99	W	
40874 : 385322	40866 : 385382	E:	0	136	365										100-124	W	
40866 : 385382	40849 : 385430	F:	0	138	367										125-149	W	
40849 : 385430	40843 : 385446	G:	0	136	365										100-124	W	
40843 : 385446	40841 : 385453	H:	0	138	367										125-149	W	
40841 : 385453	40569 : 385997	I:	0	136	365										100-124	W	
40569 : 385997	40560 : 386034	J:	0	134	364										75-99	W	
40560 : 386034	40554 : 386065	K:	0	133	363										50-74	W	
40554 : 386065	40546 : 386100	L:	0	132	363										25-49	W	
40546 : 386100	39671 : 387511	M:	0	133	369										0-24	W	
39671 : 387511	38185 : 391531	N:	0	62	239										0-24	W	
38185 : 391531	39112 : 391764	O:	0	133	369										0-24	W	
39112 : 391764	45692 : 391282	P: Franse Monument – Bergen op Zoom	0	62	239										0-24		
45692 : 391282	46764 : 391204	Q:	0	133	369										0-24	W	
46764 : 391204	50066 : 390985	R:	0	62	239										0-24	W	
50066 : 390985	50954 : 390972	S:	0	133	369										0-24	W	
50954 : 390972	51413 : 390977	T:	0	132	363										25-49	W	
51413 : 390977	51807 : 390975	U:	0	133	369										0-24	W	
51807 : 390975	60355 : 387582	V:	0	62	239										0-24	Woensdrecht	
60355 : 387582	62121 : 386488	W:	0	133	369										0-24	W	
62121 : 386488	69382 : 382193	X:	0	62	239										0-24	W	
69382 : 382193	70518 : 382309	Y:	0	133	369										0-24	W	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
70518 : 382309	79204 : 388202	Z:	0	62	239										0-24	
79204 : 388202	79526 : 390855	AA:	0	133	369										0-24	W
79526 : 390855	79556 : 390889	AB: Bergen op Zoom – Roosen- daal West	0	62	239										0-24	
79556 : 390889	80427 : 391335	AC:	0	133	369										0-24	W
80427 : 391335	82240 : 391604	AD:	0	62	239										0-24	
82240 : 391604	83229 : 391751	AE:	0	133	369										0-24	W
83229 : 391751	89987 : 393889	AF:	0	62	239										0-24	
89987 : 393889	90165 : 394400	AG:	0	133	369										0-24	W
91050 : 395470	111159 : 400589	Route 12, Roosendaal Oost – Breda aansl.				Nee	4350	2500	0	1450	50	50	0,00	0,47		Woensdrecht
91050 : 395470	91307 : 395652	A:	0	0	120										0-24	W L
91307 : 395652	91559 : 395696	B:	0	39	210										0-24	W
91559 : 395696	91937 : 395672	C:	0	11	159										0-24	
91937 : 395672	92904 : 395927	D:	0	39	210										0-24	W
92904 : 395927	100038 : 397830	E:	0	11	159										0-24	
100038 : 397830	101699 : 398272	F:	0	39	210										0-24	W
101699 : 398272	105079 : 399568	G:	0	11	159										0-24	
105079 : 399568	109727 : 400765	H:	0	11	159										0-24	Gilze-Rijen
109727 : 400765	110734 : 400651	I:	0	39	210										0-24	W
110734 : 400651	110912 : 400628	J:	0	80	232										25-49	W
110912 : 400628	111159 : 400589	K:	0	14	158										25-49	
111159 : 400589	135660 : 397053	Route 12, Breda aansl. – Tilburg aansl.				Ja	4350	2500	0	5650	3600	3800	0,00	0,75		Gilze-Rijen
111159 : 400589	111522 : 400555	L:	1	18	162						50				0-24	
111522 : 400555	112429 : 400800	M:	8	57	221										0-24	W
112429 : 400800	112586 : 400857	N:	1	56	207										25-49	W
112586 : 400857	113092 : 400908	O:	1	59	211										50-74	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden			
				PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour			PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	A		B2	Overige	Overige	
			(afstand in meters)													
113092 : 400908	113252 : 400917	P:	1	56	207										25-49	W
113252 : 400917	114119 : 400960	Q:	8	57	221										0-24	W
114119 : 400960	121320 : 399943	R:	1	18	162										0-24	
121320 : 399943	124175 : 399243	S:	8	57	221										0-24	W
124175 : 399243	131219 : 397519	T:	1	18	162										0-24	
131219 : 397519	133781 : 396929	U:	8	57	221										0-24	W
133781 : 396929	134296 : 396849	V:	1	56	207										25-49	W
134296 : 396849	135660 : 397053	W:	8	57	221										0-24	W
135660 : 397053	162895 : 384012	Route 12, Tilburg aansl. – Eindhoven aansl.				Ja	3650	2300	0	4600	3750	3750	0.00	0.73		Gilze-Rijen
135660 : 397053	136203 : 397263	X: Tilburg aansl. – Boxtel	6	38	186										0-24	W
136203 : 397263	140725 : 398944	Y:	1	17	150										0-24	
140725 : 398944	142609 : 399597	Z:	6	38	186										0-24	W
142609 : 399597	146910 : 399899	AA:	1	17	150										0-24	
146910 : 399899	149460 : 400060	AB:	1	17	150										0-24	Eindhoven
149460 : 400060	150105 : 399690	AC:	6	38	186										0-24	W
150105 : 399690	150145 : 399645	AD:	1	42	183										25-49	W
150145 : 399645	150401 : 399369	AE:	1	50	187										50-74	W
150401 : 399369	150621 : 399106	AF: Boxtel – Eindhoven aansl.	1	42	183										25-49	W
150621 : 399106	150966 : 398519	AG:	6	38	186										0-24	W
150966 : 398519	151063 : 398324	AH:	1	42	183										25-49	W
151063 : 398324	151406 : 397788	AI:	1	50	187										50-74	W
151406 : 397788	151592 : 397458	AJ:	1	39	151										50-74	
151592 : 397458	151596 : 397450	AK:	1	50	187										50-74	W
151596 : 397450	151729 : 397189	AL:	1	42	183										25-49	W
151729 : 397189	152847 : 395215	AM:	6	38	186										0-24	W
152847 : 395215	153930 : 393295	AN:	1	17	150										0-24	
153930 : 393295	154725 : 391922	AO:	6	38	186										0-24	W



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaats			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico											
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour		PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)			Stofcategorieleën			Warmte/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
					(afstand in meters)			A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
154725 : 391922	156826 : 388251	AP:	1	17	150											0-24		
156826 : 388251	157547 : 387375	AQ:	6	38	186											0-24		W
157547 : 387375	158022 : 386800	AR:	1	42	183											25-49		W
158022 : 386800	158677 : 386012	AS:	6	38	186											0-24		W
158677 : 386012	159722 : 384743	AT:	1	17	150											0-24		
159722 : 384743	161211 : 383709	AU:	6	38	186											0-24		W
161211 : 383709	161308 : 383731	AV:	1	42	183											25-49		W
161308 : 383731	161403 : 383762	AW:	1	50	187											50-74		W
161403 : 383762	162009 : 383891	AX:	1	59	193											75-99		W
162009 : 383891	162526 : 384007	AY:	1	50	187											50-74		W
162526 : 384007	162842 : 384016	AZ:	1	42	183											25-49		W
162842 : 384016	162895 : 384012	BA:	6	38	186											0-24		W
162895 : 384012	209478 : 375425	Route 12, Eindhoven aansl. – Venlo				Nee	2150	0	0	0	0	0	0,00	0,00				Eindhoven
162895 : 384012	163186 : 383996	BB:	0	0	147											0-24		W
163186 : 383996	163289 : 384011	BC:	0	0	148											25-49		W
163289 : 384011	164002 : 384170	BD:	0	0	147											0-24		W
164002 : 384170	172636 : 386849	BE:	0	0	112											0-24		
172636 : 386849	173255 : 387096	BF:	0	0	112											0-24		Volkel
173255 : 387096	175528 : 387247	BG:	0	0	147											0-24		W
175528 : 387247	182025 : 385523	BH:	0	0	112											0-24		
182025 : 385523	183172 : 385218	BI:	0	0	147											0-24		W
183172 : 385218	191849 : 383791	BJ:	0	0	112											0-24		
191849 : 383791	192938 : 383623	BK:	0	0	147											0-24		W
192938 : 383623	199603 : 382590	BL:	0	0	112											0-24		
199603 : 382590	201342 : 381538	BM:	0	0	147											0-24		W
201342 : 381538	207169 : 377133	BN:	0	0	112											0-24		
207169 : 377133	208410 : 376270	BO:	0	0	147											0-24		W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie		Overige		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
208410 : 376270	208567 : 376113	BP:	0	0	148										25-49	W	
208567 : 376113	209378 : 375528	BQ:	0	0	147										0-24	W	
209378 : 375528	209417 : 375490	BR:	0	0	148										25-49	W	
209417 : 375490	209447 : 375458	BS:	0	0	150										50-74	W	
209447 : 375458	209478 : 375425	BT:	0	0	153										75-99	W	
209478 : 375425	210014 : 374689	Route 12, Venlo – Venlo Oost			Nee	26950	7000	0	3200	5000	0	0.00	1.24		Volkel K		
209478 : 375425	209683 : 375183	BU:	0	173	332										100-124	W	
209683 : 375183	209841 : 374991	BV:	0	179	334										125-149	W	
209841 : 374991	209903 : 374935	BW:	0	173	332										100-124	W	
209903 : 374935	209954 : 374867	BX:	0	168	331										75-99	W	
209954 : 374867	209981 : 374814	BY:	0	164	331										50-74	W	
209981 : 374814	210001 : 374752	BZ:	9	161	330										25-49	W	
210001 : 374752	210014 : 374689	CA:	11	161	360										0-24	W	
210014 : 374689	211116 : 372729	Route 12, Venlo Oost – Kaldenkirchen (D)			Nee	14550	3500	0	1600	2500	0	0.00	1.24		Volkel		
210014 : 374689	210000 : 373770	CB:	0	137	284										0-24	W	
210000 : 373770	211116 : 372729	CC:	0	87	198										0-24	W	
96995 : 430847	96512 : 431785	Route 30, Barendrecht aansl. – Barendrecht vork 2			Ja	360	550	0	4400	750	0	0	0.18		Rotterdam		
96995 : 430847	96626 : 431526	A:	1	16	54										0-24	W	
96626 : 431526	96565 : 431660	B:	1	30	56										25-49	W	
96565 : 431660	96512 : 431785	C:	1	16	54										0-24	W	
96512 : 431785	127902 : 464254	Route 30, Barendrecht vork 2 – Breukelen aansl.			Ja	1440	910	0	6020	1110	180	0	0.84		Rotterdam		
96512 : 431785	96446 : 431922	D: Barendrecht vork 2 – Rotterdam Lombardijen	7	21	243										0-24	W	
96446 : 431922	96424 : 431978	E:	1	34	233										25-49	W	
96424 : 431978	96396 : 432052	F:	1	45	234										50-74	W	
96396 : 432052	96260 : 432356	G:	1	56	235										75-99	W	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	Overige
			(afstand in meters)													
96260 : 432356	95454 : 433931	H: Rotterdam – Lombardijen Rotterdam CS	1	45	234										50-74	W
95454 : 433931	95382 : 434085	I:	1	34	233										25-49	W
95382 : 434085	95167 : 434506	J:	1	45	234										50-74	W
95167 : 434506	95055 : 434696	K:	1	34	233										25-49	W
95055 : 434696	94674 : 435430	L:	7	21	243										0-24	W
94674 : 435430	94620 : 435525	M:	1	34	233										25-49	W
94620 : 435525	94596 : 435567	N:	1	28	140										25-49	
94596 : 435567	92657 : 437841	O:	1	15	142										0-24	
92657 : 437841	92343 : 437912	P:	7	21	243										0-24	W
92343 : 437912	92199 : 437895	Q:	1	8	33										0-24	W L
92199 : 437895	92127 : 437885	R: Rotterdam – CS Rotterdam Blijdorp	1	0	40										25-49	W L
92127 : 437885	92079 : 437875	S:	1	0	49										50-74	W L
92079 : 437875	92028 : 437860	T:	1	0	60										75-99	W L
92028 : 437860	91432 : 437683	U:	1	0	71										100-124	W L
91432 : 437683	91296 : 437663	V:	1	0	60										75-99	W L
91296 : 437663	91226 : 437656	W:	1	0	49										50-74	W L
91226 : 437656	91009 : 437645	X:	1	0	60										75-99	W L
91009 : 437645	90895 : 437637	Y:	1	0	49										50-74	W L
90895 : 437637	90729 : 437648	Z: Rotterdam Blijdorp – Gouda	1	45	234										50-74	W
90729 : 437648	90472 : 437831	AA:	1	56	235										75-99	W
90472 : 437831	90443 : 437933	AB:	1	45	234										50-74	W
90443 : 437933	90441 : 438037	AC:	1	34	233										25-49	W
90441 : 438037	90716 : 439111	AD:	7	21	243										0-24	W
90716 : 439111	91551 : 439454	AE:	1	15	142										0-24	
91551 : 439454	92606 : 439674	AF:	7	21	243										0-24	W
92606 : 439674	94108 : 439983	AG:	1	15	142										0-24	
94108 : 439983	97049 : 440594	AH:	7	21	243										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieën									
				PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour			PR 10 <sup>8</sup> Contour	Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige				
					(afstand in meters)		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI (Zie toelichting onderaan tabel)	
97049 : 440594	102263 : 442393	AI:	1	15	142										0-24		
102263 : 442393	102932 : 443420	AJ:	7	21	243										0-24	W	
102932 : 443420	104563 : 445957	AK:	1	15	142										0-24		
104563 : 445957	105264 : 447025	AL:	7	21	243										0-24	W	
105264 : 447025	105405 : 447179	AM:	1	15	142										0-24		
105405 : 447179	106191 : 447789	AN:	7	21	243										0-24	W	
106191 : 447789	106892 : 447978	AO:	1	15	142										0-24		
106892 : 447978	107797 : 447938	AP:	7	21	243										0-24	W	
107797 : 447938	108023 : 447923	AQ:	1	34	233										25-49	W	
108023 : 447923	108298 : 447888	AR: Gouda – Harmelen aansl.	1	45	234										50-74	W	
108298 : 447888	108434 : 447860	AS:	1	34	233										25-49	W	
108434 : 447860	109431 : 447747	AT:	7	21	243										0-24	W	
109431 : 447747	109655 : 447722	AU:	1	15	142										0-24		
109655 : 447722	112214 : 447437	AV:	7	21	243										0-24	W	
112214 : 447437	114982 : 448653	AW:	1	15	142										0-24		
114982 : 448653	116665 : 449770	AX:	7	21	243										0-24	W	
116665 : 449770	117021 : 450007	AY:	7	21	243										0-24	W	
117021 : 450007	119287 : 452748	AZ:	1	15	142										0-24		
119287 : 452748	120266 : 454401	BA:	7	21	243										0-24	W	
120266 : 454401	120572 : 454843	BB:	1	15	142										0-24		
120572 : 454843	121068 : 455269	BC:	7	21	243										0-24	W	
121068 : 455269	121374 : 455438	BD:	1	34	233										25-49	W	
121374 : 455438	122070 : 455805	BE:	7	21	243										0-24	W	
122070 : 455805	123987 : 456817	BF:	1	15	142										0-24		
123987 : 456817	124936 : 457313	BG:	7	21	243										0-24	W	
124936 : 457313	125213 : 457438	BH: Harmelen aansl. – Breukelen aansl.	1	34	233										25-49	W	
125213 : 457438	125808 : 457901	BI:	1	28	140										25-49		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	K, L, W en/of VI (Zie toelichting onderaan tabel)
125808 : 457901	125890 : 458021	BJ:	1	15	142										0-24	
125890 : 458021	126313 : 459164	BK:	7	21	243										0-24	W
126313 : 459164	127856 : 463769	BL:	1	15	142										0-24	
127856 : 463769	127902 : 464254	BM:	7	21	243										0-24	W
127902 : 464254	124718 : 481053	Route 30, Breukelen aansl. – Duiwendrecht			Ja	2040	1110	0	8770	1310	280	0	1.04			Schiphol
127902 : 464254	127871 : 464815	BN:	1	38	333										25-49	W
127871 : 464815	128056 : 466091	BO:	10	27	344										0-24	W
128056 : 466091	127828 : 475308	BP:	1	17	175										0-24	
127828 : 475308	127312 : 476287	BQ:	10	27	344										0-24	W
127312 : 476287	127154 : 476577	BR:	1	17	175										0-24	
127154 : 476577	127028 : 476816	BS:	10	27	344										0-24	W
127028 : 476816	126642 : 477558	BT:	1	38	333										25-49	W
126642 : 477558	126369 : 478053	BU:	1	31	173										25-49	
126369 : 478053	125785 : 479128	BV:	1	38	333										25-49	W
125785 : 479128	125687 : 479304	BW:	1	31	173										25-49	
125687 : 479304	125288 : 480026	BX:	1	38	333										25-49	W
125288 : 480026	124718 : 481053	BY:	1	48	334										50-74	W
124718 : 481053	129296 : 482240	Route 30, Duiwendrecht – Diemen			Ja	1440	910	0	5670	1110	180	0	0.84			Schiphol
124718 : 481053	124646 : 481137	BZ:	1	55	235										75-99	W
124646 : 481137	124602 : 481186	CA:	1	66	238										100-124	W
124602 : 481186	124558 : 481235	CB:	1	77	241										125-149	W
124558 : 481235	124508 : 481299	CC:	1	88	245										150-174	W
124508 : 481299	124420 : 481479	CD:	1	99	249										175-199	W
124420 : 481479	124403 : 481641	CE:	1	88	245										150-174	W
124403 : 481641	124423 : 481749	CF:	1	77	241										125-149	W
124423 : 481749	124435 : 481782	CG:	1	66	238										100-124	W
124435 : 481782	124458 : 481833	CH:	1	53	145										100-124	
124458 : 481833	124467 : 481851	CI:	1	45	143										75-99	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
124467 : 481851	124500 : 481901	CJ:	1	55	235										75-99	W
124500 : 481901	124554 : 481963	CK:	1	45	234										50-74	W
124554 : 481963	124627 : 482026	CL:	1	34	233										25-49	W
124627 : 482026	126928 : 483635	CM:	6	20	243										0-24	W
126928 : 483635	127258 : 483630	CN:	1	15	142										0-24	W
127258 : 483630	128166 : 482972	CO:	6	20	243										0-24	W
128166 : 482972	128246 : 482926	CP:	1	34	233										25-49	W
128246 : 482926	128313 : 482880	CO:	1	28	140										25-49	W
128313 : 482880	128469 : 482760	CR:	1	37	141										50-74	W
128469 : 482760	128631 : 482640	CS:	1	28	140										25-49	W
128631 : 482640	128652 : 482626	CT:	1	34	233										25-49	W
128652 : 482626	129296 : 482240	CU:	6	20	243										0-24	W
129296 : 482240	155600 : 464517	Route 30, Diemen – Amersfoort Oost				Ja	1440	910	0	6020	1110	180	0	0.84		Schiphol
129296 : 482240	129890 : 481860	CV: Diemen – Weesp	7	21	243										0-24	W
129890 : 481860	130443 : 481464	CW:	1	15	142										0-24	W
130443 : 481464	131343 : 480754	CX:	7	21	243										0-24	W
131343 : 480754	131735 : 480399	CY:	1	34	233										25-49	W
131735 : 480399	132174 : 479956	CZ:	7	21	243										0-24	W
132174 : 479956	133395 : 479356	DA: Weesp – Hilversum	1	15	142										0-24	W
133395 : 479356	135052 : 478402	DB:	7	21	243										0-24	W
135052 : 478402	138431 : 477960	DC:	1	15	142										0-24	W
138431 : 477960	139269 : 477119	DD:	7	21	243										0-24	W
139269 : 477119	139328 : 476851	DE:	1	34	233										25-49	W
139328 : 476851	139584 : 475780	DF:	7	21	243										0-24	W
139584 : 475780	139648 : 475507	DG:	1	15	142										0-24	W
139648 : 475507	139948 : 474274	DH:	7	21	243										0-24	W
139948 : 474274	139976 : 474152	DI:	1	34	233										25-49	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
139976 : 474152	140297 : 472735	DJ:	7	21	243										0-24	W
140297 : 472735	140563 : 471842	DK:	1	15	142										0-24	
140563 : 471842	140881 : 471107	DL:	7	21	243										0-24	W
140881 : 471107	141033 : 470822	DM:	1	34	233										25-49	W
141033 : 470822	141072 : 470736	DN:	1	0	40										25-49	WL
141072 : 470736	141374 : 470390	DO: Hilversum – Baarn	1	8	33										0-24	WL
141374 : 470390	141814 : 470258	DP:	7	21	243										0-24	W
141814 : 470258	146704 : 469039	DQ:	1	15	142										0-24	
146704 : 469039	148713 : 467906	DR:	7	21	243										0-24	W
148713 : 467906	152289 : 463709	DS:	1	15	142										0-24	
152289 : 463709	152754 : 463181	DT: Baarn – Amersfoort West	7	21	243										0-24	W
152754 : 463181	152856 : 463080	DÜ:	1	34	233										25-49	W
152856 : 463080	152934 : 463011	DV:	1	45	234										50-74	W
152934 : 463011	153004 : 462967	DW:	1	56	235										75-99	W
153004 : 462967	153104 : 462923	DX:	1	67	238										100-124	W
153104 : 462923	153237 : 462883	DY:	1	0	81										125-149	WL
153237 : 462883	153350 : 462862	DZ:	1	0	71										100-124	WL
153350 : 462862	153448 : 462845	EA:	1	0	60										75-99	WL
153448 : 462845	153593 : 462824	EB: Amersfoort West – Amersfoort Oost	1	0	49										50-74	WL
153593 : 462824	153669 : 462824	EC:	1	0	60										75-99	WL
153669 : 462824	153776 : 462829	ED:	1	0	71										100-124	WL
153776 : 462829	154117 : 462853	EE:	1	0	60										75-99	WL
154117 : 462853	154415 : 462986	EF:	1	0	49										50-74	WL
154415 : 462986	154455 : 463028	EG:	1	0	40										25-49	WL
154455 : 463028	154546 : 463136	EH:	1	34	233										25-49	W
154546 : 463136	155247 : 464051	EI:	7	21	243										0-24	W
155247 : 464051	155600 : 464517	EJ:	1	34	233										25-49	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	Overige
			(afstand in meters)													
155600 : 464517	207590 : 474798	Route 30, Amersfoort Oost – Deventer West				Nee	10	0	0	400	0	0	0	0	0	Soesterberg
155600 : 464517	155751 : 464660	EK: Amersfoort Oost – Barneveld aansl.	0	0	15										0-24	W
155751 : 464660	166056 : 463827	EL:	0	0	12										0-24	
166056 : 463827	168168 : 463803	EM:	0	0	12										0-24	Deelen
168168 : 463803	170172 : 463946	EN:	0	0	15										0-24	W
170172 : 463946	174378 : 466185	EO: Barneveld aansl. – Apeldoorn	0	0	12										0-24	W
174378 : 466185	175459 : 466573	EP:	0	0	15										0-24	W
175459 : 466573	175621 : 466627	EQ:	0	0	12										0-24	W
175621 : 466627	176641 : 466969	ER:	0	0	15										0-24	W
176641 : 466969	192991 : 468205	ES:	0	0	12										0-24	W
192991 : 468205	193865 : 468899	ET:	0	0	15										0-24	W
193865 : 468899	193889 : 468917	EU:	0	0	12										0-24	W
193889 : 468917	194564 : 469194	EV:	0	0	15										0-24	W
194564 : 469194	195142 : 469162	EW: Apeldoorn – Deventer West	0	0	28										25-49	W
195142 : 469162	196095 : 469292	EX:	0	0	15										0-24	W
196095 : 469292	206796 : 474423	EY:	0	0	12										0-24	W
206796 : 474423	207590 : 474798	EZ:	0	0	15										0-24	W
207590 : 474798	207988 : 474538	Route 30, Deventer – West Deventer				Nee	10	0	0	900	0	0	0	0		Deelen
207988 : 474538	207611 : 474787	FA:	0	9	17										0-24	W
207611 : 474787	207988 : 474538	FB:	0	0	32										25-49	W
207988 : 474538	210200 : 474118	Route 30, Deventer – Deventer Oost				Nee	410	400	0	1100	100	100	0	0,95		Deelen K
207988 : 474538	208342 : 474456	FC:	0	12	138										0-24	W
208342 : 474456	209014 : 474686	FD:	0	17	135										25-49	W
209014 : 474686	210200 : 474118	FE:	0	12	138										0-24	W



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën					Warmte/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
210200 : 474118	250778 : 475837	Route 30, Deventer Oost – Hengelo West				Nee	210	200	0	1000	50	50	0	0,95		Deelen
210200 : 474118	210618 : 473906	FF: Deventer Oost – Wierden	0	10	47									0-24		W
210618 : 473906	221906 : 476744	FG:	0	0	18									0-24		Twente
221906 : 476744	231408 : 480664	FH:	0	0	18									0-24		
231408 : 480664	232951 : 481756	FI:	0	10	47									0-24		W
232951 : 481756	236178 : 486419	FJ:	0	0	18									0-24		
236178 : 486419	237901 : 486726	FK:	0	10	47									0-24		W
237901 : 486726	240183 : 486989	FL: Wierden – Almelo	0	0	18									0-24		
240183 : 486989	240920 : 486704	FM: Almelo – Hengelo West	0	10	47									0-24		W
240920 : 486704	241028 : 486617	FN:	0	0	47									25-49		W
241028 : 486617	241366 : 486261	FO:	0	0	54									50-74		W
241366 : 486261	241431 : 486174	FP:	0	0	47									25-49		W
241431 : 486174	241676 : 485536	FQ:	0	10	47									0-24		W
241676 : 485536	250207 : 476149	FR:	0	0	18									0-24		
250207 : 476149	250302 : 476024	FS:	0	10	47									0-24		W
250302 : 476024	250778 : 475837	FT:	0	0	11									0-24		W L
250778 : 475837	251296 : 475756	Route 30, Hengelo West – Hengelo Oost				Nee	1920	200	0	2000	50	50	0	0,48		Twente K
250778 : 475837	250879 : 475821	FU:	0	0	23									0-24		W L
250879 : 475821	251296 : 475756	FV:	0	0	35									25-49		W L
251296 : 475756	267719 : 481409	Route 30, Hengelo Oost – Bad Bentheim (D)				Nee	1900	200	0	1900	50	50	0	0,95		Twente
251296 : 475756	251667 : 475906	FW:	0	0	22									0-24		W L
251667 : 475906	252067 : 476166	FX:	0	15	156									0-24		W
252067 : 476166	259761 : 480716	FY:	0	10	117									0-24		
259761 : 480716	261798 : 480992	FZ:	0	15	156									0-24		W
261798 : 480992	267719 : 481409	GA:	0	10	117									0-24		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën	Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden				
				PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour				PR 10 <sup>8</sup> Contour	A		B2	A	B2	Overige	Weerstation
				(afstand in meters)			A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	(Zie toelichting onderaan tabel)
102453 : 426206	105737 : 424474	Route 35, Kijfhoek aansl. Zuid – Dordrecht				Ja	16560	4760	50	22220	6810	1990	0.13	0.78		Rotterdam
102453 : 426206	103828 : 425266	A:	18	262	1226										0-24	W
103828 : 425266	103962 : 425178	B:	12	162	772										0-24	W
103962 : 425178	104529 : 424778	C:	18	262	1226										0-24	W
104529 : 424778	104740 : 424668	D:	31	260	1226										25-49	W
104740 : 424668	104983 : 424616	E:	18	262	1226										0-24	W
104983 : 424616	105703 : 424479	F:	31	260	1226										25-49	W
105703 : 424479	105737 : 424474	G:	18	262	1226										0-24	W
105737 : 424474	104757 : 412055	Route 35, Dordrecht – Moerdijk racc. aansl.				Ja	16560	4760	50	20220	6810	1290	0.13	0.78		Rotterdam
105737 : 424474	105921 : 423218	H:	17	224	960										0-24	W
105921 : 423218	103473 : 418035	I:	11	148	589										0-24	W
103473 : 418035	103129 : 416934	J:	17	224	960										0-24	W
103129 : 416934	103566 : 415030	K:	11	148	589										0-24	W
103566 : 415030	103783 : 414484	L:	11	148	589										0-24	W
103783 : 414484	104156 : 413523	M:	17	224	960										0-24	W
104156 : 413523	104178 : 413456	N:	30	221	959										25-49	W
104178 : 413456	104416 : 412957	O:	16	146	582										25-49	W
104416 : 412957	104553 : 412610	P:	1	148	583										50-74	W
104553 : 412610	104579 : 412524	Q:	16	146	582										25-49	W
104579 : 412524	104598 : 412462	R:	30	221	959										25-49	W
104598 : 412462	104757 : 412055	S:	17	224	960										0-24	W
104757 : 412055	105031 : 411413	Route 35, Moerdijk racc. aansl. – Lage Zwaluwe				Ja	21660	5960	50	26660	8010	1890	0.14	1		Gilze-Rijen K
104757 : 412055	104770 : 412026	T:	22	266	1194										0-24	W
104770 : 412026	104838 : 411889	U:	34	262	1194										25-49	W
104838 : 411889	104958 : 411600	V:	44	264	1194										50-74	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie		Bijzonderheden	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	Overige
			(afstand in meters)													
104958 : 411600	105019 : 411446	W:	28	175	747										50-74	
105019 : 411446	105031 : 411413	X:	44	264	1194										50-74	W
105031 : 411413	105181 : 410975	Route 35, Lage Zwaluwe – Zevenbergschenhoek aansl.				Ja	20020	5960	50	24940	8010	1890	0.14	1		Giilze-Rijen
105031 : 411413	105044 : 411371	Y:	43	262	1194										50-74	W
105044 : 411371	105076 : 411254	Z:	33	261	1194										25-49	W
105076 : 411254	105181 : 410975	AA:	21	264	1194										0-24	W
105181 : 410975	91050 : 395470	Route 35, Zevenbergschenhoek aansl. – Roosendaal Oost				Ja	19020	4960	50	20340	4260	1890	0.15	0.86		Giilze-Rijen
105181 : 410975	105340 : 410501	AB:	18	261	1194										0-24	W
105340 : 410501	101392 : 406411	AC:	12	168	748										0-24	W
101392 : 406411	100331 : 404733	AD:	18	261	1194										0-24	W
100331 : 404733	96752 : 401080	AE:	12	168	748										0-24	W
96752 : 401080	96381 : 400738	AF:	12	168	748										0-24	Woensdrecht
96381 : 400738	94897 : 399369	AG:	18	261	1194										0-24	W
94897 : 399369	91412 : 395997	AH:	12	168	748										0-24	W
91412 : 395997	91333 : 395820	AI:	18	261	1194										0-24	W
91333 : 395820	91050 : 395470	AJ:	1	69	291										0-24	W L
91050 : 395470	90740 : 395213	Route 35, Roosendaal Oost – Roosendaal				Ja	23370	6160	50	21790	4310	1940	0.06	0.44		Woensdrecht
91050 : 395470	90955 : 395386	AK:	1	89	305										0-24	W L
90955 : 395386	90864 : 395316	AL:	1	85	300										25-49	W L
90864 : 395316	90740 : 395213	AM:	1	84	302										50-74	W L
90740 : 395213	90165 : 394400	Route 35, Roosendaal – Roosendaal West				Ja	23370	6160	50	21790	4310	1940	0.12	0.88		Woensdrecht K
90740 : 395213	90287 : 394744	AN:	1	84	304										75-99	W L
90287 : 394744	90248 : 394662	AO:	1	84	302										50-74	W L
90248 : 394662	90206 : 394543	AP:	1	85	300										25-49	W L

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basinetroutes			Risicoplaats			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>-6</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige		
			PR 10 <sup>-6</sup> Contour	PR 10 <sup>-7</sup> Contour	PR 10 <sup>-8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
90206 : 394543	90182 : 394456	AQ:	1	89	305										0-24	W L
90182 : 394456	90165 : 394400	AR:	21	269	1210										0-24	W
90165 : 394400	89806 : 387096	Route 35, Roosendaal West – Essen (B)				Ja	13070	5560	50	19090	3710	1640	0.19	0.78		Woensdrecht
90165 : 394400	89981 : 393847	AS:	16	244	1104										0-24	W
89981 : 393847	89806 : 387096	AT:	11	153	687										0-24	
131954 : 480163	202936 : 502069	Route 40, Weesp – Zwolle				Ja	1430	910	0	5620	1110	180	0	0.84		Soesterberg
131954 : 480163	132017 : 480093	A: Weesp – Hattem	1	15	142										0-24	
132017 : 480093	132201 : 479918	B:	1	28	140										25-49	
132201 : 479918	132304 : 479844	C:	1	37	141										50-74	
132304 : 479844	132907 : 479717	D:	1	28	140										25-49	
132907 : 479717	133294 : 479874	E:	1	15	142										0-24	
133294 : 479874	134297 : 480793	F:	6	20	243										0-24	W
134297 : 480793	140046 : 485475	G:	1	15	142										0-24	
140046 : 485475	141019 : 486214	H:	6	20	243										0-24	W
141019 : 486214	142531 : 487230	I:	1	15	142										0-24	
142531 : 487230	143339 : 487446	J:	6	20	243										0-24	W
143339 : 487446	143601 : 487510	K:	1	34	233										25-49	W
143601 : 487510	144243 : 487626	L:	6	20	243										0-24	W
144243 : 487626	148366 : 490155	M:	1	15	142										0-24	
148366 : 490155	148846 : 490449	N:	6	20	243										0-24	W
148846 : 490449	149487 : 490848	O:	1	34	233										25-49	W
149487 : 490848	149804 : 491057	P:	6	20	243										0-24	W
149804 : 491057	159177 : 498475	Q:	1	15	142										0-24	
159177 : 498475	160051 : 499329	R:	6	20	243										0-24	W
160051 : 499329	160862 : 501322	S:	1	15	142										0-24	
160862 : 501322	160753 : 503115	T:	6	20	243										0-24	W
160753 : 503115	160975 : 504938	U:	1	15	142										0-24	
160975 : 504938	161508 : 506062	V:	6	20	243										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
161508 : 506062	162615 : 506759	W:	1	15	142									0-24		
162615 : 506759	162906 : 506807	X:	1	28	140									25-49		
162906 : 506807	165298 : 506645	Y:	1	15	142									0-24		
165298 : 506645	167226 : 506743	Z:	6	20	243									0-24	W	
167226 : 506743	173908 : 506595	AA:	1	15	142									0-24		
173908 : 506595	176714 : 505441	AB:	1	15	142									0-24		Deelen
176714 : 505441	178704 : 505041	AC:	6	20	243									0-24		W
178704 : 505041	187897 : 504931	AD:	1	15	142									0-24		W
187897 : 504931	188977 : 505486	AE:	6	20	243									0-24		W
188977 : 505486	191152 : 504695	AF:	1	15	142									0-24		W
191152 : 504695	191752 : 503638	AG:	6	20	243									0-24		W
191752 : 503638	199922 : 500192	AH:	1	15	142									0-24		W
199922 : 500192	200861 : 500528	AI: Hattem – Zwolle	6	20	243									0-24		W
200861 : 500528	201453 : 500869	AJ:	1	15	142									0-24		W
201453 : 500869	202126 : 502319	AK:	6	20	243									0-24		W
202126 : 502319	202366 : 502375	AL:	1	34	233									25-49		W
202366 : 502375	202569 : 502289	AM:	6	20	243									0-24		W
202569 : 502289	202709 : 502199	AN:	1	34	233									25-49		W
202709 : 502199	202936 : 502069	AO:	1	45	234									50-74		W
202936 : 502069	203729 : 501595	Route 40, Zwolle – Zwolle Oost	Ja	1430	910	0	6620	1110	180	0	0.84			Deelen K		
203729 : 501595	203099 : 501984	AP:	1	34	233									25-49		W
203099 : 501984	203383 : 501816	AQ:	8	21	243									0-24		W
203383 : 501816	203615 : 501673	AR:	1	34	233									25-49		W
203615 : 501673	203729 : 501595	AS:	8	21	243									0-24		W
203729 : 501595	206017 : 502288	Route 40, Zwolle Oost – Herfte aansl.	Ja	1430	910	0	6120	1110	180	0	0.84			Deelen		
206017 : 502288	204204 : 501408	AT:	7	21	243									0-24		W
204204 : 501408	205607 : 501962	AU:	1	15	142									0-24		W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën	Warmte/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Overige					
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	(Zie toelichting onderaan tabel)	
205607 : 501962	206017 : 502288	AV:	7	21	243	Ja	1430	910	0	5620	1110	180	0	0.84	0-24	W
206017 : 502288	237437 : 576872	Route 40, Herfte – aansl. Haren aansl.														Deelen
206017 : 502288	206619 : 502766	AW: Herfte aansl. – Meppel	6	20	243										0-24	W
206619 : 502766	211470 : 510860	AX:	1	15	142										0-24	W
211470 : 510860	212017 : 512234	AY:	6	20	243										0-24	W
212017 : 512234	212811 : 515447	AZ:	1	15	142										0-24	W
212811 : 515447	209707 : 521892	BA:	1	15	142										0-24	Eelde
209707 : 521892	209761 : 522730	BB:	6	20	243										0-24	W
209761 : 522730	209842 : 523170	BC:	1	34	233										25-49	W
209842 : 523170	210201 : 523939	BD:	6	20	243										0-24	W
210201 : 523939	216897 : 524447	BE: Meppel – Onnen	1	15	142										0-24	W
216897 : 524447	218180 : 524517	BF:	6	20	243										0-24	W
218180 : 524517	227550 : 527377	BG:	1	15	142										0-24	W
227550 : 527377	228778 : 528614	BH:	6	20	243										0-24	W
228778 : 528614	229366 : 531517	BI:	1	15	142										0-24	W
229366 : 531517	229566 : 532497	BJ:	6	20	243										0-24	W
229566 : 532497	231196 : 540536	BK:	1	15	142										0-24	W
231196 : 540536	231566 : 542357	BL:	6	20	243										0-24	W
231566 : 542357	234275 : 555718	BM:	1	15	142										0-24	W
234275 : 555718	234866 : 557568	BN:	6	20	243										0-24	W
234866 : 557568	238349 : 572910	BO:	1	15	142										0-24	W
238349 : 572910	238335 : 573722	BP:	6	20	243										0-24	W
238335 : 573722	238340 : 573959	BQ:	1	34	233										25-49	W
238340 : 573959	238343 : 574274	BR:	1	45	234										50-74	W
238343 : 574274	238341 : 574492	BS:	1	55	235										75-99	W
238341 : 574492	238227 : 574918	BT:	1	66	237										100-124	W
238227 : 574918	238133 : 575137	BU:	1	55	235										75-99	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
238133 : 575137	237848 : 575876	BV:	1	45	234									50-74		W
237848 : 575876	237797 : 575977	BW:	1	34	233									25-49		W
237797 : 575977	237437 : 576872	BX: Onnen – Haren aansl.	6	20	243									0-24		W
237437 : 576872	235981 : 579778	Route 40, Haren aansl – Groningen Oost				Ja	350	550	0	4000	750	0	0	0.18		Eelde
237437 : 576872	237211 : 577435	BY:	1	16	53									0-24		W
237211 : 577435	236369 : 579418	BZ:	1	13	25									0-24		W
236369 : 579418	235981 : 579778	CA:	1	16	53									0-24		W
235981 : 579778	231901 : 590184	Route 40, Groningen Oost – Sauwerd				Ja	2100	550	200	12750	750	0	0	0.18		Eelde
235981 : 579778	234792 : 580678	CB: Groningen – Oost Groningen	11	22	155									0-24		W
234792 : 580678	234705 : 580745	CC:	5	17	118									0-24		W
234705 : 580745	233866 : 581087	CD:	11	22	155									0-24		W
233866 : 581087	233749 : 581066	CE:	15	36	156									25-49		W
233749 : 581066	233684 : 581061	CF: Groningen – Groningen West	1	47	159									50-74		W
233684 : 581061	233466 : 581067	CG:	15	36	156									25-49		W
233466 : 581067	232653 : 581033	CH:	11	22	155									0-24		W
232653 : 581033	232518 : 582603	CI: Groningen – West Sauwerd	5	17	118									0-24		W
232518 : 582603	233212 : 584191	CJ:	11	22	155									0-24		W
233212 : 584191	231882 : 588618	CK:	5	17	118									0-24		W
231882 : 588618	231901 : 590184	CL:	11	22	155									0-24		W
231901 : 590184	257760 : 595239	Route 40, Sauwerd – Delfzijl				Ja	2100	550	200	9850	750	0	0	0.18		Eelde
231901 : 590184	232148 : 590662	CM:	10	21	155									0-24		W
232148 : 590662	234508 : 591523	CN:	1	16	118									0-24		W
234508 : 591523	236022 : 592071	CO:	10	21	155									0-24		W
236022 : 592071	241053 : 593894	CP:	1	16	118									0-24		W
241053 : 593894	242552 : 594437	CQ:	10	21	155									0-24		W
242552 : 594437	244891 : 595175	CR:	1	16	118									0-24		W
244891 : 595175	245886 : 595084	CS:	10	21	155									0-24		W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)					Warmte/Koude Bleve verhouding					Breedte-categorie
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)	
245886 : 595084	252261 : 594384	CT:	1	16	118										0-24		
252261 : 594384	253962 : 594401	CU:	10	21	155										0-24	W	
253962 : 594401	256250 : 595020	CV:	1	16	118										0-24		
256250 : 595020	257390 : 595259	CW:	10	21	155										0-24	W	
257390 : 595259	257760 : 595239	CX:	1	11	36										0-24	W L	
185612 : 331747	186524 : 332755	Route 50, Lutterade racc. DSM – Lutterade				Ja	15900	3500	0	6200	5500	0	0	0.43		Beek	
185612 : 331747	185923 : 332121	A:	1	16	166										0-24	W L	
185923 : 332121	186135 : 332361	B:	1	0	118										0-24	L	
186135 : 332361	186524 : 332755	C:	1	16	166										0-24	W L	
186524 : 332755	187804 : 334268	Route 50, Lutterade – Sittard aansl.				Ja	18900	7000	0	6600	5500	0	0	0.63		Beek	
186524 : 332755	186926 : 332230	D:	12	149	333										0-24	W	
186926 : 332230	187224 : 333583	E:	1	111	237										0-24		
187224 : 333583	187804 : 334268	F:	12	149	333										0-24	W	
187804 : 334268	188206 : 335240	Route 50, Sittard aansl. – Sittard				Ja	21570	7000	0	6600	5500	0	0	0.63		Beek K	
187804 : 334268	187879 : 334368	G:	12	153	338										0-24	W	
187879 : 334368	188056 : 334700	H:	19	154	319										25-49	W	
188056 : 334700	188152 : 334959	I:	1	156	320										50-74	W	
188152 : 334959	188206 : 335240	J:	19	154	319										25-49	W	
188206 : 335240	197807 : 356894	Route 50, Sittard – Roermond				Ja	13900	3500	0	6200	5500	0	0	0.86		Beek	
188206 : 335240	188207 : 335295	K:	1	135	258										25-49	W	
188207 : 335295	188119 : 336190	L:	10	135	274										0-24	W	
188119 : 336190	188145 : 340539	M:	1	83	195										0-24		
188145 : 340539	189019 : 344083	N:	10	135	274										0-24	W	
189019 : 344083	191891 : 349487	O:	1	83	195										0-24		
191891 : 349487	193339 : 350933	P:	10	135	274										0-24	W	
193339 : 350933	194466 : 352048	Q:	1	83	195										0-24		
194466 : 352048	195217 : 352806	R:	10	135	274										0-24	W	



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
195217 : 352806	197130 : 354989	S:	1	83	195										0-24	
197130 : 354989	197388 : 355907	T:	10	135	274										0-24	W
197388 : 355907	197448 : 356080	U:	1	135	258										25-49	W
197448 : 356080	197537 : 356395	V:	1	136	259										50-74	W
197537 : 356395	197612 : 356586	W:	1	135	258										25-49	W
197612 : 356586	197807 : 356894	X:	10	135	274										0-24	W
197807 : 356894	210014 : 374689	Route 50, Roermond – Venlo Oost				Nee	12400	3500	0	1600	2500	0	0	1.24		Beek
197807 : 356894	198097 : 357322	Y:	0	131	275										0-24	W
198097 : 357322	199209 : 359428	Z:	0	71	193										0-24	
199209 : 359428	199594 : 360350	AA:	0	131	275										0-24	W
199594 : 360350	200144 : 361014	AB:	0	71	193										0-24	
200144 : 361014	200898 : 361671	AC:	0	131	275										0-24	W
200898 : 361671	202927 : 365580	AD:	0	71	193										0-24	
202927 : 365580	203651 : 366729	AE:	0	131	275										0-24	W
203651 : 366729	206856 : 371458	AF:	0	71	193										0-24	
206856 : 371458	208187 : 372869	AG:	0	131	275										0-24	W
208187 : 372869	208777 : 373302	AH:	0	71	193										0-24	
208777 : 373302	209871 : 374142	AI:	0	71	193											Volkel
209871 : 374142	210014 : 374689	AJ:	0	131	275										0-24	W
135659 : 397053	148322 : 408261	Route 61, Tilburg aansl. – Vuight				Nee	700	200	0	1050	50	50	0	0.95		Gilze-Rijen
135659 : 397053	136074 : 397432	A:	0	11	122										0-24	W
136074 : 397432	136816 : 398867	B:	0	4	29										0-24	
136816 : 398867	137400 : 399967	C:	0	11	122										0-24	W
137400 : 399967	147387 : 407395	D:	0	4	29										0-24	
147387 : 407395	148322 : 408261	E:	0	11	122										0-24	W
185423 : 434174	187281 : 435036	Route 62, Eist noordwestboog – Ressen Noord				Nee	1000	0	0	0	0	0	0	0		Deelen
185423 : 434174	186437 : 434349	A:	9	93	410										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen				Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond		PR 10 <sup>8</sup> Contour	PAG	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour			A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		
			(afstand in meters)													
186437 : 434349	187115 : 434522	B:	1	18	260											
187115 : 434522	187281 : 435036	C:	9	93	410											
187281 : 435036	211582 : 463864	Route 62, Resen Noord – Zutphen Twentekanaal aansl.				Nee	1700	200	0	1050	50	50	0	0,95	0-24	W
187281 : 435036	187211 : 436218	D: Resen Noord – Arnhem West aansl.	0	13	153										0-24	W
187211 : 436218	187633 : 443866	E:	0	6	111										0-24	
187633 : 443866	189169 : 444361	F:	0	13	153										0-24	W
189169 : 444361	189680 : 444304	G: Arnhem West aansl. – Arnhem	0	21	154										25-49	W
189680 : 444304	189745 : 444293	H:	0	13	153										0-24	W
189745 : 444293	189963 : 444248	I:	0	21	154										25-49	W
189963 : 444248	190102 : 444219	J:	0	0	157										50-74	W
190102 : 444219	190371 : 444169	K:	0	0	160										75-99	W
190371 : 444169	190453 : 444170	L: Arnhem – Velperpoort aansl.	0	0	157										50-74	W
190453 : 444170	190554 : 444179	M:	0	21	154										25-49	W
190554 : 444179	191344 : 444280	N:	0	13	153										0-24	W
191344 : 444280	191429 : 444265	O:	0	6	111										0-24	
191429 : 444265	192556 : 444099	P:	0	13	153										0-24	W
192556 : 444099	203463 : 450279	Q: Velperpoort aansl. – Zutphen	0	6	111										0-24	
203463 : 450279	204588 : 451640	R:	0	13	153										0-24	W
204588 : 451640	208792 : 461485	S:	0	6	111										0-24	
208792 : 461485	210089 : 462095	T:	0	13	153										0-24	W
210089 : 462095	210524 : 462425	U:	0	21	154										25-49	W
210524 : 462425	210535 : 462439	V:	0	13	153										0-24	W
210535 : 462439	210637 : 462595	W:	0	21	154										25-49	W
210637 : 462595	210738 : 462749	X:	0	0	157										50-74	W
210738 : 462749	210773 : 462796	Y:	0	0	160										75-99	W
210773 : 462796	210899 : 462942	Z: Zutphen – Zutphen Twentekanaal aansl.	0	0	157										50-74	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaats			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour		PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Overige
					(afstand in meters)		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
210899 : 462942	211016 : 463076	AA:	0	21	154										25-49		W
211016 : 463076	211582 : 463864	AB:	0	13	153										0-24		W
211582 : 463864	210200 : 474118	Route 62, Zutphen Twentekanaal aansl. – Deventer Oost				Nee	200	200	0	100	50	50	0	0.95			Deelen
211582 : 463864	211774 : 464255	AC:	0	0	45										0-24		W
211774 : 464255	210606 : 473594	AD:	0	0	11										0-24		
210606 : 473594	210200 : 474118	AE:	0	0	45										0-24		W
148830 : 412297	187281 : 435036	Route 64, Den Bosch Diezebrug aansl. – Ressen Noord				Nee	700	200	0	1050	50	50	0	0.95			Volkel
148830 : 412297	149420 : 412556	A: Den Bosch Diezebrug aansl. – Nijmegen	0	11	122										0-24		W
149420 : 412556	164192 : 419289	B:	0	4	29										0-24		
164192 : 419289	166893 : 419790	C:	0	11	122										0-24		W
166893 : 419790	172646 : 423171	D:	0	4	29										0-24		
172646 : 423171	173494 : 423701	E:	0	11	122										0-24		W
173494 : 423701	174135 : 424060	F:	0	4	29										0-24		
174135 : 424060	175121 : 424223	G:	0	11	122										0-24		W
175121 : 424223	186568 : 427476	H:	0	4	29										0-24		
186568 : 427476	186941 : 428102	I:	0	11	122										0-24		W
186941 : 428102	187172 : 428846	J:	0	15	121										25-49		W
187172 : 428846	187380 : 429506	K: Nijmegen – Ressen aansl.	0	11	122										0-24		W
187380 : 429506	187379 : 433427	L:	0	4	29										0-24		
187379 : 433427	187318 : 434425	M:	0	11	122										0-24		W
187318 : 434425	187315 : 434472	N: Ressen aansl. – Ressen Noord	0	4	29										0-24		
187315 : 434472	187281 : 435036	O:	0	11	122										0-24		W
127902 : 464254	147554 : 430097	Route 71, Breukelen – Betuwe-route Meteren				Nee	600	200	0	2750	200	100	0.00	1.98			Soesterberg
127902 : 464254	128292 : 463245	A: Breukelen – Utrecht Noord	0	17	53										25-49		
128292 : 463245	130144 : 461500	B:	0	11	55										0-24		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen				PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico								
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)		Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
				PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour			PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3			D4
130144 : 461500	132453 : 459285	C:	0	15	145										0-24	W
132453 : 459285	134684 : 457177	D:	0	11	55										0-24	
134684 : 457177	135263 : 456591	E:	0	15	145										0-24	W
135263 : 456591	135345 : 456529	F:	0	28	142										25-49	W
135345 : 456529	135658 : 456339	G:	0	37	144										50-74	W
135658 : 456339	135883 : 455958	H: Utrecht Noord – Lunetten	0	0	39										50-74	W L
135883 : 455958	135919 : 455881	I:	0	0	49										75-99	W L
135919 : 455881	136089 : 455555	J:	0	0	58										100-124	W L
136089 : 455555	136283 : 455198	K:	0	0	49										75-99	W L
136283 : 455198	136441 : 454925	L:	0	46	146										75-99	W
136441 : 454925	136537 : 454781	M:	0	37	144										50-74	W
136537 : 454781	136607 : 454706	N:	0	28	142										25-49	W
136607 : 454706	138486 : 452803	O:	0	15	145										0-24	W
138486 : 452803	139367 : 451007	P: Lunetten – Geldermalsen	0	11	55										0-24	
139367 : 451007	139797 : 449958	Q:	0	15	145										0-24	W
139797 : 449958	139961 : 449560	R:	0	11	55										0-24	
139961 : 449560	141002 : 446820	S:	0	15	145										0-24	W
141002 : 446820	142377 : 442516	T:	0	11	55										0-24	
142377 : 442516	142938 : 441571	U:	0	15	145										0-24	W
142938 : 441571	143499 : 440626	V:	0	11	55										0-24	
143499 : 440626	144062 : 439678	W:	0	15	145										0-24	W
144062 : 439678	146602 : 434333	X:	0	11	55										0-24	
146602 : 434333	146918 : 433108	Y:	0	15	145										0-24	W
146918 : 433108	146946 : 432969	Z:	0	28	142										25-49	W
146946 : 432969	147082 : 432449	AA:	0	37	144										50-74	W
147082 : 432449	147108 : 432343	AB:	0	28	142										25-49	W
147108 : 432343	146774 : 430527	AC: Geldermalsen – Betuweroute Mieren	0	15	145										0-24	W
146774 : 430527	146881 : 430301	AD:	0	11	55										0-24	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën		Warmte/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Bijzonderheden				
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour			A	B2			A	B2	Overige		
				(afstand in meters)												
146881 : 430301	147554 : 430097	AE:	0	15	145		700	200	0	1050	50	50	0	0.95	0-24	W
148830 : 412297	148322 : 408261	Route 72, Den Bosch Diezebrug aansl. - Vught				Nee										Eindhoven
148830 : 412297	148615 : 411663	A:	0	11	122										0-24	W
148615 : 411663	148571 : 411473	B:	0	15	121										25-49	W
148571 : 411473	148439 : 410999	C:	0	0	121										50-74	W
148439 : 410999	148406 : 410884	D:	0	15	121										25-49	W
148406 : 410884	148350 : 410184	E:	0	11	122										0-24	W
148350 : 410184	148277 : 408848	F:	0	4	29										0-24	W
148277 : 408848	148322 : 408261	G:	0	11	122										0-24	W
147017 : 431307	147554 : 430097	Route 75, Betuweroute aansl. Noord - Betuweroute Meteren				Nee	600	200	0	2750	200	100	0	1.98	0-24	Soesterberg
147017 : 431307	146708 : 430869	A:	0	15	145										0-24	W
146708 : 430869	146914 : 430161	B:	0	11	55										0-24	W
146914 : 430161	147554 : 430097	C:	0	15	145										0-24	W
186524 : 332755	177289 : 307698	Route 100, Lutterade - Visé (B)				Nee	3000	3500	0	400	0	0	0	0.4	0-24	Beek
186524 : 332755	185930 : 332075	A: Lutterade - Maastricht	0	0	147										0-24	W
185930 : 332075	185187 : 331173	B:	0	14	190										0-24	W
185187 : 331173	184123 : 329919	C:	0	0	147										0-24	W
184123 : 329919	183152 : 328793	D:	0	14	190										0-24	W
183152 : 328793	183029 : 328686	E:	0	22	185										25-49	W
183029 : 328686	182413 : 328433	F:	0	14	190										0-24	W
182413 : 328433	179604 : 322951	G:	0	0	147										0-24	W
179604 : 322951	179721 : 321962	H:	0	14	190										0-24	W
179721 : 321962	178449 : 320408	I:	0	0	147										0-24	W
178449 : 320408	177363 : 318675	J:	0	14	190										0-24	W
177363 : 318675	177314 : 318578	K:	0	22	185										25-49	W
177314 : 318578	177472 : 317801	L: Maastricht - Visé (B)	0	0	95										50-74	W L
177472 : 317801	177485 : 317706	M:	0	0	95										25-49	W L

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie		Overige		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
177485 : 317706	177680 : 317283	N:	0	0	97												W L
177680 : 317283	178186 : 316729	O:	0	14	190												W
178186 : 316729	178005 : 309865	P:	0	0	147												W
178005 : 309865	177580 : 308579	Q:	0	14	190												W
177580 : 308579	177289 : 307698	R:	0	0	147												W
162895 : 384012	197807 : 356894	Route 110, Eindhoven – Roermond				Ja	1500	2300	0	4600	3750	0	0	0	0,73		Eindhoven
162895 : 384012	163724 : 383881	A: Eindhoven – Weert	5	23	166												W
163724 : 383881	165648 : 382075	B:	1	15	119												W
165648 : 382075	166274 : 381326	C:	5	23	166												W
166274 : 381326	166411 : 381162	D:	1	34	160												W
166411 : 381162	166754 : 380531	E:	5	23	166												W
166754 : 380531	167847 : 376983	F:	1	15	119												W
167847 : 376983	168720 : 374986	G:	5	23	166												W
168720 : 374986	171580 : 369132	H:	1	15	119												W
171580 : 369132	172115 : 368035	I:	5	23	166												W
172115 : 368035	174997 : 362516	J:	1	15	119												W
174997 : 362516	176277 : 362271	K:	5	23	166												W
176277 : 362271	176374 : 362246	L: Weert – Roermond	1	34	160												W
176374 : 362246	176544 : 362213	M:	1	44	162												W
176544 : 362213	176859 : 362192	N:	1	55	166												W
176859 : 362192	176952 : 362199	O:	1	44	162												W
176952 : 362199	177349 : 362182	P:	1	34	160												W
177349 : 362182	178102 : 362122	Q:	5	23	166												W
178102 : 362122	185184 : 361286	R:	1	15	119												W
185184 : 361286	192842 : 360095	S:	1	15	119												Beek
192842 : 360095	194818 : 359973	T:	5	23	166												W
194818 : 359973	198120 : 357460	U:	1	15	119												W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen				Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds		PAG	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieën			Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		
			(afstand in meters)													
198120 : 357460	197807 : 356894	V:	5	23	166		1000	2300	0	4600	3750	0	0	0.73	0-24	W
105181 : 410975	111159 : 400589	Route 120, Zevenbergschenhoek aansl. – Breda aansl.			Ja											
105181 : 410975	105362 : 410508	A:	5	21	157										0-24	W
105362 : 410508	107251 : 405947	B:	1	15	98										0-24	
107251 : 405947	107698 : 404885	C:	5	21	157										0-24	W
107698 : 404885	111159 : 400589	D:	1	15	98										0-24	
211582 : 463864	243672 : 474595	Route 130, Zutphen Twentekanaal aansl. – Delden			Nee		1700	200	0	1050	50	50	0	0.95		Deelen
211582 : 463864	211987 : 464204	A:	0	6	111										0-24	
211987 : 464204	212943 : 464487	B:	0	13	153										0-24	W
212943 : 464487	218349 : 465155	C:	0	6	111										0-24	
218349 : 465155	220094 : 465106	D:	0	13	153										0-24	W
220094 : 465106	225045 : 464977	E:	0	6	111										0-24	
225045 : 464977	225656 : 464861	F:	0	13	153										0-24	W
225656 : 464861	226844 : 464869	G:	0	13	153										0-24	Twente
226844 : 464869	231549 : 468410	H:	0	6	111										0-24	W
231549 : 468410	232556 : 469249	I:	0	13	153										0-24	W
232556 : 469249	236066 : 471986	J:	0	6	111										0-24	
236066 : 471986	237858 : 472073	K:	0	13	153										0-24	W
237858 : 472073	243246 : 474335	L:	0	6	111										0-24	
243246 : 474335	243672 : 474595	M:	0	13	153										0-24	W
243672 : 474595	250778 : 475837	Route 130, Delden – Hengelo West			Nee		1910	200	0	1100	50	50	0	0.95		Twente
243672 : 474595	244100 : 474856	N:	0	13	156										0-24	W
244100 : 474856	244877 : 475330	O:	0	6	117										0-24	
244877 : 475330	246544 : 475566	P:	0	13	156										0-24	W
246544 : 475566	250243 : 475806	Q:	0	6	117										0-24	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaatsen			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour		PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieleën			Warmte/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Overige
								A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI (Zie toelichting onderaan tabel)
250243 : 475806	250778 : 475837	R:	0	13	156	Nee	0	0	0	500	0	0	0	0	0	0-24	W
207590 : 474798	203729 : 501595	Route 150, Deventer West – Zwolle Oost															Deelen
207590 : 474798	207076 : 475185	A:	0	0	16											0-24	W
207076 : 475185	204736 : 482265	B:	0	0	13											0-24	
204736 : 482265	204728 : 484112	C:	0	0	16											0-24	W
204728 : 484112	203948 : 501025	D:	0	0	13											0-24	
203948 : 501025	203729 : 501595	E:	0	0	16											0-24	W
105737 : 424474	109152 : 425448	Route 170, Dordrecht – Industriegebied De Staart				Nee	0	0	0	2000	0	700	0	0	0	0-24	Rotterdam
105737 : 424474	108344 : 423986	A:	0	18	637											0-24	W
108344 : 423986	109817 : 424054	B:	0	12	335											0-24	
109817 : 424054	110307 : 424891	C:	0	18	637											0-24	W
110307 : 424891	110214 : 425117	D:	0	12	335											0-24	
110214 : 425117	109152 : 425448	E:	0	18	637											0-24	W
44085 : 359140	43778 : 360356	Route 180, Zelzate (B) – Sas van Gent				Nee	4600	1160	0	3250	910	80	0,09	0,21			Viissingen
44085 : 359140	44029 : 359434	A:	0	15	176											0-24	
44029 : 359434	43778 : 360356	B:	0	70	240											0-24	W
43778 : 360356	46085 : 367369	Route 180, Sas van Gent – Sluiskil aansl.				Nee	4600	2160	0	3250	910	80	0,09	0,11			Viissingen K
43778 : 360356	43699 : 361401	C:	0	73	250											0-24	W
43699 : 361401	43816 : 362113	D:	0	15	181											0-24	
43816 : 362113	44205 : 363031	E:	0	73	250											0-24	W
44205 : 363031	46086 : 366859	F:	0	15	181											0-24	
46086 : 366859	46085 : 367369	G:	0	73	250											0-24	W
46085 : 367369	44028 : 372891	Route 180, Sluiskil aansl. – Sluiskil racc. Dow Chemical				Nee	4600	660	0	3250	910	80	0,09	0,37			Viissingen
46085 : 367369	44139 : 372523	H:	0	68	235											0-24	W
44139 : 372523	44028 : 372891	I:	0	15	174											0-24	



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie		Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI (Zie toelichting onderaan tabel)
231901 : 590184	246440 : 604647	Route 190, Sauwerd – Roode-school				Nee	0	0	0	2900	0	0	0	0	0	Eelde
231901 : 590184	231909 : 590752	A:	0	14	22										0-24	W
231909 : 590752	230772 : 593536	B:	0	11	18										0-24	W
230772 : 593536	230385 : 595110	C:	0	14	22										0-24	W
230385 : 595110	230271 : 597075	D:	0	11	18										0-24	W
230271 : 597075	230443 : 598523	E:	0	14	22										0-24	W
230443 : 598523	233055 : 600580	F:	0	11	18										0-24	W
233055 : 600580	234017 : 601584	G:	0	14	22										0-24	W
234017 : 601584	235549 : 602306	H:	0	11	18										0-24	W
235549 : 602306	236947 : 602311	I:	0	14	22										0-24	W
236947 : 602311	242906 : 603847	J:	0	11	18										0-24	W
242906 : 603847	244272 : 603741	K:	0	14	22										0-24	W
244272 : 603741	245328 : 603617	L:	0	11	18										0-24	W
245328 : 603617	246440 : 604647	M:	0	14	22										0-24	W
96995 : 430847	96214 : 431222	Route 201, Barendrecht aansl. – Barendrecht vork				Ja	34630	17720	580	144480	5695	4760	0.2	0.49		Rotterdam V1
96995 : 430847	96214 : 431222	A:	30	347	1497										0-24	W
96214 : 431222	92883 : 430976	Route 201, Barendrecht vork – Waalhaven Zuid Oost				Ja	35150	17470	540	138890	11390	2455	0.18	0.57		Rotterdam V1
96214 : 431222	94766 : 431276	B:	30	257	1070										0-24	W
94766 : 431276	94025 : 431201	C:	30	257	1070										0-24	W
94025 : 431201	93253 : 431055	D:	30	257	1070										0-24	W
93253 : 431055	92883 : 430976	E:	37	253	1070										25-49	W
92883 : 430976	88928 : 431942	Route 201, Waalhaven Zuid Oost – Waalhaven Zuid West				Ja	17080	9010	280	67070	5870	2530	0.2	0.57		Rotterdam V1
92883 : 430976	92580 : 430928	F: Waalhaven Zuid Oost – Waalhaven Zuid	32	228	1070										25-49	W
92580 : 430928	92391 : 430961	G:	30	231	1071										0-24	W
92391 : 430961	91607 : 431454	H:	30	231	1071										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaats			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalents)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	Overige
			(afstand in meters)													
91607 : 431454	90735 : 431891	I:	30	231	1071										0-24	W
90735 : 431891	90638 : 431894	J:	32	228	1070										25-49	W
90638 : 431894	90543 : 431879	K:	42	229	1071										50-74	W
90543 : 431879	90459 : 431859	L:	52	230	1071										75-99	W
90459 : 431859	90400 : 431850	M:	63	232	1071										100-124	W
90400 : 431850	89825 : 431826	N: Waalhaven Zuid – Waalhaven Zuid West	73	235	1071										125-149	W
89825 : 431826	89744 : 431823	O:	63	232	1071										100-124	W
89744 : 431823	89403 : 431849	P:	52	230	1071										75-99	W
89403 : 431849	89277 : 431853	Q:	42	229	1071										50-74	W
89277 : 431853	89120 : 431881	R:	32	228	1070										25-49	W
89120 : 431881	88928 : 431942	S:	30	231	1071										0-24	W
88928 : 431942	86769 : 432638	Route 201, Waalhaven Zuid West – Pernis				Ja	33130	17470	540	130110	11390	4910	0.2	0.57		Rotterdam V1
86769 : 432638	86769 : 432638	T:	30	354	1519										0-24	W
86769 : 432638	79148 : 431631	Route 201, Pernis – Botlek				Ja	32680	18120	560	128550	11820	5100	0.2	0.57		Rotterdam V1
85209 : 432614	85209 : 432614	U:	30	364	1549										0-24	W
85209 : 432614	84512 : 432591	V:	39	359	1549										25-49	W
84512 : 432591	83760 : 432470	W:	30	364	1549										0-24	W
83760 : 432470	83733 : 432467	X:	39	359	1549										25-49	W
83733 : 432467	82691 : 432146	Y:	30	364	1549										0-24	W
82691 : 432146	82279 : 432006	Z:	30	364	1549										0-24	W
82279 : 432006	80369 : 431734	AA:	30	364	1549										0-24	W
80369 : 431734	79920 : 431681	AB:	39	359	1549										25-49	W
79920 : 431681	79148 : 431631	AC:	30	364	1549										0-24	W
79148 : 431631	74636 : 435411	Route 201, Botlek – Europoort				Ja	38120	29120	0	141980	9990	4590	0.08	0.57		Rotterdam V1
79148 : 431631	77791 : 432018	AD:	30	351	1449										0-24	W
77791 : 432018	75468 : 435423	AE:	30	351	1449										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplaats		PAG		Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plaafond	GR-plaafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)			Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour				PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A		
75468 : 435423	74636 : 435411	AF:	30	351	1449												Hoek van Holland V1
74636 : 435411	61478 : 440730	Route 201, Europort – Maasvlakte			Ja	39700	9700	0	141840	10660	4900	0.1	0.57				Hoek van Holland V1
74636 : 435411	73836 : 435935	AG:	30	340	1495												0-24
73836 : 435935	73073 : 436527	AH:	30	340	1495												0-24
73073 : 436527	72417 : 437073	AI:	39	336	1494												25-49
72417 : 437073	71777 : 437676	AJ:	30	340	1495												0-24
71777 : 437676	71707 : 437809	AK:	30	340	1495												0-24
71707 : 437809	71196 : 438657	AL:	30	340	1495												0-24
71196 : 438657	69070 : 439287	AM:	30	340	1495												0-24
69070 : 439287	67210 : 439937	AN:	30	340	1495												0-24
67210 : 439937	63189 : 438798	AO:	30	340	1495												0-24
63189 : 438798	61478 : 440730	AP:	30	340	1495												0-24
100368 : 427447	147554 : 430097	Route 202, Kijfhoek – Betuwe- route Meteren			Ja	50920	6240	730	111880	6380	3920	0.15	0.89				Rotterdam V2
100368 : 427447	100595 : 427290	A:	30	280	1298												0-24
100595 : 427290	102156 : 426618	B:	30	280	1298												0-24
102156 : 426618	107655 : 428535	C:	30	280	1298												0-24
107655 : 428535	108815 : 428033	D:	30	280	1298												0-24
108815 : 428033	129045 : 428331	E:	30	280	1298												0-24
129045 : 428331	130203 : 428179	F:	30	280	1298												0-24
130203 : 428179	130363 : 428156	G:	30	280	1298												0-24
130363 : 428156	131521 : 428000	H:	30	280	1298												0-24
131521 : 428000	142006 : 429076	I:	30	280	1298												0-24
142006 : 429076	146535 : 430103	J:	30	280	1298												Soesterberg V2
146535 : 430103	147554 : 430097	K:	30	280	1298												0-24

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
147554 : 430097	206648 : 435017	Route 202, Betuweroute Meteren – Emmerich (D)	30	284	1320	Ja	50850	6580	700	110380	6720	4060	0.14	0.98		Soesterberg V2
147554 : 430097	149263 : 430240	L: Betuweroute Meteren – Elst noordwestboog	30	284	1320										0-24	W
149263 : 430240	169821 : 437332	M:	30	284	1320										0-24	Deelen V2
169821 : 437332	170254 : 437322	N:	30	284	1320										0-24	W
170254 : 437322	172690 : 437032	O:	30	284	1320										0-24	W
172690 : 437032	180256 : 436332	P:	30	284	1320										0-24	W
180256 : 436332	181835 : 435357	Q:	30	284	1320										0-24	W
181835 : 435357	182057 : 435187	R:	38	283	1320										25-49	W
182057 : 435187	182648 : 434888	S:	48	285	1320										50-74	W
182648 : 434888	182906 : 434757	T:	38	283	1320										25-49	W
182906 : 434757	183994 : 434222	U:	48	285	1320										50-74	W
183994 : 434222	184374 : 434133	V:	59	288	1320										75-99	W
184374 : 434133	184920 : 434123	W:	48	285	1320										50-74	W
184920 : 434123	185243 : 434153	X:	38	283	1320										25-49	W
185243 : 434153	187131 : 434452	Y:	30	284	1320										0-24	W
187131 : 434452	197651 : 437083	Z: Elst noordwestboog – Zevenaer	30	284	1320										0-24	W
197651 : 437083	198852 : 437499	AA:	30	284	1320										0-24	W
198852 : 437499	202461 : 437236	AB:	30	284	1320										0-24	W
202461 : 437236	205921 : 435600	AC: Zevenaer – Emmerich (D)	30	284	1320										0-24	W
205921 : 435600	206648 : 435017	AD:	30	284	1320										0-24	W
206648 : 435017	100377 : 427448	Route 203, Kijfhoek aansl. Zuid – Kijfhoek	30	284	1320	Ja	16560	4760	50	22220	6810	1990	0.13	0.78		Rotterdam
100377 : 427448	102185 : 426369	A:	31	260	1226										25-49	W
102185 : 426369	102055 : 426439	B:	41	261	1226										50-74	W
102055 : 426439	101933 : 426504	C:	51	263	1226										75-99	W
101933 : 426504	101735 : 426588	D:	60	266	1226										100-124	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Bijzonderheden			
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour			A	B2	B3			C3	D3	D4	A
			(afstand in meters)													
101735 : 426588	101504 : 426686	E:	51	263	1226										75-99	W
101504 : 426686	101389 : 426751	F:	41	261	1226										50-74	W
101389 : 426751	101265 : 426825	G:	51	263	1226										75-99	W
101265 : 426825	101219 : 426853	H:	60	266	1226										100-124	W
101219 : 426853	101184 : 426876	I:	69	269	1226										125-149	W
101184 : 426876	101154 : 426897	J:	77	273	1226										150-174	W
101154 : 426897	101126 : 426917	K:	65	277	1226										175-199	W
101126 : 426917	101097 : 426938	L:	65	277	1226										200-224	W
101097 : 426938	101068 : 426961	M:	65	277	1226										225-249	W
101068 : 426961	101028 : 426994	N:	65	277	1226										250-274	W
101028 : 426994	100377 : 427448	O:	65	277	1226										275-299	W
100377 : 427448	96995 : 430847	Route 203, Kijfhoek – Barendrecht aansl.				Ja	34440	18650	560	151780	12910	4590	0.16	0.47		Rotterdam V1
100377 : 427448	100270 : 427527	P:	106	344	1472										250-274	W
100270 : 427527	100216 : 427574	Q:	106	344	1472										225-249	W
100216 : 427574	100156 : 427629	R:	106	344	1472										200-224	W
100156 : 427629	100064 : 427709	S:	106	344	1472										175-199	W
100064 : 427709	99960 : 427796	T:	93	341	1472										150-174	W
99960 : 427796	99943 : 427807	U:	82	339	1472										125-149	W
99943 : 427807	99731 : 427954	V:	93	341	1472										150-174	W
99731 : 427954	99436 : 428172	W:	82	339	1472										125-149	W
99436 : 428172	99269 : 428302	X:	71	337	1472										100-124	W
99269 : 428302	99212 : 428357	Y:	59	336	1472										75-99	W
99212 : 428357	99147 : 428417	Z:	48	335	1471										50-74	W
99147 : 428417	98881 : 428636	AA:	38	334	1472										25-49	W
98881 : 428636	97939 : 429374	AB:	30	339	1472										0-24	W
97939 : 429374	97301 : 430275	AC:	30	339	1472										0-24	W
97301 : 430275	96995 : 430847	AD:	30	339	1472										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)	Stofcategorieleën			Warmte/Koude Bleve verhouding	Breedte-categorie	Bijzonderheden			
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour			A	B2	C3			D3	D4	A	B2
			(afstand in meters)													
92883 : 430976	88927 : 431943	Route 204, Waalhaven Zuid Oost – Waalhaven Zuid West				Ja	33130	17470	540	130110	11390	4910	0.2	0.57		Rotterdam V1
92883 : 430976	92681 : 430924	A:	30	354	1519										0-24	W
92681 : 430924	92504 : 430893	B:	39	348	1519										25-49	W
92504 : 430893	92393 : 430876	C:	30	354	1519										0-24	W
92393 : 430876	89392 : 431755	D:	30	354	1519										0-24	W
89392 : 431755	88927 : 431943	E:	30	354	1519										0-24	W
62296 : 438651	62545 : 444134	Route 205, Maasvlakte – Yangtzehaven Noord				Ja	39700	9700	0	141840	10660	4900	0.1	0.57		Hoek van Holland V1
62296 : 438651	61955 : 438803	A:	30	337	1495										0-24	W
61955 : 438803	61847 : 438908	B:	39	330	1494										25-49	W
61847 : 438908	61771 : 439104	C:	49	331	1494										50-74	W
61771 : 439104	61471 : 439928	D:	93	338	1494										75-99	W
61471 : 439928	61449 : 439986	E:	49	331	1494										50-74	W
61449 : 439986	60727 : 441437	F:	39	330	1494										25-49	W
60727 : 441437	61711 : 444468	G:	30	337	1495										0-24	W
61711 : 444468	62545 : 444134	H:	39	330	1494										25-49	W
60971 : 441206	62884 : 442380	Route 206, Maasvlakte Noord-westhoek – Yangtzehaven Zuid				Ja	39700	9700	0	141840	10660	4900	0.1	0.57		Hoek van Holland V1
60971 : 441206	62884 : 442380	A:	30	340	1495										0-24	W
98698 : 410807	104757 : 412056	Route 220, Moerdijk racc. – Moerdijk racc. aansl.				Nee	1500	0	0	1040	0	0	0.11	0		Gilze-Rijen
98698 : 410807	98831 : 410313	A:	0	12	150										0-24	W
98831 : 410313	99604 : 409082	B:	0	5	104										0-24	W
99604 : 409082	101096 : 410046	C:	0	12	150										0-24	W
101096 : 410046	104604 : 412532	D:	0	5	104										0-24	W
104604 : 412532	104757 : 412056	E:	0	12	150										0-24	W
237437 : 576872	238922 : 578369	Route 250, Haren aansl. – Waterhuizen aansl.				Nee	1080	360	0	1620	360	180	0	1.84		Eelde
237437 : 576872	237344 : 577361	A:	0	15	220										0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën			Warme/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
237344 : 577361	238393 : 578468	B:	0	10	127									0-24		
238393 : 578468	238922 : 578369	C:	0	15	220									0-24		W
238922 : 578369	254497 : 575849	Route 250, Waterhuizen aansl. – Veendam aansl.				Ja	2830	360	200	10370	360	180	0	1.84		Eelde
238922 : 578369	239480 : 578102	D:	10	25	264									0-24		W
239480 : 578102	253139 : 575593	E:	1	17	158									0-24		
253139 : 575593	254497 : 575849	F:	10	25	264									0-24		W
254497 : 575849	255303 : 569575	Route 250, Veendam aansl. – Veendam				Nee	1080	360	0	1620	360	180	0	1.84		Eelde
254497 : 575849	255030 : 575715	G:	0	15	220									0-24		W
255030 : 575715	255655 : 573317	H:	0	10	127									0-24		
255655 : 573317	255863 : 572340	I:	0	15	220									0-24		W
255863 : 572340	255858 : 572153	J:	0	10	127									0-24		W
255858 : 572153	255833 : 571514	K:	0	15	220									0-24		W
255833 : 571514	255785 : 570687	L:	0	27	211									25-49		W
255785 : 570687	255303 : 569575	M:	0	15	220									0-24		W
120460 : 488918	116937 : 491524	Route 270, Amsterdam Singelgracht – Amsterdam Westhaven				Nee	600	200	0	3450	200	100	0	1.98		Schiphol
120460 : 488918	120353 : 488984	A:	0	16	145									0-24		W
120353 : 488984	120257 : 489034	B:	0	29	142									25-49		W
120257 : 489034	120140 : 489082	C:	0	39	144									50-74		W
120140 : 489082	120067 : 489114	D:	0	48	146									75-99		W
120067 : 489114	119986 : 489145	E:	0	58	148									100-124		W
119986 : 489145	119789 : 489239	F:	0	67	151									125-149		W
119789 : 489239	119689 : 489306	G:	0	58	148									100-124		W
119689 : 489306	119609 : 489379	H:	0	48	146									75-99		W
119609 : 489379	119554 : 489435	I:	0	39	144									50-74		W
119554 : 489435	119437 : 489563	J:	0	29	142									25-49		W
119437 : 489563	117975 : 490695	K:	0	16	145									0-24		W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour		A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	Overige
			(afstand in meters)													
117975 : 490695	117527 : 491014	L:	0	29	142										25-49	W
117527 : 491014	116937 : 491524	M:	0	16	145										0-24	W
124718 : 481053	120460 : 488918	Route 280, Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht				Nee	600	200	0	3450	200	100	0	1.98		Schiphol
124718 : 481053	124628 : 481216	A: Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort	0	39	144										50-74	W
124628 : 481216	124441 : 481557	B:	0	29	142										25-49	W
124441 : 481557	124414 : 481604	C:	0	16	145										0-24	W
124414 : 481604	124307 : 481781	D:	0	29	142										25-49	W
124307 : 481781	123672 : 482831	E:	0	21	53										25-49	W
123672 : 482831	123406 : 483311	F:	0	0	58										50-74	W
123406 : 483311	123133 : 483932	G:	0	21	53										25-49	W
123133 : 483932	123087 : 484097	H:	0	12	55										0-24	W
123087 : 484097	122783 : 485039	I:	0	21	53										25-49	W
122783 : 485039	123917 : 486087	J:	0	12	55										0-24	W
123917 : 486087	124065 : 486831	K:	0	16	145										0-24	W
124065 : 486831	124055 : 487202	L: Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Singelgracht	0	16	145										25-49	W
124055 : 487202	123979 : 487336	M:	0	39	144										50-74	W
123979 : 487336	123883 : 487424	N:	0	48	146										75-99	W
123883 : 487424	123663 : 487527	O:	0	58	148										100-124	W
123663 : 487527	123572 : 487561	P:	0	48	146										75-99	W
123572 : 487561	123475 : 487597	Q:	0	39	144										50-74	W
123475 : 487597	122699 : 487785	R:	0	29	142										25-49	W
122699 : 487785	122224 : 487799	S:	0	0	31										25-49	W L
122224 : 487799	122002 : 487925	T:	0	0	41										50-74	W L
122002 : 487925	121698 : 488109	U:	0	0	51										75-99	W L
121698 : 488109	121295 : 488345	V:	0	0	41										50-74	W L
121295 : 488345	121198 : 488402	W:	0	39	144										50-74	W



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico											
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>6</sup> Contour		PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)			Stofcategorieleën			Warmte/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie
					(afstand in meters)			A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	K, L, W en/of VI	(Zie toelichting onderaan tabel)
121198 : 488402	121095 : 488464	X:	0	29	142										25-49	W		
121095 : 488464	120803 : 488719	Y:	0	16	145										0-24	W		
120803 : 488719	120596 : 488845	Z:	0	29	142										25-49	W		
120596 : 488845	120460 : 488918	AA:	0	16	145										0-24	W		
49396 : 366329	47427 : 369406	Route 310, Axel aansl. – Terneuzen Zuidzijde aansl.				Nee	100	1500	0	200	400	20	2	2		Viissingen		
49396 : 366329	47461 : 368933	A:	0	0	32										0-24			
47461 : 368933	47427 : 369406	B:	0	0	126										0-24	W		
47427 : 369406	47214 : 370285	Route 310, Terneuzen Zuidzijde aansl. – Terneuzen				Nee	200	3000	0	400	800	40	2	2		Viissingen K		
47427 : 369406	47214 : 370285	C:	0	11	222										0-24	W		
47427 : 369406	46085 : 367363	Route 315, Terneuzen Zuidzijde aansl. – Sluiskil aansl.				Nee	100	1500	0	200	400	20	2	2		Viissingen		
47427 : 369406	47456 : 368908	A:	0	0	126										0-24	W		
47456 : 368908	46123 : 367858	B:	0	0	32										0-24			
46123 : 367858	46085 : 367363	C:	0	0	126										0-24	W		
175453 : 362354	166734 : 362004	Route 320, Weert – Neerpelt (B)				Ja	1500	2300	0	4600	3750	0	0	1.7		Eindhoven		
175453 : 362354	174965 : 362361	A:	5	24	179										0-24	W		
174965 : 362361	168691 : 362090	B:	1	16	127										0-24			
168691 : 362090	167691 : 362051	C:	5	24	179										0-24	W		
167691 : 362051	166734 : 362004	D:	1	16	127										0-24			
155601 : 464518	200404 : 500327	Route 360, Amersfoort Oost – Hattum				Ja	1430	910	0	5620	1110	180	0	0.84		Soesterberg		
155601 : 464518	156798 : 465817	A: Amersfoort Oost – Putten	6	20	243										0-24	W		
156798 : 465817	161556 : 469645	B:	1	15	142										0-24			
161556 : 469645	162451 : 470659	C:	6	20	243										0-24	W		
162451 : 470659	167315 : 474626	D:	1	15	142										0-24			
167315 : 474626	168884 : 476480	E:	6	20	243										0-24	W		
168884 : 476480	169642 : 477639	F: Putten – Hattum	1	15	142										0-24			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieën									
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour			A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	Breedte-categorie	Overige
			(afstand in meters)													Bijzonderheden	
																Weerstation	
																K, L, W en/of VI	
																(Zie toelichting onderaan tabel)	
169642 : 477639	170350 : 483052	G:	1	15	142												Deelen
170350 : 483052	171737 : 483567	H:	6	20	243												0-24 W
171737 : 483567	181794 : 486982	I:	1	15	142												0-24 W
181794 : 486982	183461 : 487557	J:	6	20	243												0-24 W
183461 : 487557	188816 : 490904	K:	1	15	142												0-24 W
188816 : 490904	190610 : 492322	L:	6	20	243												0-24 W
190610 : 492322	199950 : 500115	M:	1	15	142												0-24 W
199950 : 500115	200404 : 500327	N:	6	20	243												0-24 W
206017 : 502288	257109 : 535234	Route 370, Herfte aansl. – Emmen				Nee	0	0	0	500	0	0	0	0			Twente
206017 : 502288	206546 : 502542	A: Herfte aansl. – Mariënberg	0	0	16												0-24 W
206546 : 502542	214146 : 501560	B:	0	0	13												0-24 W
214146 : 501560	215083 : 501210	C:	0	0	16												0-24 W
215083 : 501210	223928 : 502745	D:	0	0	13												0-24 W
223928 : 502745	225547 : 503038	E:	0	0	16												0-24 W
225547 : 503038	235071 : 502718	F:	0	0	13												0-24 W
235071 : 502718	236531 : 503826	G:	0	0	16												0-24 W
236531 : 503826	242003 : 513262	H: Mariënberg – Coevorden	0	0	13												0-24 W
242003 : 513262	242692 : 514876	I:	0	0	16												0-24 W
242692 : 514876	246195 : 519358	J:	0	0	13												0-24 W
246195 : 519358	246551 : 521219	K:	0	0	16												0-24 W
246551 : 521219	253346 : 525984	L: Coevorden – Emmen	0	0	13												0-24 W
253346 : 525984	254065 : 527784	M:	0	0	16												0-24 W
254065 : 527784	255957 : 530626	N:	0	0	13												0-24 W
255957 : 530626	256995 : 532502	O:	0	0	13												Eelde
256995 : 532502	257145 : 533490	P:	0	0	16												0-24 W
257145 : 533490	257144 : 533983	Q:	0	0	13												0-24 W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	PR 10 <sup>8</sup> Contour		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)	Stofcategorieleën			Warmte/Koude Bleve verhouding			Breedte-categorie	Overige		
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	(in meters)	K, L, W en/of VI	
			(afstand in meters)														
257144 : 533983	257109 : 535234	R:	0	0	16											W	
187804 : 334267	204109 : 321405	Route 380, Sittard aansl. – Herzogenrath (D)				Nee	2670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Beek
187804 : 334267	187641 : 333732	A: Sittard aansl. – Heerlen	0	0	153											W	
187641 : 333732	190341 : 326606	B:	0	0	124											W	
190341 : 326606	190485 : 325877	C:	0	0	153											W	
190485 : 325877	190838 : 325398	D:	0	0	156											W	
190838 : 325398	191569 : 324994	E:	0	0	153											W	
191569 : 324994	194637 : 323348	F:	0	0	124											W	
194637 : 323348	196218 : 322546	G:	0	0	153											W	
196218 : 322546	196491 : 322469	H:	0	0	156											W	
196491 : 322469	197132 : 322393	I:	0	0	153											W	
197132 : 322393	198455 : 322782	J:	0	0	124											W	
198455 : 322782	199381 : 323133	K: Heerlen – Herzogenrath (D)	0	0	153											W	
199381 : 323133	202815 : 322889	L:	0	0	124											W	
202815 : 322889	203867 : 321468	M:	0	0	153											W	
203867 : 321468	204109 : 321405	N:	0	0	124											W	
254497 : 575849	276858 : 579415	Route 400, Veendam aansl. – Leer (D)				Ja	1750	0	200	8750	0	0	0	0	0	Eelde	
254497 : 575849	255069 : 575904	A:	9	19	144											W	
255069 : 575904	260816 : 576964	B:	1	16	101											W	
260816 : 576964	262061 : 576011	C:	9	19	144											W	
262061 : 576011	264415 : 574017	D:	1	16	101											W	
264415 : 574017	266227 : 573691	E:	9	19	144											W	
266227 : 573691	275506 : 578705	F:	1	16	101											W	
275506 : 578705	276700 : 579354	G:	9	19	144											W	
276700 : 579354	276858 : 579415	H:	1	16	101											W	
238922 : 578369	235981 : 579778	Route 420, Groningen Oost – Waterhuizen aansl.				Ja	1750	0	200	8750	0	0	0	0	0	Eelde	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico										
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)		Stofcategorieleën		Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Bijzonderheden			
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	Overige		
			(afstand in meters)														
238922 : 578369	238432 : 578604	A:	9	19	144										0-24	W	
238432 : 578604	236430 : 579559	B:	1	16	101										0-24		
236430 : 579559	235981 : 579778	C:	9	19	144										0-24	W	
96214 : 431222	96163 : 432543	Route 440, Rotterdam Lombardijen – Barendrecht vork				Nee	1080	360	0	2720	360	180	0	1.84		Rotterdam	
96214 : 431222	96509 : 431580	A:	0	16	220										0-24	W	
96509 : 431580	96334 : 432076	B:	0	12	127										0-24		
96334 : 432076	96163 : 432543	C:	0	16	220										0-24	W	
95434 : 431197	96512 : 431785	Route 445, Rotterdam Lombardijen – Barendrecht vork 2				Nee	1080	360	0	2720	360	180	0	1.84		Rotterdam	
95434 : 431197	95898 : 431086	A:	0	16	220										0-24	W	
95898 : 431086	96618 : 431273	B:	0	12	127										0-24		
96618 : 431273	96512 : 431785	C:	0	16	220										0-24	W	
240847 : 486747	235583 : 503009	Route 460, Almelo – Mariënberg				Nee	0	0	0	500	0	0	0	0		Twente	
240847 : 486747	240270 : 487171	A:	0	0	16										0-24	W	
240270 : 487171	239489 : 488271	B:	0	0	13										0-24		
239489 : 488271	238854 : 489044	C:	0	0	16										0-24	W	
238854 : 489044	237945 : 490248	D:	0	0	13										0-24		
237945 : 490248	237321 : 491784	E:	0	0	16										0-24	W	
237321 : 491784	235450 : 496516	F:	0	0	13										0-24		
235450 : 496516	235289 : 498138	G:	0	0	16										0-24	W	
235289 : 498138	235201 : 502562	H:	0	0	13										0-24		
235201 : 502562	235583 : 503009	I:	0	0	16										0-24	W	
123995 : 486643	129296 : 482240	Route 470, Amsterdam Muiderpoort – Diemen				Nee	0	0	0	350	0	0	0	0		Schiphol	
123995 : 486643	124822 : 485285	A:	0	0	15										0-24	W	
124822 : 485285	126149 : 484368	B:	0	0	12										0-24		
126149 : 484368	127975 : 483120	C:	0	0	15										0-24	W	
127975 : 483120	128082 : 483044	D:	0	0	27										25-49	W	

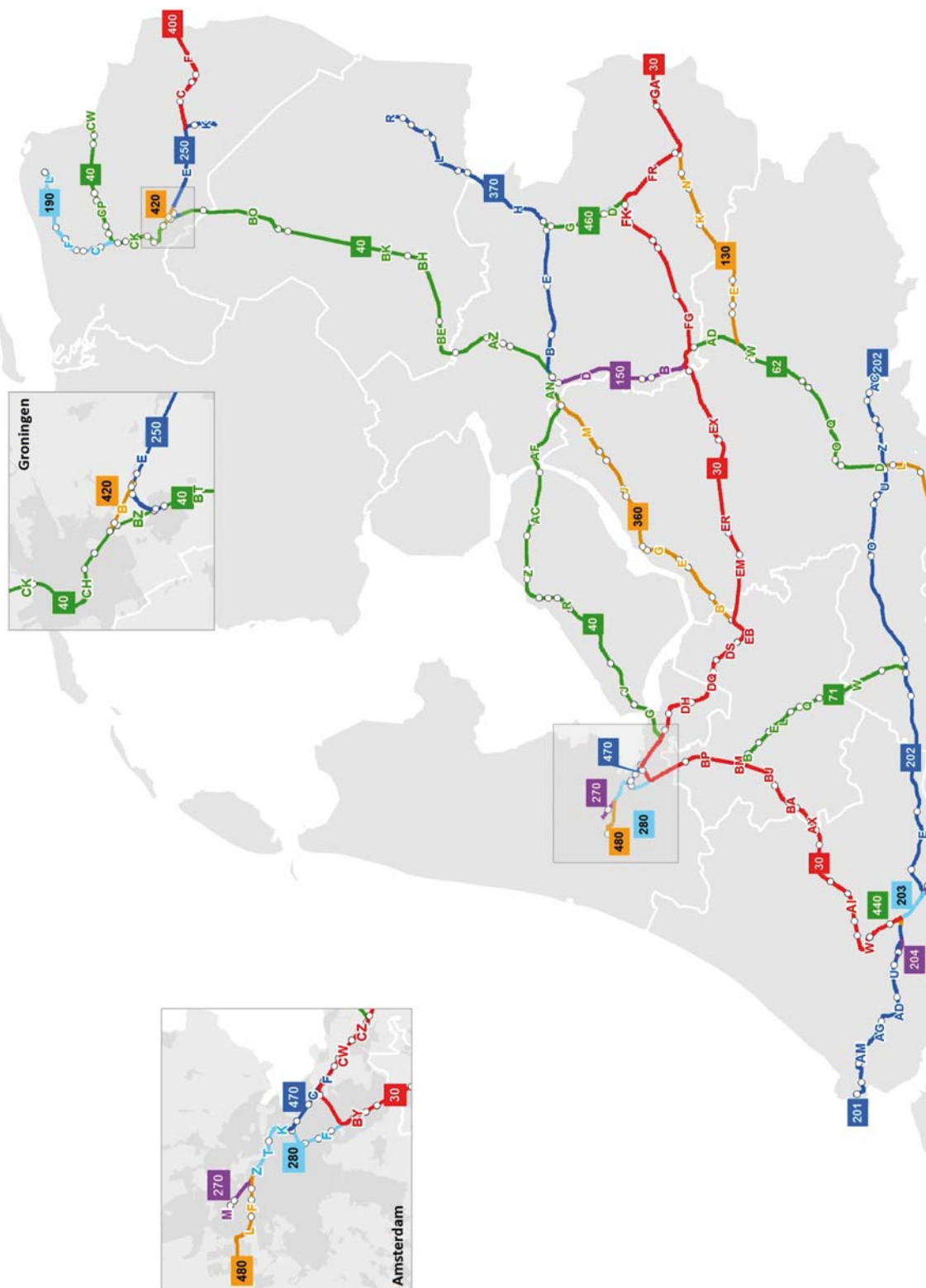
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico									
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenzen)					Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige	
			PR 10 <sup>6</sup> Contour	PR 10 <sup>7</sup> Contour	PR 10 <sup>8</sup> Contour	A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2		(in meters)	K, L, W en/of VI (Zie toelichting onderaan tabel)
			(afstand in meters)													
128082 : 483044	128087 : 483040	E:	0	0	19										25-49	
128087 : 483040	128184 : 482974	F:	0	0	0										50-74	
128184 : 482974	128473 : 482761	G:	0	0	0										75-99	
128473 : 482761	128587 : 482676	H:	0	0	0										50-74	
128587 : 482676	128841 : 482509	I:	0	0	19										25-49	
128841 : 482509	129202 : 482294	J:	0	0	27										25-49	W
129202 : 482294	129296 : 482240	K:	0	0	15										0-24	W
120460 : 488918	113076 : 490340	Route 480, Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven				Nee	300	200	0	3450	200	100	0	0		Schiphol
120460 : 488918	120275 : 489014	A:	0	15	121										0-24	W
120275 : 489014	119838 : 489149	B:	0	29	116										25-49	W
119838 : 489149	118856 : 489159	C:	0	15	121										0-24	W
118856 : 489159	118689 : 489158	D:	0	12	29										0-24	W
118689 : 489158	117982 : 489171	E:	0	15	121										0-24	W
117982 : 489171	117632 : 489174	F:	0	29	116										25-49	W
117632 : 489174	117136 : 489178	G:	0	20	40										25-49	W
117136 : 489178	117121 : 489178	H:	0	29	116										25-49	W
117121 : 489178	116541 : 489207	I:	0	38	116										50-74	W
116541 : 489207	116075 : 489317	J:	0	29	116										25-49	W
116075 : 489317	115969 : 489359	K:	0	38	116										50-74	W
115969 : 489359	115783 : 489442	L:	0	29	116										25-49	W
115783 : 489442	113076 : 490340	M:	0	15	121										0-24	W
Alle overige hoofdspoorwegen		-	0	0	0	Nee	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-



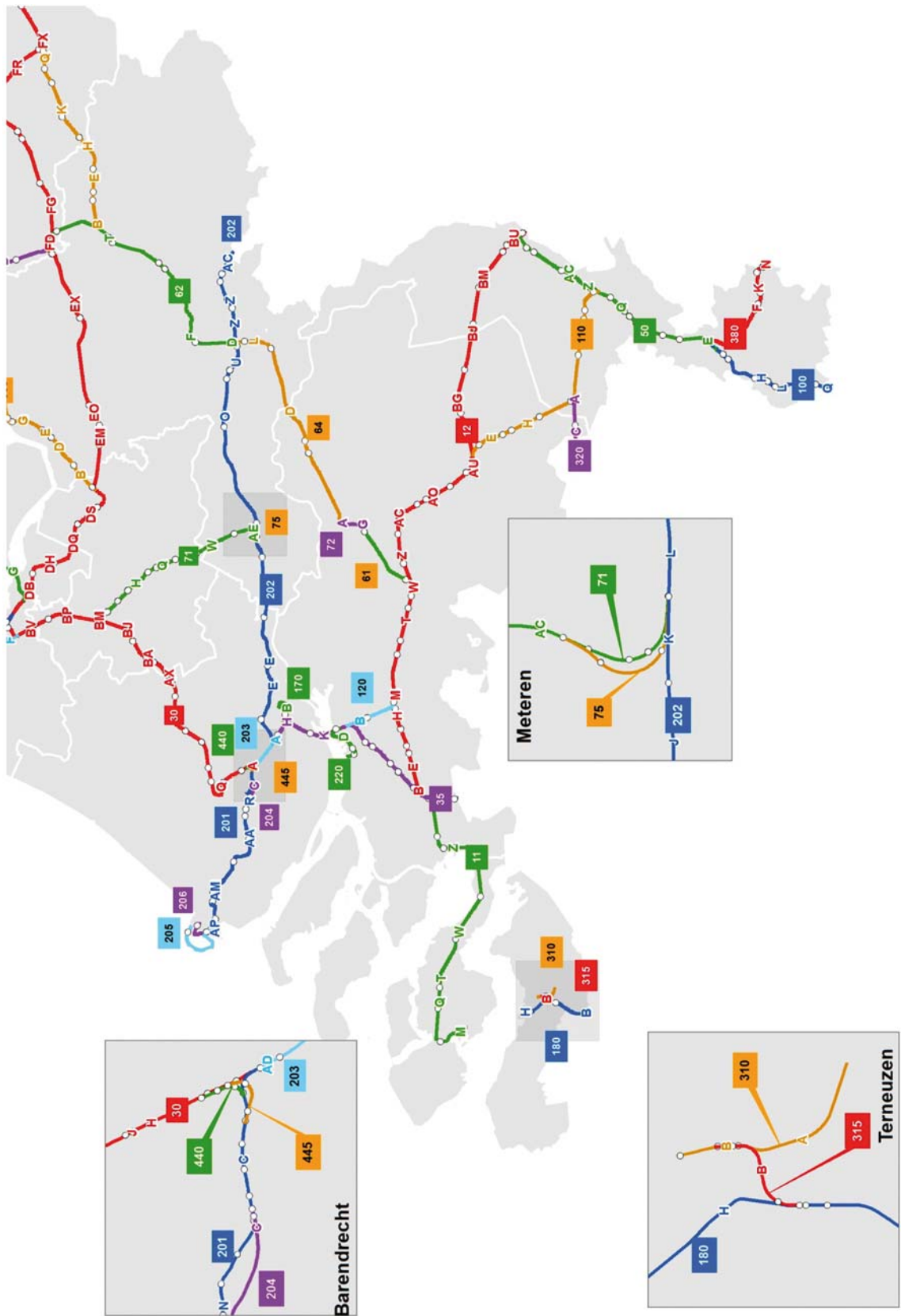
**Toelichting tabel:**

KOLOM	UITLEG									
1,2.	De coördinaten zijn in RDM-coördinaten weergegeven (eenheid is meters). De coördinaten geven alleen informatie over begin- en eindpunten van de trajecten.									
3.	De routecode van de route, gevolgd door een geografische plaatsaanduiding. Een route is onderverdeeld in trajecten die in volgorde van het beginpunt van de route naar het eindpunt van de route zijn weergegeven. De routecode van de trajecten correspondeert met een serie van trajecten van knoop naar knoop (beginpunt, eindpunt). In bijlage 1 en 2 zijn de routes weergegeven. In de routes zijn, daar waar de schaal dit toelaat, onderscheiden trajecten weergegeven.									
4.	Bij een berekende PR 10-6 contour van 0 en de aanwezigheid van een PAG (meer dan 3.500 kwe's brandbare vloeistoffen) is de PR 10-6 contour op 1 meter vastgesteld. De afstand wordt gemeten vanaf het midden van de doorgaande route.									
5,6.	De minister van I&M verantwoordt het vervoersaandeel in het groepsrisico middels de PR 10-7 en PR 10-8 plafonds van het plaatsgebonden risico. De gemeente verantwoordt haar aandeel in het groepsrisico op basis van de eigen bevolkingsgegevens en de vervoerscijfers uit kolom 8 t/m 15. De afstand wordt gemeten vanaf het midden van de doorgaande route.									
7.	Bij meer dan 3.500 kwe's brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3) geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter.									
8 t/m 15.	De vervoerscijfers hebben betrekking op het verwachte vervoer in 2020. De subkolom Warme/Koude Blevetverhouding betreft inputdata voor het rekenmodel. Dit getal is afgeleid van de samenstelling van treinen op het traject.									
16.	De breedte van de spoorbundel is een categoriebreedte. De werkelijke spoorbreedte ligt binnen de categoriegrenzen. De rekenbreedte is 9 meter voor de categorie 0-24 en de hoogste waarde voor de overige categorieën.									
17.	Deze kolom geeft de overige bijzonderheden weer.									
	K: Kopmaken vindt plaats op de trajecten die zijn aangegeven met een K. Dit verklaart de hogere vervoerscijfers ten opzichte van aansluitende trajecten.									
	W: Bij trajecten met een W geldt een wisseltoeslag. De wisseltoeslag geldt tot 500 meter vanaf de wissel. De faalkans van een passerende trein wordt hierdoor hoger.									
	L: Lage snelheid. Voor trajecten met een L geldt een lagere faalkans van een passerende trein.									
	De plaatsnaam betreft het weerstation dat in de berekeningen wordt gebruikt.									
	Er is ook een geïndexeerde bijzonderheid: Risicoreductie door extra maatregelen ( <i>V<sub>i</sub></i> ).									
	Voor de risicoreductie zijn de volgende waarden onderscheiden:									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th><i>V<sub>i</sub></i></th> <th>Veiligheidsmaatregel</th> <th>Risicoreductie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V1</td> <td>Maatregelen Havenspoorlijn</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>V2</td> <td>Maatregelen Betuweroute</td> <td>46%</td> </tr> </tbody> </table>	<i>V<sub>i</sub></i>	Veiligheidsmaatregel	Risicoreductie	V1	Maatregelen Havenspoorlijn	40%	V2	Maatregelen Betuweroute	46%
<i>V<sub>i</sub></i>	Veiligheidsmaatregel	Risicoreductie								
V1	Maatregelen Havenspoorlijn	40%								
V2	Maatregelen Betuweroute	46%								
	De achtergrond van deze informatie is gegeven in de Memo BN-spoor bepalen risicoruimte op de Betuweroute 11 maart 2011 van het ministerie I&M.									

## BIJLAGE I TRAJECTCODERING NOORD-NEDERLAND



## BIJLAGE II TRAJECTCODERING ZUID-NEDERLAND







## BIJLAGE III TABEL BASISNET WATER

Aanwijzing Basisnetroutes	PR-plafond	Vervoershoeveelheden t.b.v. berekening Groepsrisico (aantallen schepen met gevaarlijke stoffen)								
		Type schepen	Stofcategorieën							GT3
Zeevaartroutes	PR 10-6 Contour			LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	
<b>Corridor Rotterdam - Moerdijk</b>										
Ingang haven	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	9.196	3.334	347	0	1.046	902	38	
Noord-ingang en Nieuwe Waterweg	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	5.475	2.563	297	0	227	260	0	
Zuid-ingang	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	3.721	771	50	0	819	642	38	
Beerkanaal	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	1.241	442	48	0	69	61	3	
Calandkanaal	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	2.480	329	2	0	750	581	35	
Nieuwe Maas (tot kern Pernis)	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	1.257	489	53	0	39	128	0	
Nieuwe Maas (van kern Pernis tot Delfhavense Schie)	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	297	67	33	0	5	40	0	
Oude Maas (tot Botlekbrug)	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	524	202	17	0	86	77	0	
Oude Maas (tot Dordtsche Kil)	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	323	115	7	0	84	77	0	
Dordtsche Kil en Hollandsch Diep (oversteek naar havens Moerdijk)	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196	
		Zeeschepen	239	82	1	0	70	74	0	
Noordzeekanaal (tot Coenhaven)	0	Binnenvaartschepen	8.303	9.063	0	0	0	332	0	
		Zeeschepen	319	368	0	0	0	113	22	
Westerschelde en haar mondingen	0	Binnenvaartschepen	4.691	1.089	1	7	0	37	62	
		Zeeschepen	0	0	0	0	814	2.205	90	
Kanaal Gent - Terneuzen	0	Binnenvaartschepen	4.691	1.089	1	7	0	37	62	
		Zeeschepen	242	302	20	8	5	5	92	

Binnenvaartroutes	PR 10-6 Contour	Type schepen	Stofcategorieën						
			LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
<b>Corridor Rotterdam - Duitsland</b>	0	Binnenvaartschepen	9.882	13.958	146	0	0	2.135	196
Hartelkanaal									
Nieuwe Maas (vanaf Delfhavense Schie tot splitsing Noord en Lek)									
Noord									
Oude Maas (vanaf Noord tot Dordtsche Kil)									
Beneden Merwede									
Boven Merwede									
Waal									



Binnenvaartroutes	PR 10-6 Contour	Type schepen	Stofcategorieën						
			LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Boven Rijn									
<b>Corridor Westerschelde - Rijn</b> Schelde-Rijnkanaal Kanaal door Zuid-Beveland Oosterschelde (van Kanaal door Zuid-Beveland tot Brabantsche Vaarwater) Brabantsche Vaarwater Mastgat (ook bekend als Keeten) Zijpe Krammer Volkerak Hollandsch Diep Nieuwe Merwede	0	Binnenvaartschepen	7.191	5.612	90	0	0	3.735	41
<b>Corridor Amsterdam - Rijn</b> Het IJ (vanaf Coenhaven tot Oranjesluizen) Amsterdam-Rijnkanaal Lekkanaal Lek (vanaf Lekkanaal tot Nieuwe Maas)	0	Binnenvaartschepen	8.303	9.063	0	0	0	332	0
<b>Corridor Amsterdam - Noord-Nederland</b> IJmeer en Markermeer (vanaf Oranjesluizen tot Houtribsluizen) IJsselmeer (vanaf Houtribsluizen tot Prinses Margrietkanaal) Prinses Margrietkanaal Van Starckenborghkanaal Eemskanaal	0	Binnenvaartschepen	2.786	1.162	0	0	0	0	30
<b>Corridor Rijn - Oost-Nederland</b> Pannerdens Kanaal en Nederrijn (tot IJssel) Geldersche IJssel Keteldiep Ketelmeer (vanaf Keteldiep tot IJsselmeer)	0	Binnenvaartschepen	810	347	0	0	0	0	0
<b>Maascorridor</b> Maas (vanaf Kanaal van Ternaaien tot Julianakanaal) Julianakanaal Maas (van Julianakanaal tot Lateraalkanaal) Lateraalkanaal Maas (van Lateraalkanaal tot Kanaal van Sint Adries) Kanaal van Sint Adries Maas-Waalkanaal	0	Binnenvaartschepen	803	2710	40	0	0	289	258



## TOELICHTING

### I. ALGEMEEN

#### 1. Inleiding

Het basisnet beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren en de veiligheid van omwonenden. Met de onderhavige regeling is nadere invulling gegeven aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: Wvgs) en het Besluit transportroutes externe veiligheid (hierna: Bevt). In 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) (hierna: Wijzigingswet Wvgs) wordt de basis gelegd voor het vaststellen van en het beheersen van het vervoer over het basisnet.<sup>1</sup> Op basis van de Wvgs worden in de onderhavige regeling de tot het basisnet behorende infrastructuur en de risicoplafonds vastgesteld. Ook is er een systematiek opgenomen ter beheersing van het risico vanwege het vervoer binnen die plafonds.

De risicoruimte die beschikbaar is voor het vervoer brengt beperkingen voor de ruimtelijke ordening met zich mee. Het Bevt legt de grondslag voor het stellen van deze beperkingen.<sup>2</sup> Het Bevt waarborgt een basisbeschermingsniveau voor mensen die wonen, werken en recreëren langs transportroutes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het gaat daarbij zowel om wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die samen het basisnet vormen als om niet tot dat basisnet behorende wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Op ruimtelijk gebied wordt aan dat beschermingsniveau voldaan door te voorkomen dat mensen bij ruimtelijke ontwikkelingen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Verder verplicht het Bevt het bevoegd gezag er toe de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk te maken bij het nemen van bepaalde ruimtelijke besluiten. Hierdoor wordt het mogelijk op een transparante wijze het risico dat het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt af te wegen tegen de toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen.

#### 2. Hoofdlijnen van deze regeling

##### 2.1. De vaststelling van het basisnet en bijbehorende risicoplafonds

###### 2.1.1. Vaststelling basisnet

Ingevolge artikel 13 van de Wvgs omvat het basisnet alle wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang worden geacht. Deze doorgaande vervoersverbindingen worden aangewezen in artikel 2, eerste lid, van de onderhavige regeling door middel van verwijzing naar de tabellen die zijn opgenomen in de bijlagen bij deze regeling. In deze tabellen zijn de drie bovengenoemde modaliteiten opgenomen.

De tabellen voor de Basisnetten Weg, Spoor en Water zijn voorbereid door werkgroepen waarin vertegenwoordigers van ministeries, provincies, gemeenten, de chemische industrie, vervoerders, infrabeheerders en hulpverleningsdiensten zitting hadden. De tabellen zijn vervolgens in juli 2010 door bestuurlijke vertegenwoordigers van deze partijen geaccordeerd. Deze tabellen zijn grotendeels in ongewijzigde vorm opgenomen in de bijlagen bij de onderhavige regeling. Slechts op een aantal aspecten zijn de tabellen aangepast. Waar er sprake is van wijzigingen ten opzichte van de eerdere tabellen, wordt dit toegelicht in paragraaf 3.2.3.

###### 2.1.2. Risicoplafonds

In de tabellen zijn tevens de risicoplafonds zoals die zullen gelden voor alle tot het basisnet behorende wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, opgenomen. In hoofdstuk 1 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wvgs<sup>3</sup> is toegelicht dat het begrip risicoplafond op zowel de plafonds voor het plaatsgebonden risico (de PR-plafonds) als voor het vervoersaandeel in het groepsrisico (de GR-plafonds) betrekking kan hebben. In hoofdstuk 3 van die memorie van toelichting is uitgebreid ingegaan op de totstandkoming van de risicoplafonds en op de uitgangspunten die hierbij zijn gehanteerd. Om de risicoplafonds vast te stellen, zijn risicoberekeningen van de verwachte

<sup>1</sup> Artikelen 2 tot en met 12 van de onderhavige regeling geven uitvoering aan de Wvgs.

<sup>2</sup> Artikelen 13 tot en met 19 van de onderhavige regeling geven uitvoering aan het Bevt.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 862, nr. 3, blz. 16 – 22.



omgevingsrisico's rond 2020 gebruikt. Deze risicoberekening is slechts een hulpmiddel. De risicoplafonds zijn het resultaat van een afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over een specifieke weg, hoofdspoorweg of binnenwater, de bebouwde omgeving langs die weg, hoofdspoorweg of dat binnenwater en de veiligheid van omwonenden. Indien het belang van een bepaalde weg, hoofdspoorweg of binnenwater voor het vervoer groot is, kunnen de risicoplafonds hoger zijn vastgesteld dan volgt uit de risicoberekening. Indien voorrang wordt gegeven aan het belang van de bebouwde omgeving, zijn de risicoplafonds soms lager vastgesteld dan volgt uit de risicoberekening.

De risicoplafonds worden uitgedrukt in een afstand vanaf een op het basisnet gelegen referentiepunt waar het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar (PR-plafond) en, voor zover van toepassing, de waarden  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  per jaar (GR-plafonds). Aangezien de exacte ligging van het PR-plafond van belang is voor de ruimtelijke beperkingen die in het kader van het basisnet worden vastgesteld, dient de vaststelling van referentiepunten nauwkeurig plaats te vinden. Om die reden is de wijze van het bepalen van de ligging van de referentiepunten en de vanaf die punten te meten afstanden nader uitgewerkt in de artikelen 3 tot en met 7 van deze regeling. Met de artikelen 3, 4 en 6 wordt de ligging van die referentiepunten voor onderscheidenlijk wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren vastgesteld. Ingevolge artikel 7 wordt de ligging van het plafond voor het plaatsgebonden risico, het PR-plafond, vervolgens bepaald door vanaf dit referentiepunt de afstand te meten die voor het betrokken deel van de weg, de hoofdspoorweg, onderscheidenlijk het binnenwater, is opgenomen in de bijlage I, II, onderscheidenlijk III, bij deze regeling. Op die afstand mag het plaatsgebonden risico niet groter zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar.

Uit artikel 8 volgt dat de GR-plafonds op dezelfde wijze als de PR-plafonds worden vastgesteld. Voor zover van toepassing, worden de afstanden opgenomen in kolom 3 van bijlage I voor wegvakken, onderscheidenlijk in de kolommen 5 en 6 van bijlage II voor baanvakken, voor de waarden  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$  per jaar, gemeten vanaf het referentiepunt. Ter illustratie van de vaststelling van de geografische ligging van de risicoplafonds zijn verschillende figuren opgenomen in deel III van de toelichting, voor zover het betreft de modaliteiten weg en spoor. Voor de modaliteit water zijn geen figuren opgenomen, omdat de referentiepunten vastliggen in zogenoemde leggers die via de website van Rijkswaterstaat<sup>4</sup> geraadpleegd kunnen worden en de te meten afstand vanaf die referentiepunten overal 0 meter is.

### 2.1.3. Wijziging van de risicoplafonds

Wijziging van de risicoplafonds zal in beginsel niet aan de orde zijn, maar er zijn omstandigheden denkbaar waarin aanpassing noodzakelijk zal zijn. Zo kan het bijvoorbeeld noodzakelijk zijn om de tabellen met de risicoplafonds aan te passen om nieuw aangelegde infrastructuur toe te voegen aan het basisnet. Veiligheidsmaatregelen kunnen ook aanleiding geven om de risicoplafonds te verlagen, zodat de veiligheidswinst, bedoeld in artikel 14, derde lid, van de Wvgs, niet alleen ten goede komt aan het vervoer, maar ook aan het gebruik van de ruimte langs de infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Daarom bevat de Wvgs een regeling die gevolgd dient te worden indien een risicoplafond wordt gewijzigd. Voor wijziging van de PR-plafonds geldt een zwaardere procedure dan voor de GR-plafonds en moet de Tweede Kamer worden geconsulteerd.<sup>5</sup>

### 2.2. Ruimtelijke besluiten

De paragrafen 4 tot en met 7 van de onderhavige regeling geven uitwerking aan het Bevt, dat betrekking heeft op ruimtelijke besluiten die voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze transportroutes zijn onder te verdelen in transportroutes die tot het basisnet behoren (de zogenaamde basisnetroutes) en transportroutes die niet tot het basisnet behoren (de zogenaamde transportroutes, niet zijnde basisnetroutes). Volgens de definitiebepalingen in artikel 1 van het Bevt wordt onder een basisnetroute verstaan: een krachtens artikel 13 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen weg, binnenwater of hoofdspoorweg. Die aanwijzing gebeurt in artikel 2 van de onderhavige regeling. Onder een transportroute, niet zijnde een basisnetroute, wordt volgens artikel 1 van het Bevt verstaan: een weg, niet zijnde een basisnetroute, in beheer bij gemeente, provincie of waterschap, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Paragrafen 4 tot en met 7 van de onderhavige regeling regelen de doorwerking van basisnetafstanden bij ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op de omgeving van wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die tezamen het basisnet vormen. De basisnetafstanden, die in de bijlagen I tot en met

<sup>4</sup> De leggers zijn te raadplegen op de website van Rijkswaterstaat: [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl).

<sup>5</sup> Artikel 18, eerste lid, van de Wvgs.



III bij de onderhavige regeling zijn opgenomen, zijn de ruimtelijke vertaling van het voor elke basisnetroute of onderdeel daarvan vastgestelde risicoplaafond. De verplichting tot toetsing aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico en tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen in het Bevt komt overeen met hetgeen is bepaald in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: cRNVGS). Deze circulaire is met de inwerkingtreding van de regelgeving voor het basisnet van rechtswege vervallen. De cRNVGS bevat niet alleen regels voor de beoordeling van de externe veiligheid bij omgevingsbesluiten, maar ook voor een dergelijke beoordeling bij besluiten tot aanleg en aanpassing van infrastructuur. Aangezien het Bevt en dus ook de onderhavige regeling zich beperkt tot ruimtelijke besluiten, wordt -om een leemte in de regelgeving te voorkomen- in afzonderlijke beleidsregels aangegeven hoe de minister bij besluiten tot aanleg en aanpassing van infrastructuur waar zij het bevoegd gezag is, de beoordeling van de externe veiligheid zal uitvoeren. Deze Beleidsregels EV-beoordeling infrabesluiten zijn tegelijkertijd met de onderhavige regeling in werking getreden.

### **2.2.1. Ruimtelijke ontwikkelingen langs basisnetroutes**

Paragraaf 4 van de onderhavige regeling heeft betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen langs basisnetroutes. In gevallen waarin een ruimtelijk besluit betrekking heeft op de omgeving van een basisnetroute moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat voor nieuwe kwetsbare objecten en ook nieuwe beperkt kwetsbare objecten wordt voldaan aan de toepasselijke basisnetafstand. In afwijking daarvan is in artikel 13 van de onderhavige regeling geregeld voor welke binnenwateren de toetsing aan een basisnetafstand achterwege mag blijven. In al die gevallen is een berekening van het plaatsgebonden risico overbodig. Wel moet het groepsrisico ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico worden berekend. Daarom wordt in artikel 14 van deze regeling bepaald welke rekenmethodiek gehanteerd moet worden voor de berekening van het groepsrisico en welke vervoershoeveelheden bij deze berekening gebruikt moeten worden.

### **2.2.2. Ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes, niet zijnde basisnetroutes**

Het Bevt regelt daarnaast de toetsing aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico bij ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op de omgeving van transportroutes, niet zijnde basisnetroutes; dat wil zeggen langs wegen in beheer bij een provincie, gemeente of waterschap en die niet tot het basisnet behoren. Artikel 15 van de onderhavige regeling schrijft daarom de rekenmethodiek voor met het oog op de toetsing aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico en de berekening van het groepsrisico als onderdeel van de verantwoording daarvan.

### **2.2.3. Plasbrandaandachtsgebieden**

Langs en op de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gelden plasbrandaandachtsgebieden. In artikel 16 van de onderhavige regeling is de omvang van het plasbrandaandachtsgebied geregeld voor het betrokken gedeelte van de weg of hoofdspoorweg waarvoor een plasbrandaandachtsgebied geldt. Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied van 30 meter waarin rekening gehouden dient te worden met de gevolgen van een eventuele plasbrand bij het realiseren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze plasbrand kan ontstaan door de ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistof uit een tankauto, spoorwagengedrag of schip. Het Bevt geeft regels voor de verantwoording van het toelaten van dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen in plasbrandaandachtsgebieden met het oog op de mogelijke gevolgen van een plasbrand. Tevens gelden op grond van het Bouwbesluit 2012 bepaalde bouwweisen voor nieuwe gebouwen langs wegen of hoofdspoorwegen in dit gebied.

### **2.2.4. Meetpunten**

Paragraaf 7 geeft ten slotte de meetpunten aan bij kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten alsmede bij geprojecteerde kwetsbare objecten. Deze meetpunten zijn nodig om te kunnen vaststellen of aan de grens- of richtwaarde of, bij een ruimtelijk besluit dat betrekking heeft op de omgeving van een basisnetroute, aan de basisnetafstand wordt voldaan. Daarnaast zijn deze meetpunten nodig om te kunnen vaststellen of in een bestemmingsplan de bouw, vestiging of aanleg van een nog niet aanwezig kwetsbaar object is toegelaten binnen een basisnetafstand.

De meetpunten zijn derhalve van belang bij de vaststelling van een ruimtelijk relevant besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt en bij de beoordeling van bestaande bestemmingsplannen. Het gaat hierbij om de volgende situaties:

1. Het vaststellen van een besluit op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten. Het betreft hier uitsluitend situaties waarin het vorige bestemmingsplan nog niet voorzag. Het betreffende besluit moet zodanig zijn dat:



- a. op het meetpunt voor (nieuw toe te laten) kwetsbare objecten wordt voldaan aan de basisnetafstand (artikel 3 jo. artikel 11 van het Bevt), respectievelijk de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (artikel 4 jo. artikel 11 van het Bevt);
  - b. op het meetpunt voor (nieuw toe te laten) beperkt kwetsbare objecten in beginsel wordt voldaan aan de basisnetafstand (artikel 3 jo. artikel 11 van het Bevt), respectievelijk de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (artikel 4 jo. artikel 11 van het Bevt).
2. Vigerende bestemmingsplannen op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare objecten binnen een basisnetafstand is toegelaten maar deze nog niet daadwerkelijk aanwezig zijn (geprojecteerde kwetsbare objecten binnen basisnetafstanden). Ligt het meetpunt voor het desbetreffende kwetsbare object binnen de basisnetafstand, dan moet het bestemmingsplan dienovereenkomstig worden aangepast (artikel 5 jo. artikel 11 van het Bevt).

Bij de toelichting op de artikelen 18 en 19 wordt nader op de meetpunten ingegaan.

### **3. De rekenmethodiek en de bijlagen**

#### **3.1. De rekenmethodiek transportroutes**

Het begrip 'rekenmethodiek transportroutes' duidt op de rekenmethodiek die voortaan moet worden gebruikt bij het vaststellen van het groepsrisico en het plaatsgebonden risico. De rekenmethodiek bestaat uit een softwareprogramma, te weten RBM II, en de Handleiding risicoanalyse transport (hierna: HART). Zowel HART als RBM II worden alom gebruikt bij het maken van risicoberekeningen. De onderhavige regeling verplicht het gebruik van beiden.

De rekenmethodiek transportrisico's is één van de rekenmethodieken binnen het geheel van rekenmethodieken voor externe veiligheid. Ook de rekenmethodieken voor inrichtingen en voor buisleidingen maken onderdeel hiervan uit. Wetenschappelijke inzichten over kansen op en effecten van ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen wijzigen na verloop van tijd. Dergelijke nieuwe inzichten worden niet direct verwerkt in de rekenmethodiek transportrisico's. Frequente aanpassingen zouden immers ten koste gaan van de robuustheid van het beleid. Daarom worden nieuwe inzichten verzameld en eens in de vijf jaar verwerkt tot een nieuwe versie van de rekenmethodiek. Daarbij zullen naar verwachting de positieve en negatieve effecten van deze aanpassingen elkaar kunnen neutraliseren.

Dit neemt niet weg dat indien binnen de bovengenoemde periode van vijf jaar maatregelen worden getroffen die de veiligheid van het vervoer aantoonbaar verbeteren en waarvan het kwantitatieve effect op de hoogte van het risico bepaald kan worden, rekening gehouden zal worden met deze veiligheidswinst. Dit is in overeenstemming met het uitgangspunt dat wie veiligheidswinst boekt, deze ook mag benutten. Concreet betekent dit dat indien in enig jaar naar aanleiding van de monitoring van de naleving van de risicoplafonds een (dreigende) overschrijding van één of meer risicoplafonds wordt geconstateerd, de rekenuitkomsten zullen worden gecorrigeerd met de factor waarmee het risico als gevolg van een getroffen veiligheidsmaatregel is afgenomen. In overleg met het RIVM zal een protocol worden opgesteld voor het bepalen en toepassen van een dergelijke reductiefactor. Indien er onvoldoende casuïstiek beschikbaar is, zal de reductiefactor op basis van een analogon<sup>6</sup> of op basis van expert judgement worden gekwantificeerd. Na verloop van jaren zal op basis van actuele casuïstiek blijken of de inschatting op basis van analogon of expert judgement juist is geweest en zal die zo nodig achteraf in het kader van de vijfjaarlijkse cyclus worden gecorrigeerd.

De wijze van beheer en de procedure van wijziging van de rekenmethodieken is vastgelegd in het Protocol aanpassing rekenmethodieken Externe Veiligheid.<sup>7</sup> Indien wijziging van de rekenmethodiek transportrisico's gewenst is, stelt een projectgroep van inhoudelijk deskundigen een voorstel tot aanpassing van de rekenmethodiek op. Dit wijzigingsvoorstel wordt eerst door het RIVM als technisch beheerder van deze rekenmethodiek getoetst op transparantie, verifieerbaarheid, validiteit, robuustheid en consistentie. Vervolgens wordt onderzocht wat de consequenties van de voorgestelde wijziging zullen zijn voor de omvang van de risico's voor omwonenden, voor het vervoer en voor de aanwezige en voorgenomen bebouwing. Op basis van de uitkomsten van dit consequentieonderzoek beslist de minister over het al dan niet aanpassen van de rekenmethodiek. Aanpassingen met beleidsmatige consequenties worden voor draagvlak eerst getoetst bij belanghebbende (branche)organisaties. Na akkoord van de minister worden de aanpassingen doorgevoerd in RBM II en in HART. Tevens verzorgt Rijkswaterstaat de communicatie hierover naar gebruikers en andere belanghebbenden en wordt op haar website de laatste versie van de rekenmethodiek transportrisico's geplaatst.

<sup>6</sup> Analogon is een redeneervorm waarbij men op grond van een vergelijking met een ander geval een conclusie afleidt.

<sup>7</sup> Het protocol is te vinden op de website van het RIVM: [http://www.rivm.nl/Onderwerpen/Onderwerpen/E/Externe\\_Veiligheid/Modelbeheer](http://www.rivm.nl/Onderwerpen/Onderwerpen/E/Externe_Veiligheid/Modelbeheer).



Omdat de rekenmethodiek kan wijzigen, is het van belang dat duidelijk is welke versie van de rekenmethodiek op een bepaald tijdstip moet worden gebruikt. Daarom is in artikel 1 in de definities van RBM II en HART het versienummer opgenomen. Dit heeft als gevolg dat niet eerder van een andere versie van RBM II en HART gebruik wordt gemaakt, dan nadat het versienummer is aangepast in de regeling. In een toekomstige wijziging van de Regeling basisnet in verband met aanpassing van het versienummer van de rekenmethodiek, zal indien nodig voorzien worden in overgangsrecht. Hierin zal worden opgenomen hoe moet worden omgegaan met bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen die met de oude versie van de rekenmethodiek zijn voorbereid.

Om onnodige wijziging van de regeling te voorkomen, wordt in het versiebeheer onderscheid gemaakt tussen versies en revisies van de rekenmethodiek. Van een nieuwe versie en dus ook van een nieuw versienummer is sprake zodra RBM II zodanig wordt gewijzigd dat invoer van dezelfde gegevens in de oude en in de nieuwe versie zou leiden tot verschillende rekenuitkomsten. Van een revisie is sprake indien de wijziging van RBM II bij dezelfde invoer niet leidt tot verschillen in rekenuitkomsten. Gedacht kan worden aan aanpassing van de uitvoerlay-out. Het revisienummer wordt aangeduid met een subnummer achter het versienummer. Als er een nieuwe revisie van RBM II uitkomt, aangegeven door ophoging van het revisienummer bij gelijkblijvend versienummer, kan op grond van de onderhavige regeling gebruik worden gemaakt van beide revisies. Voor het beheer van HART geldt eveneens dat wordt gewerkt met versie- en revisienummers. Hierbij geldt eveneens als criterium dat sprake is van een nieuwe versie van HART zodra de wijzigingen in HART zouden leiden tot andere uitkomsten van de berekeningen.

Overigens zal aanpassing van de rekenmethodiek niet automatisch leiden tot aanpassing van de risicoplafonds. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1.3. is wijziging van de risicoplafonds in beginsel niet aan de orde. Dit heeft tot gevolg dat wanneer op basis van in de rekenmethodiek verwerkte nieuwe wetenschappelijke inzichten de risico's toenemen en de risicoplafonds gelijk blijven, er minder vervoerd kan worden. Wanneer de risico's afnemen, kan het vervoer juist toenemen binnen de vastgestelde risicoplafonds. Op grond van artikel 14, derde lid, van de Wvgs kan de winst van veiligheidsmaatregelen niet alleen ten goede komen aan het vervoer, maar ook aan het gebruik van de ruimte langs de infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Om dit mogelijk te maken, bevat de Wvgs een regeling voor wijziging van de risicoplafonds. Zolang plafonds niet zijn gewijzigd, komt de winst van veiligheidsmaatregelen ten goede aan het vervoer op de wijze als hiervoor omschreven.

### 3.2. Tabellen

Zoals hierboven aangegeven gebeurt de aanwijzing van de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die onderdeel zullen uitmaken van het basisnet, alsmede de vaststelling van de risicoplafonds voor deze zogenoemde basisnetroutes, in de vorm van tabellen. Deze tabellen zijn in bijlagen I tot en met III opgenomen bij de regeling. Verder wordt in deze tabellen aangegeven met welke afstanden gemeenten rekening moeten houden indien ze bouwwerken mogelijk willen maken langs basisnetroutes, van welke vervoershoeveelheden ze moeten uitgaan voor de berekening van het groepsrisico en of er al dan niet sprake is van een plasbrandaandachtsgebied langs deze routes.

#### 3.2.1. Het ontstaan van de tabellen

De tabellen voor het Basisnet Weg, respectievelijk Spoor, waren reeds opgenomen als bijlage in het eindrapport van de Basisnetwerkgroep Weg, respectievelijk Spoor. De afstanden en vervoershoeveelheden die waren opgenomen in deze tabellen zijn sinds 1 januari 2010<sup>8</sup> (Basisnet Weg), respectievelijk sinds 31 juli 2012<sup>8</sup> (Basisnet Spoor) overgenomen in tabellen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: cRNVGS). In sommige gevallen zijn toen de waarden geactualiseerd ten opzichte van de versies zoals opgenomen in de eindrapporten van de werkgroepen.<sup>10</sup> Doordat de waarden in de cRNVGS zijn opgenomen, konden gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen sinds de genoemde data anticiperen op de komst van de basisnetregelgeving.

Het eindrapport van de Werkgroep Water bevatte geen tabel, omdat destijds er nog van uit werd gegaan dat het Basisnet Water niet door middel van tabellen maar in kaarten vastgelegd zou worden. Op basis van de gegevens in het eindrapport is later een tabel specifiek voor opname in de cRNVGS per 1 januari 2010<sup>11</sup> gemaakt.

<sup>8</sup> Stcrt. 2009, 19907.

<sup>8</sup> Stcrt. 2012, 14687.

<sup>10</sup> Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen. Stcrt. 2012, 14687.

<sup>11</sup> Stcrt. 2009, 19907.



### 3.2.2. Gegevens in de tabellen

De drie tabellen voor de Basisnetten Weg, Spoor en Water bevatten vijf clusters van gegevens:

1. de aanwijzing van de basisnetroutes door de benoeming van de wegvakken, baanvakken en vaarwegen die tot het basisnet behoren;
2. de risicoplafonds die zullen gaan gelden voor deze basisnetroutes. Deze risicoplafonds zijn onderverdeeld in:
  - a. het PR-plafond,
  - b. de GR-plafonds;
3. de eventuele aanwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied;
4. de referentievervoershoeveelheden die moeten worden gehanteerd bij de berekening van het groepsrisico langs de betreffende basisnetroute;
5. modaliteitspecifieke bijzonderheden die nodig zijn om de tabel te kunnen gebruiken.

Hieronder worden deze vijf clusters van gegevens achtereenvolgens toegelicht en waar nodig gedifferentieerd naar de drie verschillende basisnetten.

#### *Ad 1) Aanwijzing van de basisnetroutes*

##### *Basisnet Weg*

Voor het Basisnet Weg is het wegennet opgedeeld in wegen op basis van hun nummer. Autosnelwegen zijn daarbij herkenbaar aan een A, niet-autosnelwegen door een N voorafgaand aan het nummer. Zij zijn in de tabel in bijlage I bij de onderhavige regeling opgenomen in volgorde van die nummering (van A1 tot A200). De wegen zijn vervolgens onderverdeeld in wegvakken. Als criterium voor deze onderverdeling is de vervoersomvang gehanteerd. Bij elk knooppunt of aansluiting waar de omvang van de vervoersstroom wijzigt, begint een nieuw wegvak. Het begin en einde van een wegvak worden aangegeven door de benoeming van een knooppunt of aansluiting (met afritnummer). De wegvakken worden eveneens aangeduid met het unieke nummer dat door Rijkswaterstaat in de interne administratie aan elk wegvak wordt toegewezen. De wegen die niet zijn opgenomen, maken geen deel uit van het basisnet. Dit zijn de wegen die behoren tot het onderliggend wegennet en doorgaans in beheer zijn bij een provincie of gemeente.

In een wegvak behorende tot het basisnet kan een tunnel liggen. De categorie-indeling van een tunnel geeft aan welke soort stoffen door de tunnel vervoerd mogen worden. Hierdoor is de tunnel bepalend voor de omvang en de samenstelling van het vervoer dat over het gehele wegvak, dus ook voor en na de tunnel, gaat. Ook de omleidingsroutes bij tunnels zijn apart benoemd in de tabel in bijlage I bij deze regeling, volgend op het wegvak waarvoor ze de omleidingsroute vormen.

##### *Basisnet Spoor*

Voor het Basisnet Spoor zijn de hoofdspoorwegen opgedeeld in trajecten, die weer zijn onderverdeeld in baanvakken. De trajecten worden in bijlage II bij de onderhavige regeling aangeduid met namen en trajectnummers; de baanvakken worden met een letter aangeduid. Het begin en einde van elk traject en het begin en einde van elk baanvak worden aangegeven met coördinaten gebaseerd op het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting (RD-coördinaten). Het traject is primair afgebakend op basis van knooppunten, waardoor bij elke splitsing of aansluiting waar de omvang van de vervoersstroom wijzigt, een afzonderlijk traject begint of eindigt.

Wanneer één of meer voor de risicoberekening relevante parameters (zoals de breedtecategorie van het spoor, het weerstation, de aanwezigheid van een wissel of een lage snelheidslimiet) wijzigen binnen het traject, verspringen ook de afstanden die door de bebouwing moet worden aangehouden als veiligheidszone. Op de punten waar dit het geval is, begint een nieuw baanvak.

Niet alle hoofdspoorwegen die tot het basisnet behoren, zijn met naam gespecificeerd in de tabel in bijlage II bij deze regeling. Er zijn namelijk ook hoofdspoorwegen waarover geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht wordt. Voor al deze hoofdspoorwegen zijn de onderscheidende variabelen, te weten de risicoplafonds en de vervoershoeveelheden, gelijk. Ook is er voor deze hoofdspoorwegen geen plasbrandaandachtsgebied aangewezen. Elk van deze hoofdspoorwegen afzonderlijk en met naam opnemen in de tabel is daarom niet nodig en zou vooral tot gevolg hebben dat de tabel erg omvangrijk wordt. Daarom is ervoor gekozen deze hoofdspoorwegen niet afzonderlijk te benoemen, noch per baanvak te specificeren, maar zijn ze in de tabel opgenomen onder de verzamelnaam 'overige hoofdspoorwegen'. Hieronder vallen alle hoofdspoorwegen die zijn opgenomen in bijlage 1 en in onderdeel a van bijlage 2 bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, maar die niet met naam zijn gespecificeerd in de tabel in bijlage II bij de onderhavige regeling. Deze hoofdspoorwegen maken niettemin deel uit van het Basisnet Spoor.





## *Basisnet Water*

Voor het Basisnet Water zijn de binnenwateren opgedeeld in zeevaartroutes en binnenvaartroutes. Zeevaartroutes zijn binnenwateren waarop zowel zee- als binnenvaartschepen varen, terwijl op binnenvaartroutes doorgaans alleen binnenvaartschepen varen. Dit onderscheid is van belang omdat een aanvaring tussen zeeschepen of tussen een zeeschip en een binnenvaartschip tot grotere schade kan leiden en daarmee grotere gevolgen voor de omgeving dan bij aanvaringen tussen binnenvaartschepen kan hebben.

De zeevaart- en binnenvaartroutes zijn onderverdeeld in corridors, waarbij in de tabel in bijlage III bij de onderhavige regeling de vaarwegen die deel uitmaken van een bepaalde corridor zijn benoemd met hun naam en zijn geordend in geografische volgorde. Over de gehele corridor is in beginsel sprake van dezelfde vervoersomvang. Het begin en einde van een vaarweg zijn niet specifiek aangegeven. Dit is niet nodig omdat de afstanden waarin het PR-plafond is uitgedrukt, overal 0 meter vanaf de in artikel 5 genoemde begrenzingslijnen zijn. Deze begrenzingslijnen vloeien voor de verschillende vaarwegen in elkaar over en zijn in leggers aangegeven. In een legger is omschreven waaraan waterstaatswerken voor wat betreft de ligging, vorm, afmeting en constructie moeten voldoen en bestaat onder meer uit verschillende kaarten, waarop de ligging van waterstaatswerken en daaraan grenzende beschermingszones zijn aangegeven. Rijkswaterstaat stelt de legger voor de wateren in beheer bij het Rijk vast.

### *Ad 2) Risicoplafonds*

De risicoplafonds zijn in de tabellen in de bijlagen I tot en met III bij de onderhavige regeling vastgelegd in de vorm van afstanden. Zoals hierboven is aangegeven wordt het PR-plafond uitgedrukt in de afstand in meters vanaf het wegvak, het baanvak of de vaarweg waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan  $10^{-6}$  per jaar. Dit plafond begrenst zowel de risico's van het vervoer als de zone waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden.

Artikel 14, tweede lid, van de Wvgs geeft de minister de mogelijkheid om aanvullend op het verplichte PR-plafond ook één of meerdere GR-plafonds vast te stellen. De GR-plafonds begrenzen het vervoersaandeel in het groepsrisico en worden alleen vastgesteld indien ze nodig zijn om dit vervoersaandeel te beheersen. De GR-plafonds worden uitgedrukt in een afstand vanaf het wegvak of baanvak waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan de waarden  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  per jaar.

De afstanden van de beide risicoplafonds worden gemeten vanaf de referentiepunten. Deze referentiepunten liggen voor de Basisnetten Weg en Spoor doorgaans op het midden van de weg, respectievelijk van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Uit artikel 5 en artikel 7, derde lid, van de onderhavige regeling volgt dat bij het Basisnet Water de te meten afstand 0 meter is en dat het PR-plafond op de beide begrenzingslijnen, bedoeld in artikel 5, ter weerszijden van de vaarweg ligt.

### *Ad 3) Plasbrandaandachtsgebieden*

In de bijlagen I, onderscheidenlijk II, bij deze regeling is aangegeven langs welke wegen, onderscheidenlijk hoofdspoorwegen, sprake is van een plasbrandaandachtsgebied. Voor de aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied langs hoofdspoorwegen is het vervoer van meer dan 3.500 ketelwagen-equivalenten met zeer brandbare vloeistoffen per jaar over een bepaald baanvak, waarbij een container met brandbare vloeistoffen telt als een halve ketelwagen, als criterium gehanteerd.

Voor de aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied langs wegen is als uitgangspunt gehanteerd dat langs alle routes tussen chemische clusters en langs alle internationale verbindingen een plasbrandaandachtsgebied komt. Vervolgens is gekeken of er nog andere wegen zijn waarover brandbare vloeistoffen in vergelijkbare hoeveelheden als over de eerstgenoemde routes worden vervoerd. Ook langs die wegen is een plasbrandaandachtsgebied toegekend, waarbij er voor is gezorgd dat er geen wegvakken zonder plasbrandaandachtsgebied tussen wegvakken met een plasbrandaandachtsgebied lagen. Op basis van de monitoringgegevens zal regelmatig worden gezien of aanpassing van de aanwijzing van plasbrandaandachtsgebieden nodig is.

In de tabel in bijlage III bij deze regeling betreffende het Basisnet Water is geen kolom plasbrandaandachtsgebied opgenomen. Bij binnenwateren is de aan- of afwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied gekoppeld aan de aan- of afwezigheid van een zogenaamde vrijwaringszone langs een binnenwater. Of langs een in het Basisnet Water opgenomen vaarweg sprake is van een vrijwaringszone en hoe breed die zone is, is geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). De aan- of afwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied langs binnenwateren vloeit dus niet voort uit de vermelding in de tabel -zoals bij de Basisnetten Weg en Spoor-, maar uit een schakelbepaling in het Bevt naar het Barro.



#### *Ad 4) Referentiehoeveelheden*

De risicoplafonds begrenzen het totale risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is gekozen voor een begrenzing van de risico's in plaats van een begrenzing van het volume van het vervoer, om zo de vervoerssector te stimuleren tot voortdurende verbetering van de veiligheid. Dit betekent dat de werkelijke vervoershoeveelheden groter kunnen zijn dan de vervoershoeveelheden die in de tabellen in bijlagen I tot en met III bij deze regeling worden genoemd, mits het totale risico van het vervoer onder de risicoplafonds blijft. De werkelijke jaarlijkse omvang en samenstelling van de vervoersstroom kunnen dus afwijken van deze referentiehoeveelheden. Een toename van de omvang van het vervoer kan bijvoorbeeld worden gecompenseerd met veiligheidsmaatregelen.

Omdat elke stofcategorie andere risico's met zich meebrengt, zijn er verschillende samenstellingen van de vervoersstroom binnen hetzelfde risicoplafond mogelijk. Daardoor is het moeilijk om aan te geven welke combinaties van vervoershoeveelheden per stofcategorie binnen de risicoplafonds mogelijk zijn. In de tabellen in bijlagen I tot en met III bij deze regeling worden daarom referentiehoeveelheden weergegeven waarmee gemeenten het groepsrisico moeten berekenen indien er bouwplannen langs basisnetroutes zijn. De risicoplafonds worden niet overschreden indien de werkelijke omvang en samenstelling van de vervoersstroom in een jaar gelijk is aan de referentiehoeveelheden. Voor de Basisnetten Weg en Spoor geldt dat indien de werkelijke omvang en samenstelling van het vervoer op jaarbasis gelijk is aan de referentiehoeveelheden de beschikbare risicoruimte volledig wordt benut. De risicoruimte is hierbij de ruimte uitgedrukt in de afstand waar het plaatsgebonden risico ten hoogste  $10^{-6}$  per jaar mag zijn. Bij het Basisnet Water is er geen relatie tussen de referentiehoeveelheden en de voor het vervoer beschikbare risicoruimte. De risicoruimte is daar groter dan de referentiehoeveelheden aangeven; in sommige gevallen zelfs tien keer groter. Naar verwachting zal die risicoruimte nooit worden opgevuld. Om te voorkomen dat gemeenten met onrealistische hoge vervoershoeveelheden het groepsrisico gaan berekenen, zijn in de tabel in bijlage III bij deze regeling vervoershoeveelheden opgenomen die zijn gebaseerd op een verwachting van de vervoersomvang en niet op de vervoersomvang die theoretisch mogelijk zou zijn.

#### *Basisnet Weg*

In het wegvervoer worden elf categorieën gevaarlijke stoffen onderscheiden die bij een incident gevaar kunnen opleveren voor mensen in de omgeving. Uit risicoberekeningen die in het kader van het basisnet zijn uitgevoerd, blijkt dat de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico nagenoeg volledig bepaald wordt door de stofcategorie GF3. Deze stofcategorie betreft brandbare gassen, zoals LPG. Om die reden zijn alleen de vervoershoeveelheden GF3, uitgedrukt in aantallen tankauto's per jaar, opgenomen in de tabel in bijlage I bij deze regeling. Gemeenten dienen het groepsrisico te berekenen op basis van deze referentiehoeveelheden.

#### *Basisnet Spoor*

In het spoorvervoer worden zes categorieën gevaarlijke stoffen onderscheiden (A, B2, B3, C3, D3 en D4) die bij een incident gevaar kunnen opleveren voor mensen in de omgeving. In de tabel in bijlage II bij deze regeling zijn per stofcategorie de referentiehoeveelheden opgenomen. Deze hoeveelheden zijn uitgedrukt in ketelwagenequivalenten (kwe) per jaar, waarbij een container met brandbare vloeistoffen telt als een halve ketelwagen en een container met toxische stoffen als één derde ketelwagen. Er is ervoor gekozen om de hoeveelheid in kwe uit te drukken omdat ketelwagens en containers een verschillende inhoud hebben. Hierdoor is het onmogelijk om beide bij elkaar op te tellen en is een andere maateenheid nodig.

Naast de vervoershoeveelheden is bij het spoorvervoer ook de Warme/Koude BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion, oftewel kokende vloeistof-gasexpansie-explosie) verhouding (hierna: wkbv) in de samengestelde trein bepalend voor het risico. Zowel brandbare (categorie A) als toxische (categorie B2) gassen dragen bij aan de wkbv-waarden. Tussen het Rijk en het bedrijfsleven (vervoerders, terminaloperators en de chemische industrie) zijn afspraken gemaakt om treinen zo veel mogelijk 'warme BLEVE-vrij' samen te stellen.<sup>12</sup> Dat houdt in dat in dezelfde trein wagens met brandbare gassen (categorie A) zich niet direct voor of achter wagens met zeer brandbare vloeistoffen (categorie C3/D3) mogen bevinden. Die afspraken zijn verwerkt in wkbv-waarden per traject. Gemeenten dienen het groepsrisico te berekenen op basis van de referentiehoeveelheden en de vastgelegde wkbv-waarden.

<sup>12</sup> De naleving van deze afspraken wordt gemonitord. ProRail brengt jaarlijks verslag over de resultaten uit aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.



### *Basisnet Water*

Voor het vervoer over water zijn de zes stofcategorieën opgenomen in de Risicoatlas vaarwegen 2003 als uitgangspunt genomen. Het betreft de stoffen: GF3, GT3, LF1, LF2, LT1 en LT2. Omdat voor zeeschepen de categorie GF2 eveneens relevant is, is deze categorie toegevoegd, zodat in totaal zeven stofcategorieën zijn opgenomen. Gemeenten dienen het groepsrisico te berekenen op basis van de referentiehoeveelheden voor alle stofcategorieën. De referentiehoeveelheden zijn uitgedrukt in het aantal tankschepen per jaar. Omdat containervervoer niet bijdraagt aan het risico dat mensen lopen langs de vaarroute, worden ze niet meegeteld. De referentiehoeveelheden in de tabel in bijlage III bij deze regeling gelden voor elke vaarweg die tot een bepaalde corridor behoort. Uitzondering hierop is de corridor Rotterdam-Moerdijk vanwege het afnemende aantal zeeschepen landinwaarts op deze corridor. Voor de zeevaartroutes moet het groepsrisico worden berekend met het aantal binnenvaartschepen en het aantal zeeschepen weergegeven in de tabel in bijlage III bij deze regeling. Voor binnenvaartroutes moet het groepsrisico worden berekend met alleen het aantal binnenvaartschepen.

### *Monitoring*

De referentiehoeveelheden hebben daarnaast ook een functie bij de monitoring van de naleving van de risicoplafonds. De beheerder van de rijkswegen en het hoofdvaarwegennet, Rijkswaterstaat, en de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, op dit moment ProRail,<sup>13</sup> leveren jaarlijks informatie aan de minister over de daadwerkelijke omvang en samenstelling van het vervoer. Vervolgens worden deze realisatiecijfers vergeleken met de referentiehoeveelheden, wat een eerste indicatie oplevert over mogelijke overschrijding van de risicoplafonds. Indien de realisatiecijfers per stofcategorie lager zijn dan de referentiehoeveelheden en bij spoor ook de wkbv onder de in de tabel genoemde waarde blijft, zal er geen sprake zijn van overschrijding en is een risicoberekening niet nodig. Indien op een basisnetroute de referentiehoeveelheden van een bepaalde stofcategorie, en indien van toepassing, de wkbv-waarden zijn overschreden, moet wel berekend worden of ook de risicoplafonds al dan niet worden overschreden.

### *Ad 5) Modaliteitspecifieke bijzonderheden*

#### *Basisnet Weg*

Voor het Basisnet Weg zijn de volgende bijzonderheden in de tabel in bijlage I bij deze regeling opgenomen:

- a. Als er in een wegvak een tunnel ligt, wordt in kolom 7 aangegeven in welke categorie deze tunnel is ingedeeld. Deze vermelding is nodig om afwijkende vervoershoeveelheden op dat wegvak in vergelijking met de wegvakken er voor en er na te verklaren. Ook wordt hierdoor verduidelijkt dat er voor dat wegvak mogelijk sprake is van een specifieke omleidingsroute.
- b. In kolom 7 wordt het wegtype aangegeven. Voor de risicoberekeningen wordt onderscheid gemaakt in drie wegtypen: een auto(snel)weg, een weg buiten bebouwde kom en een weg binnen bebouwde kom (dat wil zeggen, een weg waarop ten hoogste vijftig kilometer per uur mag worden gereden). Voor elk wegtype geldt, afhankelijk van het al dan niet voorkomen van ongelijkvloerse kruisingen en de daar geldende maximum snelheid, een eigen ongevalfrequentie waarmee gerekend moet worden. Voor het basisnet zijn autowegen de norm en is in kolom 7 een afwijkend wegtype aangegeven.
- c. Een wegvak kan tot meer dan één A/N-weg behoren. In dat geval is dat wegvak meerdere keren, namelijk bij elke weg waar het deel van uitmaakt, opgenomen. Alleen bij de eerste vermelding in de tabel, dus bij de weg met laagste A/N-nummer, zijn de voor dat wegvak geldende tabelwaarden opgenomen. Bij de volgende vermelding zijn die waarden weggelaten en wordt via het A/N-nummer terugverwezen naar de eerdere vermelding.

#### *Basisnet Spoor*

Voor het Basisnet Spoor zijn de volgende bijzonderheden in de tabel in bijlage II bij deze regeling opgenomen:

- a. De breedte van het spoor is in stappen van 25 meter weergegeven in kolom 16. Dit is een invoerparameter voor de berekening van zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico.
- b. De naam van het maatgevende weerstation is aangegeven in kolom 17. Dit is een invoerparameter voor de berekening van zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Het weerstation wordt weergegeven bij het eerste baanvak waarvoor het maatgevend is en geldt voor alle daaropvolgende baanvakken tot het volgende baanvak met een ander maatgevend weerstation.

<sup>13</sup> De huidige concessie waarin het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail is opgedragen, loopt tot en met 31 december 2014.

- c. De aanwezigheid van een wissel is aangegeven in kolom 17. Indien op een baanvak één of meerdere wissels liggen, is de kans op een ongeval, en daardoor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, groter dan wanneer op een baanvak geen wissels liggen. De aanwezigheid van één of meer wissels in een baanvak wordt in kolom 17 met de letter W aangegeven.
- d. In kolom 17 wordt aangegeven of op een bepaald baanvak langzaam wordt gereden. Standaard wordt gerekend met een snelheid hoger dan 40 kilometer per uur. In enkele uitzonderingssituaties nabij stations kan en mag op een baanvak niet harder worden gereden dan 40 kilometer per uur. De kans op een ongeval is daardoor lager dan indien op de normale, en dus hogere snelheid zou worden gereden. In de risicoberekeningen mag alleen van de lage snelheid worden uitgegaan indien op de gehele spoorbundel voor het doorgaand verkeer in beide richtingen langzaam wordt gereden én indien het langzaam rijden wordt afgedwongen in de spoorregelgeving. Indien op een baanvak met lage snelheid mag worden gerekend, wordt dit in kolom 17 met de letter L aangegeven.
- e. In kolom 17 is aangegeven of er op een traject sprake is van specifieke veiligheidsmaatregelen. Vanwege die specifieke veiligheidsmaatregelen is er op de Havenspoorlijn, respectievelijk de Betuweroute, sprake van een risicoreductie van 40 procent, respectievelijk 46 procent. Op de trajecten waar dit het geval is, wordt dit met de codes 'V1: 40 procent risicoreductie' en 'V2: 46 procent risicoreductie' aangegeven.
- f. In kolom 17 is aangegeven of op een traject 'kop gemaakt' wordt. Kopmaken houdt in dat een trein die vanuit een bepaalde richting een station binnen komt, dat station in dezelfde richting weer verlaat om vervolgens bij een volgende splitsing af te buigen in een andere richting dan van waar de trein afkomstig is. Bij kop maken komen de vervoerstromen dus tweemaal over het traject. Indien op een traject wordt 'kop gemaakt', wordt dit met de letter K aangegeven. Deze vermelding verklaart de hogere referentievervoershoeveelheden op dat traject in vergelijking met de trajecten daarvoor en daarna.

### 3.2.3. Wijzigingen ten opzichte van eerdere tabellen

De inhoudelijke en technische wijzigingen die in de tabellen in de bijlagen I tot en met III bij deze regeling zijn doorgevoerd ten opzichte van de tabellen in de voormalige cRNVGS en de tabellen gemaakt door de werkgroepen, worden hieronder toegelicht.<sup>14</sup> De belangrijkste technische wijzigingen betreffen het toekomstvast maken van de codering van de baanvakken, het verwijderen van overlappingsen in en het goed op elkaar laten aansluiten van baanvakken door het aanpassen van de begin- en eindcoördinaten van een baanvak, en het samentrekken van weg- en baanvakken indien de in de tabellen in bijlagen I en II opgenomen variabelen niet onderscheidend zijn. Daarnaast is er aangesloten bij de door ProRail gehanteerde werkwijze voor het opdelen van de hoofdspoorwegen in baanvakken. Daardoor konden de tabellen Weg en Spoor ingekort worden.

#### *Basisnet Weg*

De volgende inhoudelijke wijzigingen zijn doorgevoerd in de tabel in bijlage I bij deze regeling met betrekking tot het Basisnet Weg:

1. Aangezien enkele wegvakken op de N35 zijn aangepast tot autosnelweg A35 zijn de betreffende risicoplafonds en wegvakken aangepast.
2. De verbindingbogen zijn verwijderd. Zoals toegelicht bij artikelen 7 en 14 geldt voor verbindingbogen een specifieke regel om afstanden en vervoershoeveelheden te bepalen.
3. Bij sommige wegvakken waren ten onrechte geen waarden voor het GR-plafond opgenomen. Waar het PR-plafond bij deze wegvakken 0 is, is dit alsnog gedaan.
4. De risicoplafonds voor de wegvakken met een tunnel waardoor geen brandbare gassen mogen worden vervoerd (C- en D-tunnels), zijn bepaald op basis van de omvang van het vervoer van stoffen die wel door de tunnel mogen worden vervoerd. Het gaat daarbij voornamelijk om brandbare vloeistoffen. Met uitzondering van het wegvak waarin de Noordtunnel (A15) is gelegen, leidt dat nergens tot een PR-plafond groter dan 0. Op dat wegvak leidt dit tot een PR-plafond van 13 meter.
5. Voor het deel van de A12 op het grondgebied van de gemeente Den Haag zijn de waarde van het GR-plafond en de vervoershoeveelheden aangepast aan het gemeentelijk routeringsbeleid.
6. Op wegvak O12 op de A28 waar het PR-plafond en de vervoershoeveelheden zonder duidelijke reden afweken van de omringende wegvakken, zijn deze alsnog in overeenstemming gebracht met deze omringende wegvakken.
7. Op enkele N-wegen in het beheer van het Rijk in Overijssel (N36) en in Zeeland (N61 en N62) zijn

<sup>14</sup> In de tabellen voor de Basisnetten Weg, Spoor en Water, zoals die zijn opgenomen bij de cRNVGS, zijn al eerdere wijzigingen doorgevoerd. Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen. Stcrt. 2012, nr. 14687, 20 juli 2012.



wegvakken toegevoegd. Deze wegvakken waren ten onrechte buiten het basisnet gelaten. Het PR-plafond is op al deze wegvakken 0.

#### *Basisnet Spoor*

De volgende inhoudelijke wijzigingen zijn doorgevoerd in de tabel in bijlage II bij deze regeling met betrekking tot het Basisnet Spoor:

1. De PR-plafonds voor de Betuweroute voor het gehele traject zijn vastgelegd op minimaal 30 meter. Dit is de zone gecreëerd door het Tracébesluit Betuweroute waarin geen kwetsbare bebouwing gerealiseerd mag worden. In deze zone is bestaande kwetsbare bebouwing gesaneerd. De GR-plafonds zijn naar evenredigheid vastgelegd.
2. De route naar de Aziëhaven in Amsterdam is nu met name genoemd. Het betreft trajectnummer 480. Over dit traject vindt namelijk structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.
3. De PR- en GR-plafonds bij Weert (baanvak 320A) en bij Barendrecht (baanvak 30D) zijn gecorrigeerd omdat ten onrechte geen rekening was gehouden met de aanwezigheid van een wissel, respectievelijk het vervoer dat over route 445 aansluit op baanvak 30D. Daardoor neemt het PR-plafond bij Weert toe van 1 naar 5 meter en bij Barendrecht van 1 naar 7 meter. Ook op een aantal andere baanvakken zijn dergelijke correcties doorgevoerd, maar in die gevallen heeft dat niet geleid tot een aanpassing van het PR-plafond.
4. Indien de in de tabel opgenomen variabelen niet onderscheidend waren, zijn de baanvakken met enkel tunnels samengevoegd met aangrenzende baanvakken. Daardoor vormt een tunnel niet meer een afzonderlijk baanvak, maar één geheel met het aansluitende baanvak.
5. De sporen over het emplacement Kijfhoek zijn ondergebracht in één traject: route 203. De hoofdspoorweg die langs Kijfhoek loopt, valt daarmee onder de categorie 'overige hoofdspoorwegen'.
6. De trajecten Utrecht-Amersfoort, Meteren-Den Bosch en Vught-Boxtel zijn verwijderd, omdat, uitgaande van optimaal gebruik van de Betuweroute en van de huidige spoorweginfrastructuur, over deze trajecten geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht. Deze trajecten vallen daarmee onder de categorie 'overige hoofdspoorwegen'.

#### *Basisnet Water*

De volgende inhoudelijke wijzigingen zijn doorgevoerd in de tabel in bijlage III bij deze regeling met betrekking tot het Basisnet Water:

1. De primaire indeling is niet meer op corridor met daarbinnen een onderverdeling naar vaarwegen met zee- en binnenvaart (de zogenaamde rode vaarwegen) en vaarwegen met alleen binnenvaart (de zwarte vaarwegen). De primaire indeling is nu op zeevaartroutes (rode vaarwegen) versus binnenvaartroutes (zwarte vaarwegen) en daarbinnen op corridor. Dat leidde in sommige gevallen tot een andere clustering van vaarwegen tot één corridor. Ook is de volgorde van de vaarwegen die deel uitmaken van één corridor aangepast, aangezien ze geografisch zijn gerangschikt.
2. De stofcategorie GT5 is weggelaten omdat het vervoer van deze stof met zeeschepen verboden is op grond van artikel 15 van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen.

#### **4. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid**

De onderhavige regeling strekt tot uitwerking van de Wvgs en het Bevt. Voor zover deze regeling betrekking heeft op de vervoerszijde van het basisnet (paragrafen 1 tot en met 3), worden er alleen taken opgelegd aan de beheerder van het hoofdwegen- en het hoofdvaarwegennet en de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. Zij dienen op grond van artikel 10 en 11 gegevens over de omvang van het vervoer aan te leveren aan de minister. Zowel Rijkswaterstaat als ProRail hebben daarom vanuit hun beheerdersrol een standaardtoets uitgevoerd voor de aspecten handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.<sup>15</sup>

Wat betreft de ruimtelijke aspecten van het basisnet (paragrafen 4 tot en met 7 van de onderhavige regeling) is op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regels over het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en plasbrandaandachtsgebieden bij ruimtelijk relevante besluiten reeds in de nota van toelichting bij het bovengenoemde besluit ingegaan. Bij het bepalen van de meetpunten bij kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten ten behoeve van het toepassen van basisnetafstanden, is aangesloten bij de systematiek voor het toepassen van risicoafstanden zoals die geldt voor inrichtingen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen.

<sup>15</sup> Op de resultaten van deze toets wordt nader ingegaan in paragraaf 6.



## 5. Gevolgen van de regeling

Zoals aangegeven in paragraaf 1 beoogt het basisnet een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over, de bebouwde omgeving langs en de veiligheid van mensen die wonen, werken en recreëren langs wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dat betekent dat het basisnet gevolgen heeft voor bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken of vervoeren, voor gemeenten die bouwplannen hebben langs de infrastructuur en voor omwonenden.

Deze regeling bevat voorschriften ter uitwerking van de Wvgs en het Bevt. Op de milieu- en bedrijfseffecten, op de bestuurlijke en financiële gevolgen voor decentrale overheden en op administratieve lasten voor bedrijven en burgers van zowel de regels voor het vervoer als de regels voor ruimtelijk relevante besluiten is reeds ingegaan in de memorie van toelichting bij de Wijzigingswet Wvgs en in de nota van toelichting bij het Bevt. Onderhavige regeling leidt ten opzichte van wet en besluit niet tot extra lasten noch tot andere effecten. Op de gevolgen voor de omwonenden wordt hieronder nader ingegaan.

Het basisnet biedt mensen die wonen, werken en recreëren langs routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een basisbeschermingsniveau. Dat gebeurt ten eerste door een grens te stellen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over basisnetroutes. Voorheen was er geen beperking aan de omvang van dat vervoer en daarmee ook niet aan de risico's voor de omgeving. Op voorwaarde dat de vervoermiddelen voldoen aan de veiligheidseisen die internationale verdragen en nationale regelgeving stellen, waren vervoerders vrij in de keuze van modaliteit en route en in de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die ze vervoeren. Dat vervoer moest dan uiteraard binnen de grenzen die vanuit wet- en regelgeving worden gesteld (zoals bijvoorbeeld de geluidsplafonds die op basis van de wet SWUNG<sup>16</sup> zijn vastgesteld) en binnen de fysieke capaciteitsgrenzen van de infrastructuur blijven. Het basisnet voegt hier een extra beperking door het vaststellen van risicoplafonds aan toe. Vervoerders zijn nog steeds vrij in de keuze van modaliteit en route en in de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die ze vervoeren, mits ze binnen de risicoplafonds blijven. Die risicoplafonds worden in de onderhavige regeling vastgesteld. Ten tweede wordt het basisbeschermingsniveau gewaarborgd door te voorkomen dat mensen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen worden blootgesteld aan een hoger risico dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Dat gebeurt door afstanden vast te stellen die ten minste tussen de infrastructuur en de bebouwing moet worden aangehouden. Die afstanden worden eveneens in de onderhavige regeling vastgesteld.

Voor het beschermingsniveau is aangesloten bij de waarde voor het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  per jaar, welke waarde in het externe veiligheidsbeleid in brede zin wordt gehanteerd. Dit houdt in dat de kans dat iemand die zich bevindt in een kwetsbaar object, overlijdt als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen op een transportroute kleiner is dan één op een miljoen per jaar. In de onderhavige regeling worden de plaatsen vastgesteld waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$ . Dichter bij de infrastructuur kan het risico groter zijn. Daarom mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd tussen die plaats en de infrastructuur. Verder van de infrastructuur zal het risico lager zijn. Door het vastleggen van die afstanden wordt gewaarborgd dat het risico voor mensen die wonen of verblijven in kwetsbare objecten langs de infrastructuur lager zal zijn dan het maatschappelijk aanvaardbaar geachte risico van  $10^{-6}$  per jaar.

Voor de inwerkingtreding van de onderhavige regeling was het vervoer van alle gevaarlijke stoffen toegestaan over alle infrastructuur en in elke hoeveelheid. Op die vrijheid voor vervoerders zijn twee uitzonderingen. Die uitzonderingen betreffen de aanwijzing door gemeenten van specifieke wegen waarover bepaalde gevaarlijke stoffen moesten worden vervoerd, en de verboden om met bepaalde gevaarlijke stoffen door bepaalde wegtunnels te rijden. Dat betekent dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over alle spoorwegen en binnenwateren, over wegen die niet zijn opgenomen in de gemeentelijke routing en over wegen waarin geen tunnel is gelegen, tot aan de inwerkingtreding van de onderhavige regeling onbegrensd waren. Dat betekent eveneens dat aan mensen die wonen langs deze routes geen basisbeschermingsniveau kon worden geboden. Met de aanwijzing van een weg, hoofdspoorweg of binnenwater als basisnetroute in de onderhavige regeling gelden vanaf de inwerkingtreding van de regeling wel grenzen voor de risico's van het vervoer. Hieruit volgt dat de onderhavige regeling geen toelatingsregime voor het vervoer van gevaarlijke stoffen inhoudt. Zolang een weg, spoorweg of binnenwater niet is aangewezen als basisnetroute, is vervoer van gevaarlijke stoffen over die route zonder beperking mogelijk. Zodra een weg, spoorweg of binnenwater is aangewezen als basisnetroute, zijn de risico's van dat vervoer begrensd.

<sup>16</sup> Wet van 24 november 2011 tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds) (Stb. 2012, 266).



Voor de toepassing van de basisnetafstanden in bestemmingsplannen en andere ruimtelijk relevante besluiten (zie hiervoor artikel 2 van het Bevt) is in artikel 15 van het Bevt geen overgangstermijn opgenomen. Dit betekent dat gemeenten deze afstanden ook moeten toepassen bij besluiten die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling al in procedure zijn. De toe te passen afstanden bij wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren mogen bekend worden verondersteld nu deze in 2010 respectievelijk 2012 zijn opgenomen in de cRNVGS. Tevens is de onderhavige regeling voorgepubliceerd in de Staatscourant. Gelet op artikel 15 van het Bevt geldt voor deze besluiten wel een overgangstermijn voor zover het betreft de verantwoording van het groepsrisico overeenkomstig artikel 8 van dat besluit, alsmede de motivering van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in plasbrandaandachtsgebieden.

## **6. Voorbereiding, inspraak en samenhang met andere regelgeving**

### *Vorbereiding*

Deze regeling is voorbereid in samenwerking met Rijkswaterstaat, vanwege haar rol als beheerder van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet, en met ProRail, vanwege haar rol als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. De opmerkingen van Rijkswaterstaat zijn verwerkt in de conceptversie van de regeling zoals die op 25 november 2013 is voorgepubliceerd in de Staatscourant. De opmerkingen van ProRail zijn in het kader van de 'wensen en bedenkingen'-procedure meegenomen. Daarnaast is deze regeling ter consultatie voorgelegd aan het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. Van IPO en VNG zijn reacties ontvangen die eveneens al zijn meegenomen in de voorgepubliceerde conceptversie. Van de UvW is geen reactie ontvangen.

### *Inspraak*

Op 25 november 2013 is de onderhavige regeling overeenkomstig artikel 14, zesde lid, van de Wvgs, ingevoegd met de Wijzigingswet Wvgs, voorgepubliceerd in de Staatscourant.<sup>17</sup> Daarmee werd aan een ieder de gelegenheid geboden gedurende vier weken wensen en bedenkingen ter kennis van de minister te brengen. De ontvangen reacties zijn in een afzonderlijke nota beantwoord.

Naar aanleiding van één van de reacties is ter bevordering van de duidelijkheid het artikel over de meetpunten (voorheen artikel 17) gesplitst in twee artikelen (18 en 19). Artikel 18 heeft betrekking op nieuwe ruimtelijke besluiten die het mogelijk maken om kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten te bouwen. Artikel 19 heeft betrekking op bestaande ruimtelijke besluiten die de mogelijkheid bieden om kwetsbare objecten te bouwen.

Tevens zijn, mede naar aanleiding van de wensen en bedenkingen en opmerkingen van ProRail, inhoudelijke wijzigingen in de artikelen 5, 6 en 17 en enkele redactionele wijzigingen in de regeling aangebracht. De artikelen 5 en 6 zijn in volgorde omgedraaid. Het eerste lid van het nieuwe artikel 5 is niet langer van toepassing op binnenwateren. De reden van deze wijziging is dat voor binnenwateren niet de feitelijke situatie bepalend is voor de ligging van de referentiepunten, aangezien deze als gevolg van wisseling in waterstanden voortdurend aan verandering onderhevig is. Voor binnenwateren zijn de begrenziingslijnen zoals opgenomen in de leggers, dan wel de begrenziingslijnen genoemd in artikel 6, tweede lid, bepalend voor de ligging van de referentiepunten. Naar analogie van het nieuwe artikel 5 is artikel 17 toegevoegd. Dit artikel bepaalt dat ook voor de ligging van een plasbrandaandachtsgebied primair de feitelijke situatie bepalend is.

In de tabel in bijlage I bij deze regeling betreffende Basisnet Weg zijn ten opzichte van de conceptregeling en naar aanleiding van de wensen en bedenkingen de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Op verzoek van de gemeente Wassenaar is de N44 (wegvak Z4) toegevoegd aan het Basisnet. Deze weg vormt de verbinding tussen de A44 en de N14. Voor de bepaling van de risicoplafonds en de vervoershoeveelheden is uitgegaan van het vervoer tussen de A12 en de N44.
2. Op verzoek van de gemeente Den Haag is de opmerking over de gemeentelijke routeringsregeling in kolom 7 (Bijzonderheden) bij wegvak Z16b op de A12 verwijderd.
3. Op verzoek van de gemeente Raalte is wegvak O60 op de N35 verwijderd. Dit wegvak gaat door de bebouwde kom van Mariënheem en mag daarom op grond van artikel 11, eerste lid, van de Wvgs niet gebruikt worden voor doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien is vervoer van routeplichtige stoffen over deze weg eveneens niet toegestaan op grond van de gemeentelijke routeringsregeling.
4. De omschrijving van de wegvakken Z77a en Z77b behorend tot de omleidingsroute voor de Noordtunnel (A15), is verduidelijkt.

<sup>17</sup> Stcrt. 2013, 31425.



5. Aan de wegvakken B59 op de A2 en L113 en L115 op de A73 waren ten onrechte geen GR-plafonds toegekend. Dat is alsnog gedaan, waarbij voor de A73 is aangesloten bij het plafond van het aansluitende wegvak en voor de A2 een berekening is gemaakt.

In de tabel in bijlage II bij deze regeling betreffende Basisnet Spoor zijn ten opzichte van de conceptregeling en mede naar aanleiding van de wensen en bedenkingen de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Op verzoek van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen zijn de vervoershoeveelheden en de GR-plafonds voor de routes 310 en 315 in Zeeuws-Vlaanderen verhoogd omdat over deze routes toch in beperkte omvang structureel vervoer van andere gevaarlijke stoffen plaats vindt. Hiermee was bij de vormgeving van Basisnet Spoor geen rekening gehouden. Deze verhoging is doorgevoerd onder de randvoorwaarden dat het PR-plafond 0 bleef en dat het groepsrisico onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde moest blijven.
2. In Sittard is het traject Lutterade raccordement DSM - Lutterade op route 50 in drie baanvakken, in plaats van twee, opgedeeld in verband met de invloed die een nieuwe wissel op het Chemelotterrein heeft op het risico van het baanvak net buiten het terrein. Ook zijn de begincoördinaten van dat traject in overeenstemming gebracht met de terreingrens. Deze aanpassingen zijn gedaan naar aanleiding van observaties van de buurtvereniging Mauritspark. Als gevolg van de toevoeging van een baanvak zijn de trajectcodes over de gehele route 50 aangepast.
3. De routes 205 en 206 zijn nu met name genoemd in de tabel. Het betreft hier baanvakken op de Havenspoorlijn die de Tweede Maasvlakte ontsluiten. Deze baanvakken zijn na de vormgeving van het Basisnet Spoor in gebruik genomen. Voor de risicoplafonds en de vervoershoeveelheden is aangesloten op de aansluitende route 201.
4. Net als in de conceptversie van de regeling al was gedaan voor de Betuweroute, zijn op de Havenspoorlijn (routes 201, 203 en 204) de PR-plafonds vastgelegd op minimaal 30 meter. De GR-plafonds zijn naar evenredigheid vastgelegd.

Tenslotte is de toelichting op de regeling op verschillende plaatsen verduidelijkt naar aanleiding van de ontvangen wensen en bedenkingen.

#### *Samenhang met andere regelgeving*

Zoals hiervoor is vermeld, strekt deze regeling tot uitwerking van de Wvgs en het Bevt. Ingevolge artikel 14, vijfde lid, van de Wvgs zijn de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen niet van toepassing op het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op spoorwegemplacements, voor zover dat risico vatbaar is voor regulering in de omgevingsvergunning (artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, hierna: Wabo). Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State behoort het doorgaand vervoer niet tot de onderwerpen waarop de omgevingsvergunning voor een spoorwegemplacement betrekking kan hebben.

Thans wordt, mede maar aanleiding van deze jurisprudentie, onderzocht hoe de risico's van het doorgaand vervoer op spoorwegemplacements zich verhouden tot de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen. Daarnaast wordt bezien op welke wijze de risico's van activiteiten die blijkens die jurisprudentie behoren tot doorgaand vervoer, kunnen worden opgenomen in de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen in het Basisnet Spoor.

In de tabellen in de bijlagen I en II bij deze regeling is aangegeven voor welke (delen van) wegen en hoofdspoorwegen, die zijn opgenomen in het basisnet, een plasbrandaandachtsgebied geldt. In de Regeling Bouwbesluit 2012 zijn extra eisen gesteld aan te bouwen bouwwerken in deze gebieden om mensen in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten te beschermen tegen de effecten van een plasbrand. Deze eisen zijn eveneens van toepassing op beperkt kwetsbare objecten voor zover deze binnen een basisnetafstand worden gebouwd.

#### **7. Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking tegelijkertijd met de Wijzigingswet Wvgs, de wijziging van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de wijziging van de routeringsystematiek in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevt. Deze regelgeving treedt in werking op een tijdstip dat bij koninklijk besluit wordt vastgesteld. Hiervoor zal worden aangesloten bij de vaste verandermomenten.





## II. ARTIKELSGEWIJS

### **Artikel 1**

#### *Baanvak*

Het Basisnet Spoor is onderverdeeld in baanvakken. Van een ander baanvak is sprake zodra één of meer voor de risicoberekening relevante parameters, zoals de breedtecategorie van het spoor of de aanwezigheid van een wissel, verschillen van de parameters in het voorgaande baanvak. Door dit verschil variëren ook de afstanden die bij bebouwing in acht moeten worden genomen. Het begin en einde van een baanvak wordt aangegeven met behulp van coördinaten uit het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting.

#### *Doorgaande rijbaan*

De doorgaande rijbaan is het weggedeelte waarvan de rijdende voertuigen in één rijrichting gebruik maken. Invoeg- en uitvoegstroken worden niet tot de doorgaande rijbaan gerekend. In deel III van de onderhavige toelichting is figuur 7 opgenomen om de situatie met betrekking tot invoeg- en uitvoegstroken te verduidelijken.

#### *Rekenmethodiek transportroutes*

Zoals blijkt uit artikel 1 van deze regeling bestaat de rekenmethodiek transportroutes uit een softwareprogramma, te weten RBM II, en de Handleiding risicoanalyse transport. Om te voorkomen dat verwarring ontstaat over de vraag welke versie van de methodiek gebruikt moet worden, is in artikel 1 opgenomen dat de in dat artikel genoemde versie van RBM II en het HART moet worden gebruikt. Indien het versienummer van de rekenmethodiek wordt aangepast dient ook deze regeling te worden gewijzigd. Zoals aangegeven in het algemene deel van de toelichting zal bij het wijzigen van het versienummer van de rekenmethodiek indien nodig voorzien worden in overgangsrecht.

#### *Verbindingsboog*

Een verbindingsboog verbindt op knooppunten twee doorgaande rijbanen met elkaar. Op een verbindingsboog rijdt het wegverkeer afkomstig uit één rijrichting dat de ene doorgaande rijbaan heeft verlaten op weg naar de andere doorgaande rijbaan.

#### *Wegvak*

Het Basisnet Weg is onderverdeeld in wegvakken. Dit begrip is in artikel 1 gedefinieerd als een gedeelte van de weg als bedoeld in artikel 2, tweede lid. In dat lid staat dat een wegvak begint en eindigt door de benoeming van een knooppunt of van een aansluiting (met afritnummer). Bij de opdeling in wegvakken is de verandering in de vervoersstroom gehanteerd als criterium.

### **Artikel 2**

#### *Eerste lid*

In artikel 2, eerste lid, wordt door middel van verwijzing naar de tabellen in bijlagen I tot en met III de infrastructuur aangewezen die tot het basisnet behoort. Voor elke modaliteit is daartoe een tabel in een bijlage opgenomen. Benadrukt wordt dat slechts die onderdelen van de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die in de tabellen in de bijlagen bij deze regeling zijn opgenomen, deel uit maken van het basisnet. Deze systematiek brengt met zich mee dat nieuw aangelegde infrastructuur niet eerder onderdeel uitmaakt van het basisnet, dan nadat deze in de tabel in de bijlage is opgenomen. Daartoe zal de betreffende tabel, en dus de bijlage, moeten worden aangepast. Voor die wijziging geldt de procedure zoals omschreven in artikel 14, zesde lid, van de Wvgs.

Tot het Basisnet Weg behoren alle wegen die in beheer zijn bij het Rijk (behoudens een enkele uitzondering). Wegen die in beheer zijn van provincies of gemeenten behoren niet tot het basisnet, met uitzondering van de omleidingsroutes voor tunnels in tot het basisnet behorende wegen. Deze omleidingsroutes zijn veelal gemeentelijke wegen.

Tot het Basisnet Spoor behoren alle hoofdspoorwegen die zijn opgenomen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. Ook de voormalige stamlijnen die zijn genoemd in bijlage 2, onderdeel a, bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen behoren tot het basisnet. De voormalige stamlijnen benoemd in bijlage 2, onderdeel b, behoren niet tot het basisnet. Ze zijn gelegen op industrieterreinen, worden relatief beperkt gebruikt en de treinsnelheid is wettelijk beperkt tot ten hoogste 30 kilometer per uur. Er



is op deze hoofdspoorwegen daarom geen sprake van spanning tussen de belangen van veiligheid, vervoer en bebouwing die beheerst moet worden.

De hoofdspoorwegen waarover geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht, onderscheiden zich niet van elkaar op de variabelen risicoplafonds en vervoershoeveelheden. Die variabelen hebben namelijk voor alle hoofdspoorwegen zonder structureel vervoer van gevaarlijke stoffen de waarde 0. In de tabel in bijlage II zijn deze hoofdspoorwegen daarom opgenomen onder de verzamelnaam 'overige hoofdspoorwegen'. Hieronder vallen dus alle hoofdspoorwegen die zijn opgenomen in bijlage 1, en in onderdeel a van bijlage 2 bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, maar die niet nader zijn gespecificeerd in de tabel in bijlage II. Hoewel deze hoofdspoorwegen niet met naam zijn gespecificeerd, maken ze wel deel uit van het Basisnet Spoor.

Zodra in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen een nieuw aangelegde spoorweg wordt aangewezen als hoofdspoorweg, behoort deze tot het basisnet. Zolang een hoofdspoorweg niet expliciet wordt genoemd in de tabel in bijlage II, valt deze automatisch onder de categorie 'overige hoofdspoorwegen'. Indien verwacht wordt dat de nieuwe hoofdspoorweg zal worden gebruikt voor structureel vervoer van gevaarlijke stoffen, zal deze hoofdspoorweg expliciet aan de tabel Basisnet Spoor in bijlage II moeten worden toegevoegd met de voor die hoofdspoorweg geldende risicoplafonds en vervoershoeveelheden. Daartoe zal de bijlage moeten worden aangepast overeenkomstig artikel 18 van de Wvgs.

Tot het Basisnet Water behoren de binnenwateren die havens en chemische clusters verbinden en waarover sprake is van substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnenwateren die niet aan deze twee criteria voldoen, behoren niet tot het basisnet. Buitengaatse zeevaartroutes (zoals de toegangen tot de Eemshaven en de haven van Delfzijl) behoren eveneens niet tot het basisnet. Hier is namelijk geen sprake van spanning tussen de risico's van het vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. De tot het Basisnet Water behorende binnenwateren worden onderscheiden in zeevaartroutes, waarop zowel zee- als binnenvaartschepen varen, en binnenvaartroutes, waarop doorgaans alleen binnenvaartschepen varen.

#### *Vierde lid*

Het basisnet heeft betrekking op de risico's van het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat havens en zijwateren die niet worden gebruikt voor het doorgaande vervoer maar voor laden en lossen respectievelijk bestemmingsverkeer, in open verbinding kunnen staan met tot het basisnet behorende, voor het doorgaande vervoer bestemde binnenwateren, is het van belang deze fysiek niet gescheiden onderdelen van binnenwateren buiten de werking van het basisnet te plaatsen. Doorgaans is dat het gevolg van de wijze waarop de begrenzingslijnen genoemd in artikel 5 zijn getrokken: recht over de toegang tot die zijwateren en havens. In sommige gevallen is dat echter niet gebeurd. De definitie van het begrip binnenwateren dient om ook in deze restgevallen havens en niet voor doorgaand vervoer bestemde zijwateren buiten de werking van het basisnet te houden. Dat betekent dat in voorkomende gevallen virtueel een rechte lijn wordt getrokken over de toegangen tot deze havens en zijwateren.

#### **Artikel 3**

Artikel 3 bepaalt de ligging van de referentiepunten op de tot het basisnet behorende wegen. Zoals in artikel 14, vierde lid, van de Wvgs is bepaald, is het uitgangspunt dat het referentiepunt is gelegen in het midden van de middenberm. Ingevolge artikel 1 wordt de middenberm gevormd door de ruimte die is gelegen tussen de twee binnenste kantstrepen van de twee rijbanen. De middenberm kan bestaan uit asfalt of een groenstrook. Ook kan zich een wisselstrook bevinden in de middenberm. Uit risico-oogpunt is dit mogelijk omdat een wisselstrook tussen de rijbanen niet open gesteld wordt voor vrachtverkeer. Ingevolge artikel 3, derde lid, van de onderhavige regeling moet bij een verbindingsboog de afstand worden gemeten vanaf het midden tussen de beide kantstrepen van de verbindingsboog.

Wanneer de middenberm breder is dan 25 meter, past een referentiepunt in het midden van die middenberm niet langer bij een zorgvuldige risicobenadering. In die situaties moeten de beide rijbanen van de weg afzonderlijk worden gemodelleerd in de risicoanalyse. Daarom is ingevolge het tweede lid het referentiepunt in die situaties gelegen op het midden van de afzonderlijke rijbanen, uitgaande van de beide kantstrepen van die rijbaan. Indien een weg uit één rijbaan bestaat die slechts in één richting kan worden gebruikt, wordt het referentiepunt eveneens op deze wijze bepaald.

Tot slot doet bij omleidingsroutes en bij enkele N-wegen de situatie zich voor dat er geen middenberm is, maar wel verkeer in twee rijrichtingen mogelijk is. In dat geval is het referentiepunt gelegen op de scheiding van de rijrichtingen, oftewel op de middenstreep van de weg.



## Artikel 4

Artikel 4 bepaalt de ligging van de referentiepunten op de tot het basisnet behorende hoofdspoorwegen. Bij hoofdspoorwegen is het referentiepunt gelegen in het midden van de buitenste sporen van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Een spoorbundel voor het doorgaand verkeer is in artikel 1 gedefinieerd als alle sporen die deel uit maken van het doorgaande spoornetwerk en in beide richtingen kunnen worden gebruikt om te vervoeren over dat netwerk. Een spoorbaan die niet in beide richtingen gebruikt kan worden om het spoornetwerk te bereiken, behoort niet tot deze spoorbundel. Dit geldt bijvoorbeeld voor opstelsporen, wachtsporen en andere sporen waarmee het spoornetwerk slechts in één rijrichting kan worden bereikt. Om te verduidelijken op welke wijze het referentiepunt moet worden vastgesteld bij hoofdspoorwegen, is in deel III van de onderhavige toelichting figuur 9 opgenomen.

## Artikel 5

Ingevolge artikel 5 is de feitelijke situatie bepalend voor de beantwoording van de vraag waar de referentiepunten voor wegen en hoofdspoorwegen zijn gelegen. Ter informatie kunnen de nationale bestanden over de ligging van de weg of de hoofdspoorweg worden geraadpleegd. Voor de weg is dit het nationale wegenbestand van Rijkswaterstaat. Voor hoofdspoorwegen kan een bestand van ProRail met daarin gegevens over spoorassen worden geraadpleegd.<sup>18</sup>

Voor binnenwateren is niet de feitelijke situatie bepalend, aangezien de feitelijke situatie als gevolg van wisseling in waterstanden voortdurend aan verandering onderhevig is. Daarom zijn voor binnenwateren de begrenziingslijnen zoals opgenomen in de leggers, dan wel de begrenziingslijnen genoemd in artikel 6, tweede lid, bepalend voor de ligging van de referentiepunten.<sup>19</sup>

Indien er een tracébesluit is vastgesteld, geldt als uitzondering op het eerste lid dat dit tracébesluit als uitgangspunt wordt genomen voor de beantwoording van de vraag waar de referentiepunten zijn gelegen, totdat de feitelijke situatie overeenkomt met het tracébesluit. Deze uitzondering geldt ook voor besluiten als bedoeld in artikel 2 van het Bevt. Ondanks de verwijzing naar het Bevt, vindt artikel 5 van de onderhavige regeling haar grondslag in artikel 14, vierde lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

In artikel 2 van het Bevt worden onder meer de vaststelling van een bestemmingsplan, een wijziging of uitwerking van een bestemmingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning genoemd. Het gaat voor de toepassing van artikel 5 van de onderhavige regeling alleen om besluiten voor zover die een wijziging van de infrastructuur inhoudt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ingevolge artikel 1, tweede lid, van de onderhavige regeling onder het bestemmingsplan mede een inpassingsplan wordt verstaan. Wanneer het besluit ziet op andere ruimtelijke ontwikkelingen, dan mag dit niet als uitgangspunt worden genomen voor het bepalen van de referentiepunten. In dat geval blijft de feitelijke situatie bepalend voor de ligging van referentiepunten. Een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening is niet opgenomen in het tweede lid. Dit komt doordat de beheersverordening bestaande situaties vastlegt. In dat geval kan dus worden uitgegaan van de feitelijke situatie, zoals is opgenomen in het eerste lid.

Het komt voor dat in een tracébesluit of een besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt die een wijziging van een weg of hoofdspoorweg inhouden, de nieuwe ligging daarvan nog niet exact is vastgelegd. Verschuiving van de ligging van die weg of hoofdspoorweg is dan binnen de aangegeven marges nog mogelijk. Dat betekent dat wanneer het tracébesluit, dan wel besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt als uitgangspunt wordt genomen, ook de ligging van de referentiepunten binnen die marges kan variëren. Bij de toepassing van de referentiepunten om de ligging van de risicoplafonds te kunnen bepalen, dient met deze marges rekening te worden gehouden.

## Artikel 6

### Eerste lid

Bij de vaststelling van de referentiepunten op de binnenwateren wordt afgeweken van het in artikel 14, vierde lid, van de Wvgs geformuleerde uitgangspunt om de referentiepunten bij voorkeur in het midden van de infrastructuur te bepalen. Hier is een aantal redenen voor. Allereerst wordt opgemerkt dat binnenwateren, anders dan wegen en hoofdspoorwegen, niet uit eenduidig vast te stellen banen

<sup>18</sup> Het bestand met de spoorassen is te raadplegen op de website van ProRail:  
[http://mapservices.prorail.nl/arcgis/rest/services/BBK\\_spoorobjecten/MapServer](http://mapservices.prorail.nl/arcgis/rest/services/BBK_spoorobjecten/MapServer)

<sup>19</sup> Het Nationale wegenbestand en de leggers zijn te raadplegen op de website van Rijkswaterstaat:[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl).



bestaan waarover het vervoer de ene of de andere richting op gaat. De exacte ligging van de vaargeulen die door de schepen worden gebruikt, verschilt per binnenwater. Het midden van de vaarweg geeft niet per definitie ook het midden van de vaargeulen aan. Een te meten afstand vanuit het midden ligt vanuit het oogpunt van risicobeheersing dan ook niet voor de hand. Ten tweede is het midden van een binnenwater lastig eenduidig vast te stellen. De oevers kunnen vanwege wisselingen van de waterstand wijzigen. Bij een robuuste vaststelling van de risicoplafonds past niet dat het PR-plafond verschuift op het moment dat ook de ligging van de oever, en dus de ligging van het midden tussen deze oevers, verschuift. Daarom is besloten aan te sluiten bij de begrenzingslijnen die op grond van artikel 5.1 van de Waterwet in zogenaamde leggers zijn vastgelegd. Deze lijnen sluiten doorgaans aan bij de scheiding tussen water en land. Bij brede wateren, zoals de Oosterschelde en het IJsselmeer, ligt deze begrenzingslijn niet op de oever. De lijn ligt dan ergens op het water, afhankelijk van de ligging van de vaargeulen. Door aan te sluiten bij de begrenzingslijnen opgenomen in de legger, kan het referentiepunt, en daarmee het risicoplafond, wijzigen indien de legger wordt gewijzigd. De leggers zijn te raadplegen via de website van Rijkswaterstaat.

#### *Tweede lid*

Voor een aantal tot het basisnet behorende vaarwegen is een legger niet verplicht. Dit geldt voor de Westerschelde, het Hartelkanaal en het Beerkanaal. Voor deze vaarwegen kan daarom niet worden aangesloten bij de begrenzingslijnen die zijn vastgelegd in een legger.

Voor het Hartelkanaal en het Beerkanaal zal ingevolge het vierde lid worden aangesloten bij de begrenzingslijn voor het waterkwantiteitsbeheer, die is weergegeven op de kaart die als bijlage III bij de Waterregeling is opgenomen.

Voor de Westerschelde en haar mondingen, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde, wordt aangesloten bij de betonningslijnen die de vaargeulen, voor zover gelegen binnen de grenzen van Nederland met België, markeren. Waar meerdere vaargeulen parallel lopen, gaat het om de meest noordelijke en de meest zuidelijke betonningslijnen. De betonningslijnen hebben een wettelijke basis in het Scheepvaartverkeersreglement Westerschelde en zijn opgenomen en raadpleegbaar in een geografisch informatiesysteem dat wordt beheerd door Rijkswaterstaat Zee en Delta.<sup>20</sup> Bij havens en kanaaltoegangen lopen deze lijnen over de koppen van de havendammen, zodat de havens buiten deze begrenzing vallen.

De keuze voor de betonningslijnen van de vaargeulen als begrenzingslijnen waar het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer niet hoger mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar, heeft geen gevolgen voor de voor het vervoer beschikbare risicoruimte. Uit de 'Actualisatiestudie 2011 risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde' blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour het eerst het land zal bereiken bij Vlissingen en Terneuzen. Juist bij deze plaatsen raken de betonningslijnen van de vaargeulen eveneens het land. Dat betekent dat op de bepalende locaties langs de Westerschelde de betonningslijn samenvalt met de scheiding tussen water en land, welke scheiding bij andere vaarwegen bepalend is voor de bepaling van de plaats waar het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer niet hoger mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar. Overigens blijkt uit dezelfde studie dat in 2030 slechts op één plaats, namelijk ter hoogte van het Oostgat, de waarde van het plaatsgebonden risico op de vaarweg naar verwachting hoger zal zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar. Bij de bepalende plaatsen Vlissingen en Terneuzen zal in 2030 het plaatsgebonden risico op de vaarweg lager zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar. Dat betekent dat overal op de Westerschelde het vervoer kan toenemen ten opzichte van de vervoersprognoses voor 2030 waarmee in de Actualisatiestudie is gerekend.

Door bij de bovengenoemde lijnen aan te sluiten, zal elk binnenwater beschikken over twee referentielijnen, namelijk de begrenzingslijnen ter weerszijden van het binnenwater. Uit artikel 7, derde lid, volgt dan dat bij binnenwateren de PR-plafonds op deze beider lijnen zijn gelegen.

### **Artikel 7**

#### *Eerste lid*

Nadat in de voorgaande artikelen de ligging van het referentiepunt is bepaald, wordt in artikel 7 omschreven dat de ligging van het PR-plafond wordt bepaald door de afstand opgenomen in kolom 3 van bijlage I voor wegvakken, onderscheidenlijk in kolom 4 van bijlage II voor baanvakken, te meten vanaf de referentiepunten. De afstand die vanaf de referentiepunten moet worden gemeten, vloeit voort uit een zorgvuldige afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de belangen van de bebouwde omgeving in relatie tot veiligheid. Het vervoer zal op de belangrijkste

<sup>20</sup> De betonningslijnen zijn te raadplegen op de website van Rijkswaterstaat: <http://www.rijkswaterstaat.nl/apps/geoservices/mapviewer2i/>.



(internationale) verbindingen zoveel mogelijk ruimte krijgen waardoor het vervoer nog kan toenemen, terwijl bij routes waar naar verwachting weinig gevaarlijke stoffen worden vervoerd juist meer ruimte aan de ruimtelijke ontwikkelingen zal worden gegund.

#### *Tweede lid*

Om verwarring te voorkomen, wordt in artikel 7, tweede lid, benadrukt dat indien de te meten afstand vanaf het referentiepunt 0 meter bedraagt, het PR-plafond bij wegen en hoofdspoorwegen is gelegen op het referentiepunt oftewel op het midden van de weg en de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Bedraagt de afstand meer dan 0 meter, dan dienen ingevolge het eerste lid de afstanden naar weerszijden van het referentiepunt gemeten te worden. Op die manier wordt aan beide zijden van het referentiepunt de ligging van de risicoplafonds vastgesteld.

#### *Derde lid*

Voor de duidelijkheid is in het derde lid expliciet vermeld dat het PR-plafond voor binnenwateren altijd is gelegen op het referentiepunt. Voor binnenwateren geldt namelijk dat het referentiepunt is gelegen op de beide begrenzingslijnen ter weerszijden van de vaarweg. Doordat het PR-plafond is gelegen op 0 meter vanaf deze lijnen vallen de ligging van de PR-plafonds en de referentiepunten samen. Hieruit volgt dat het plaatsgebonden risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de vaarweg buiten deze lijnen niet hoger mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar. Ook volgt hieruit dat het plaatsgebonden risico op de vaarweg tussen deze lijnen wel hoger mag zijn dan de waarde  $10^{-6}$  per jaar.

#### *Vierde lid*

Voor doorgaande rijbanen zijn de risicoplafonds en afstanden bepaald op basis van de omvang van het verkeer in beide rijrichtingen. Op een verbindingsboog die op knooppunten twee doorgaande rijbanen met elkaar verbindt, rijdt het verkeer afkomstig uit één rijrichting dat de ene doorgaande rijbaan heeft verlaten op weg naar de andere doorgaande rijbaan. Omdat een deel van het verkeer de doorgaande rijbaan zal blijven volgen en dus geen gebruik zal maken van de verbindingsboog, wordt aangenomen dat de omvang van het verkeer op een verbindingsboog (één rijrichting) niet meer zal zijn dan de helft van het verkeer op de doorgaande rijbaan (twee rijrichtingen) die wordt verlaten. Hoewel er geen rechtlijnig verband is tussen een afname van de omvang van het verkeer en de afname van de afstand waar het plaatsgebonden risico de waarde  $10^{-6}$  per jaar heeft, is om praktische redenen gekozen voor een halvering van de langs een verbindingsboog aan te houden afstand. Ingevolge het vierde lid wordt voor verbindingsbogen daarom als afstand aangehouden de helft van de afstand die geldt voor het wegvak waarvan de verbindingsboog aftakt.

### **Artikel 8**

De ligging van de GR-plafonds voor de Basisnetten Weg en Spoor wordt op eenzelfde wijze als de ligging van de PR-plafonds bepaald. Hierbij worden de afstanden die in de tabellen in de bijlage I, kolom 4, onderscheidenlijk bijlage II, kolommen 5 en 6, bij deze regeling voor de waarden  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$  per jaar zijn vermeld, voor zover van toepassing, op overeenkomstige wijze toegepast. Voor binnenwateren gelden geen GR-plafonds. Beheersing van het vervoeraandeel in het groepsrisico is op binnenwateren voldoende verzekerd door middel van het PR-plafond.

Voor elk baanvak gelden naast het PR-plafond twee GR-plafonds. Deze plafonds geven de afstanden aan waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan  $10^{-7}$ , onderscheidenlijk  $10^{-8}$ , per jaar.

Voor elk wegvak waarbij de waarde van het PR-plafond 0 is, zal ook een GR-plafond gelden. In dit geval geeft het GR-plafond de afstand aan waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan  $10^{-7}$  per jaar. Dit betekent doorgaans ook dat wanneer het PR-plafond groter is dan 0, er geen GR-plafond is. Bepaalde wegvakken op de zogenaamde internationale corridors vormen een uitzondering op deze regel. Dat zijn de wegen die van belang zijn voor het doorgaande vervoer van en naar een aangrenzend buitenland. Voor wegvakken die tot deze corridors behoren, is de waarde van het PR-plafond ten minste 1, ook indien dat op basis van de huidige verwachtingen ten aanzien van de groei van het vervoer niet nodig is en volstaan zou kunnen worden met de waarde 0. Het PR-plafond wordt een waarde groter dan 0 gegeven om te voorkomen dat er kwetsbare objecten over deze wegen heen worden gebouwd die in de toekomst mogelijk een belemmering kunnen vormen voor een eventuele verhoging van het PR-plafond indien het grensoverschrijdende verkeer meer zal groeien dan nu wordt verwacht. De verhoging van het PR-plafond van 0 naar 1 is gebeurd onder de voorwaarde dat dit geen belemmeringen oplevert voor ruimtelijke ontwikkelingen langs deze weg. Dit betekent concreet dat het vervoersaandeel in het groepsrisico niet mocht toenemen als gevolg van deze verhoging van het PR-plafond. Aangezien het vervoeraandeel in het groepsrisico wordt begrensd met het GR-plafond, betekent dit de afstand waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan



$10^{-7}$  per jaar gelijk is gebleven aan de situatie waarin het PR-plafond 0 zou zijn. Voor deze wegvakken geldt dus dat het PR-plafond groter is dan 0 én dat er een GR-plafond is.

### **Artikel 9**

In artikel 15, eerste en tweede lid, van de Wvgs is bepaald dat de minister regelmatig onderzoekt hoe het werkelijke vervoer zich verhoudt tot de vastgestelde plafonds. Dergelijk onderzoek dient binnen twee jaar na inwerkingtreding van de Wvgs voor de eerste keer, en vervolgens ten minste elke vijf jaar, te zijn afgerond. Na afronding van ieder onderzoek moet voldoende inzicht bestaan in de vraag of, en zo ja in hoeverre, er risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden. Artikel 9 bepaalt dat paragraaf 3 van de onderhavige regeling van toepassing is op dergelijk onderzoek.

### **Artikel 10**

Rijkswaterstaat is, als beheerder van de hoofdwegen, verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van de omvang van de per stofcategorie vervoerde stoffen op de wegen die tot het basisnet behoren. Hierdoor is Rijkswaterstaat ook verantwoordelijk voor het verkrijgen en inzichtelijk maken van informatie over de basisnetwegen die bij lokale overheden in beheer zijn. Dit betreft doorgaans de omleidingsroutes bij tunnels.

Omdat het kostbaar is om ieder jaar de omvang van het vervoer op alle basisnetwegen inzichtelijk te maken, is in artikel 10, eerste lid, bepaald dat Rijkswaterstaat ieder jaar het vervoer op ten minste één vijfde deel van de wegen in kaart brengt. Op deze wijze dient na vijf jaar het vervoer op het gehele Nederlandse wegennet behorende tot het basisnet inzichtelijk te zijn gemaakt.

De inwinning van de gegevens over de omvang van het vervoer zal gebeuren door middel van zogenaamde tellingen. Gedurende één of twee weken, afhankelijk van de intensiteit van het gebruik van de weg, wordt al het vrachtverkeer dat gevaarlijke stoffen over een bepaald wegvak vervoerd, geregistreerd. De omvang van het vervoer gedurende die telperiode kan worden bepaald door middel van de verplichte codering op de oranje borden op de vrachtwagen waarmee wordt aangegeven welke stoffen worden vervoerd. De gegevens van deze tellingen worden vervolgens geëxtrapoleerd naar een jaarcijfer. Voor een betrouwbaar beeld wordt niet geteld in de winter- en zomermaanden. Deze telsystematiek voorziet in de mogelijkheid om wegvakken waarvoor dit nodig wordt geoordeeld door de minister, bijvoorbeeld omdat de risicoplafonds worden benaderd, vaker te tellen dan één keer per vijf jaar.

Indien beschikbaar, kan ook van andere gegevens gebruik worden gemaakt, zoals de gegevens over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen die worden vastgelegd door middel van weigh-in-motion systemen. Dergelijke systemen zijn op een beperkt aantal wegvakken geïnstalleerd. Het primaire doel van deze systemen is het meten van het gewicht van vrachtauto's terwijl ze voorbij rijden. Omdat camera's onderdeel uitmaken van deze systemen, kunnen ook de oranje borden op vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, worden geregistreerd. Deze gegevens kunnen worden gebruikt om een nauwkeuriger beeld te krijgen van alle gevaarlijke stoffen die gedurende het gehele jaar deze weigh-in-motion systemen passeren.

De tellingen die in een bepaald jaar worden uitgevoerd, vinden verspreid over het gehele wegennet behorende tot het basisnet plaats. De te tellen wegvakken worden zo gekozen dat na een periode van twee jaar op basis van de vervoersomvang van de getelde wegvakken aangevuld met de gegevens verkregen via de weigh-in-motion systemen, ook conclusies getrokken kunnen worden over mogelijke overschrijdingen van de risicoplafonds op de nog niet getelde wegvakken.

Als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur is ProRail verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van de omvang van de per stofcategorie vervoerde stoffen over het spoor in Nederland en van de samenstelling van de treinen waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze samenstelling is van belang voor het kunnen bepalen van de wkbv-waarden. Wanneer een trein met gevaarlijke stoffen in Nederland over de hoofdspoorweginfrastructuur wil rijden, moet door de vervoerder, op basis van de Spoorwegwet, voorafgaand aan het vertrek of voor het passeren van de grens een wagenlijst naar ProRail zijn gestuurd. Op deze wijze heeft ProRail inzicht in de samenstelling en lading van een trein voor het geval dat er onderweg een ongeluk mocht gebeuren. Deze gegevens zullen tevens worden gebruikt om de omvang van het vervoer en de samenstelling van de treinen gedurende één jaar te bepalen. Ten minste ieder jaar dient ProRail deze gegevens aan te leveren aan de minister.

Rijkswaterstaat is, als beheerder van de hoofdvaarwegen, verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van de per stofcategorie vervoerde stoffen over binnenwateren. Rijkswaterstaat is daarmee dus verantwoordelijk voor het aanleveren van de gegevens aan de minister. Rijkswaterstaat kan via het in het derde lid genoemd Informatie- en Volgstelsel de ladinggegevens gebruiken om de omvang van het vervoer met binnenvaartschepen in kaart te brengen. Daarnaast zijn met de Havenbedrijven van



Rotterdam en Amsterdam en met het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied afspraken gemaakt over de levering van de benodigde gegevens over de omvang van transport met zeeschepen aan Rijkswaterstaat. Het inzichtelijk maken van de omvang van het vervoer dient ieder jaar te gebeuren.

Op basis van het vierde lid kan de minister de beheerders verzoeken om vaker de vervoershoeveelheden over een gedeelte van een weg, hoofdspoorweg of binnenwater in kaart te brengen. Als de minister van mening is dat dit noodzakelijk is om een tijdig inzicht in overschrijding of dreigende overschrijding van de betreffende risicoplafonds te krijgen, zal een dergelijk verzoek worden gedaan. Met ProRail is al afgesproken dat de omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over de voorgaande vier kwartalen elk kwartaal wordt gerapporteerd.

### **Artikel 11**

Op basis van artikel 11 dient niet alleen inzicht te worden gegeven in de omvang van het vervoer in het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden, maar ook in de verwachte ontwikkelingen van de omvang van het vervoer in de toekomst. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in trendanalyses en prognoses, die van elkaar verschillen voor wat betreft de gegevens die worden gebruikt om tot een voorspelling te komen. Bij trendanalyses worden de gegevens uit het verleden gebruikt om het verwachte vervoer voor de komende periode van drie jaar inzichtelijk te maken. Bij prognoses worden op basis van economische scenario's of marktverwachtingen uitspraken gedaan over de verwachte omvang van het vervoer in de eerstkomende tien jaar. De beheerders van het hoofdwegenet en van de hoofdspoorweginfrastructuur, Rijkswaterstaat en ProRail, moeten iedere vijf jaar een prognose op stellen. De eerste prognose dient bij de rapportage over 2015 te worden gevoegd. Voor de beheerder van de hoofdvaarwegen, Rijkswaterstaat, geldt dat de prognose elke tien jaar moet worden opgesteld, waarbij de eerste prognose eveneens bij de rapportage over 2015 moet worden gevoegd. Deze termijnen verschillen doordat de beschikbare risicoruimte voor het vervoer op binnenwateren veel groter is dan op wegen en hoofdspoorwegen.

Door middel van de prognoses en de trendanalyses kan een beeld worden gevormd over de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de vastgestelde risicoplafonds en kan tijdig inzicht in een mogelijk dreigende overschrijding worden verkregen. De precieze omvang en de wijze van uitvoering van de taken zijn nader uitgewerkt in afspraken tussen de minister en de genoemde beheerders aan wie de taken worden opgedragen.

### **Artikel 12**

In de meeste gevallen zullen de gegevens die beschikbaar zijn gesteld door de beheerders voldoende inzicht geven om te kunnen concluderen dat gestelde risicoplafonds niet worden overschreden. Wanneer de omvang van het vervoer in alle stofcategorieën lager is dan de referentiehoeveelheden en bij spoor ook de wkbv lager is dan de in de tabel genoemde waarden, is duidelijk dat de risicoplafonds niet zullen worden overschreden. In dat geval is berekening van het risico niet nodig. Indien de gegevens die beschikbaar zijn gesteld door de beheerders echter onvoldoende basis bieden om te kunnen concluderen dat risicoplafonds niet worden overschreden, moet het risico worden berekend met de rekenmethodiek transportrisico's. Op deze wijze kan de minister vast stellen of er sprake is van een (dreigende) overschrijding en zo nodig tijdig ingrijpen en maatregelen nemen om overschrijding tegen te gaan.

### **Artikel 13**

Uit artikel 3, eerste lid, van het Bevt, in combinatie met artikel 5 en artikel 7, derde lid, van de onderhavige regeling, volgt dat in de vaarweg tussen de lijnen die het plaatsgebonden risico begrenzen, in beginsel geen kwetsbare bebouwing gerealiseerd mag worden. Uit de ligging van het PR-plafond op deze lijnen volgt immers dat bij groei van het vervoer het plaatsgebonden risico op de vaarweg op enig moment groter kan zijn dan  $10^{-6}$  per jaar. Voor veel tot het basisnet behorende binnenwateren geldt echter dat er geen sprake is van een risico dat ergens op de vaarweg groter is dan  $10^{-6}$  per jaar. De vaarwegen waarvoor dit geldt, zijn de vaarwegen waarover alleen binnenvaartschepen varen, met uitzondering van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal. Ook in de toekomst wordt verwacht dat het risico op deze vaarwegen lager zal blijven. Ingevolge artikel 3, vijfde lid, van het Bevt, kan voor deze vaarwegen een uitzondering op dit verbod worden gemaakt, waardoor kwetsbare bebouwing in deze vaarwegen mogelijk is mits de voor het vervoer beschikbare gebruiksruimte niet wordt aangetast en andere wettelijke regimes zich niet verzetten tegen bebouwing. In de praktijk zal dit naar verwachting niet dikwijls voorkomen. Op vaarwegen waarover ook zeeschepen varen en op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal is reeds sprake van een risico dat groter is dan  $10^{-6}$  per jaar of er wordt verwacht dat het risico in de toekomst die waarde zal bereiken. Voor deze



vaarwegen geldt daarom de hoofdregel dat tussen de begrenzingslijnen geen kwetsbare objecten mogen worden gebouwd.

#### **Artikel 14**

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken, moet het bevoegd gezag het groepsrisico verantwoorden, indien dat plan of die vergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute. Dit is geregeld in artikel 8, eerste lid, van het Bevt. Onder het begrip transportroute vallen ook basisnetroutes. Om het groepsrisico te verantwoorden, moet het groepsrisico langs basisnetroutes, ingevolge het eerste lid, eerst worden berekend met de rekenmethodiek transportrisico's.

In het tweede lid is bepaald dat de gemeenten bij het berekenen van het groepsrisico gebruik moeten maken van de referentiehoeveelheden die zijn opgenomen in de tabellen in de bijlagen I tot en met III bij deze regeling. Dit zijn de hoeveelheden die vervoerd kunnen worden binnen de voor het vervoer beschikbaar gestelde risicoruimte. Het groepsrisico wordt eerst berekend aan de hand van deze hoeveelheden, (voor spoor) de wkbv, en de op grond van het vigerende bestemmingsplan mogelijke aantal bewoners. Vervolgens wordt het groepsrisico berekend aan de hand van het aantal bewoners dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk wil maken. Op deze wijze kan een eventuele toename van het groepsrisico als gevolg van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen worden berekend. Deze toename dient op grond van het Bevt door de gemeente te worden verantwoord.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen langs hoofdspoorwegen waarover geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht, is de omvang van het vervoer naar verwachting dusdanig laag dat er geen berekening van het groepsrisico hoeft te worden uitgevoerd. Dit zijn de bovengenoemde 'overige hoofdspoorwegen'. Zowel het PR-plafond als de GR-plafonds van deze hoofdspoorwegen zijn 0. Hoewel er nog wel enig vervoer over deze hoofdspoorwegen mogelijk is, bijvoorbeeld ten gevolge van stremmingen op de gebruikelijke route, mag voor de verantwoording van het groepsrisico worden aangenomen dat er geen gevaarlijke stoffen over deze spoorwegen zullen worden vervoerd en dat het groepsrisico onder de ondergrens van artikel 8, tweede lid, van het Bevt zal blijven.

Zoals aangegeven in de toelichting op artikel 7, vierde lid, kan voor de berekening van het groepsrisico bij verbindingbogen worden uitgegaan van de helft van de vervoershoeveelheden die gelden voor het wegvak waarvan de verbindingsoog aftakt.

#### **Artikel 15**

Artikel 15 ziet op ruimtelijke ontwikkelingen langs wegen die in beheer zijn bij een provincie, gemeente of waterschap en die niet behoren tot het basisnet. Bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 4, eerste lid, of in artikel 8, eerste lid, van het Bevt moeten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Artikel 4, eerste lid, van het Bevt bepaalt dat voor besluiten op grond waarvan nieuwe kwetsbare objecten worden toegelaten, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  per jaar door het bevoegd gezag in acht moet worden genomen. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde. Anders dan bij basisnetroutes, waarvoor in bijlage I tot en met III bij deze regeling risicoplafonds zijn vastgesteld en afstanden gelden voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, moet het plaatsgebonden risico bij ruimtelijke besluiten met betrekking tot gronden in de omgeving van lokale transportroutes worden berekend. Op grond van artikel 8, eerste lid, van het Bevt moet het bevoegd gezag daarnaast het groepsrisico verantwoorden bij het vaststellen van een bestemmingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken, indien dat plan of die vergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute. Onder het begrip transportroute vallen ook de hierboven bedoelde wegen. Als onderdeel van de verantwoording moet het groepsrisico worden berekend. Bij de berekening van beide risico's moet gebruik worden gemaakt van de rekenmethodiek transportrisico's. Hierbij worden de feitelijke aantallen vervoer over het desbetreffende wegvak op basis van de meest recente inzichten gebruikt. De gemeente kan deze gegevens over de vervoersomvang verkrijgen bij de provincie, voor zover het provinciale wegen betreft die niet tot het basisnet behoren. Voor overige niet-basisnetroutes beschikt de gemeente zelf al over de nodige gegevens (bijvoorbeeld gegevens die ten grondslag liggen aan een eventueel routeringsbesluit).

#### **Artikel 16**

Voor wegen en hoofdspoorwegen waarover vervoer van substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen wordt verwacht, kunnen plasbrandaandachtsgebieden worden aangewezen. In kolom 5 van bijlage I, onderscheidenlijk kolom 7 van bijlage II, bij deze regeling voor wegen, onderscheidenlijk





hoofdspoorwegen, is aangegeven of er voor een bepaald gedeelte van de weg of de hoofdspoorweg sprake is van een plasbrandaandachtsgebied. Indien dit het geval is, bepaalt artikel 16, eerste lid, van de onderhavige regeling dat het plasbrandaandachtsgebied niet alleen dat gedeelte van de weg of de hoofdspoorweg betreft. Gemeten vanaf het punt bepaald in het tweede, derde lid en vierde lid van artikel 16 aan weerszijden van het desbetreffende wegvak, baanvak of verbindingsboog, behoort ook een gebied van 30 meter tot het plasbrandaandachtsgebied. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een weg alsmede een daarvan aftakkende verbindingsboog, waarbij het punt ingevolge het tweede lid de buitenste kantstreep is, en een hoofdspoorweg waar volgens het derde lid gemeten moet worden vanaf de buitenste spoorstaaf van het buitenste spoor van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Het gehele gebied binnen deze grenzen behoort tot het plasbrandaandachtsgebied.

In de tabel in bijlage III bij deze regeling betreffende het Basisnet Water is geen kolom omtrent een plasbrandaandachtsgebied opgenomen. De aan- of afwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied langs binnenwateren vloeit namelijk niet voort uit de onderhavige regeling, maar via een schakelbepaling in het Bevt uit het Barro. In het Barro wordt aangegeven langs welke binnenwateren sprake is van vrijwaringszones, hoe breed deze zones zijn en vanaf welke lijnen deze zones worden gemeten. In artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van het Bevt is bepaald dat waar op grond van het Barro sprake is van vrijwaringszones langs in het basisnet opgenomen binnenwateren, een afwegingsplicht geldt bij besluitvorming over toelating van nieuwe bebouwing in deze zone met het oog op de mogelijke gevolgen van een plasbrand. De buitengrenzen van een vrijwaringszone liggen bij binnenwateren in de regel op 25 of 40 meter vanaf de oeverlijnen. In afwijking van de regels voor plasbrandaandachtsgebieden bij de Basisnetten Weg en Spoor gelden geen extra bouwweisen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die in een vrijwaringszone worden gebouwd. De reden hiervoor is dat het stellen van extra bouwweisen aan bouwwerken langs de vaarweg vanwege de kleine kans op een plasbrand op de vaarweg disproportioneel zou zijn.

Op grond van artikel 3, vijfde lid, van het Bevt zijn de basisnetafstanden niet van toepassing op ruimtelijke besluiten ten aanzien van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten bij binnenwateren die door de minister zijn aangewezen. Deze binnenwateren zijn aangewezen in artikel 13 van deze regeling. Hieruit vloeit voort dat de bouw van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in theorie ook in de bedoelde binnenvaartroutes (niet het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal) toelaatbaar is. In dat geval gelden wel extra bouwweisen.

### **Artikel 17**

Ingevolge artikel 17 is de feitelijke situatie bepalend voor de beantwoording van de vraag vanaf waar het plasbrandaandachtsgebied is gelegen. Ter informatie kunnen de nationale bestanden over de ligging van de weg of de hoofdspoorweg worden geraadpleegd. Voor de weg is dit het nationale wegenbestand van Rijkswaterstaat.<sup>21</sup> Voor hoofdspoorwegen kan een bestand van ProRail met daarin gegevens over spoorassen worden geraadpleegd.<sup>22</sup>

Indien er een tracébesluit is vastgesteld, geldt als uitzondering op het eerste lid dat dit tracébesluit als uitgangspunt wordt genomen voor de beantwoording van de vraag waar de buitenste kantstrepen van de weg, onderscheidenlijk de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer, zullen komen te liggen, totdat de feitelijke situatie overeenkomt met het tracébesluit. Deze uitzondering geldt ook voor besluiten als bedoeld in artikel 2 van het Bevt.

In artikel 2 van het Bevt worden onder meer de vaststelling van een bestemmingsplan, een wijziging of uitwerking van een bestemmingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning genoemd. Het gaat voor de toepassing van artikel 17 van de onderhavige regeling alleen om besluiten voor zover die een wijziging van de infrastructuur inhoudt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ingevolge artikel 1, tweede lid, van de onderhavige regeling onder het bestemmingsplan mede een inpassingsplan wordt verstaan. Wanneer het besluit ziet op andere ruimtelijke ontwikkelingen, dan mag dit niet als uitgangspunt worden genomen voor het bepalen van de buitenste kantstrepen, onderscheidenlijk spoorstaven. In dat geval blijft de feitelijke situatie bepalend voor de ligging van de buitenste kantstrepen, onderscheidenlijk spoorstaven. Een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening is niet opgenomen in het tweede lid. Dit komt doordat de beheersverordening bestaande situaties vastlegt. In dat geval kan dus worden uitgegaan van de feitelijke situatie, zoals is opgenomen in het eerste lid.

Het komt voor dat in een tracébesluit of een besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt die een

<sup>21</sup> Het Nationale wegenbestand is te raadplegen op de website van Rijkswaterstaat: [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl).

<sup>22</sup> Het bestand met de spoorassen is te raadplegen op de website van ProRail: [http://mapservices.prorail.nl/arcgis/rest/services/BBK\\_spoorobjecten/MapServer](http://mapservices.prorail.nl/arcgis/rest/services/BBK_spoorobjecten/MapServer)



wijziging van een weg of hoofdspoorweg inhouden, de nieuwe ligging daarvan nog niet exact is vastgelegd. Verschuiving van de ligging van die weg of hoofdspoorweg is dan binnen de aangegeven marges nog mogelijk. Dat betekent dat wanneer het tracébesluit, dan wel het besluit als bedoeld in artikel 2 van het Bevt als uitgangspunt wordt genomen, ook de ligging van de buitenste kantstrepen, onderscheidenlijk spoorstaven binnen die marges kan variëren. Bij de toepassing van de buitenste kantstrepen, onderscheidenlijk spoorstaven om de ligging van het plasbrandaandachtsgebied te kunnen bepalen, dient met deze marges rekening te worden gehouden.

### **Artikel 18**

In artikel 18 worden de meetpunten vastgesteld voor nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten waarvan de bouw, vestiging of aanleg wordt toegelaten. Deze meetpunten heeft het bevoegd gezag nodig om bij het nemen van de in artikel 2 van het Bevt genoemde besluiten omtrent bovengenoemde objecten te kunnen bepalen of het vast te stellen besluit aan de grens- of richtwaarde, genoemd in artikel 4 van het Bevt, of aan de toepasselijke basisnetafstand, bedoeld in artikel 3 van het Bevt, voldoet.

De hoofdregel is dat op de gevel van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object aan de grens-respectievelijk richtwaarde, dan wel de basisnetafstand moet worden voldaan. Als uitzondering op deze regel geldt een ruimere begrenzing voor scholen voor basis- of voortgezet onderwijs, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, zorgcentra voor ouderen, instellingen voor opvang van personen met een lichamelijke of geestelijke beperking, openluchtwembaden, speeltuinen, sportterreinen en terreinen voor recreatief nachtverblijf. In deze gevallen geldt als meetpunt de grens van het gebied waar de verwezenlijking van de desbetreffende bestemming wordt toegelaten. Daarbij moet worden uitgegaan van het gebied zoals dat is aangegeven in het vast te stellen ruimtelijke besluit. Op deze wijze wordt voorkomen dat het onmiddellijk bij de genoemde functies behorende gebied zoals een schoolplein of een bij een kinderdagverblijf behorende speelplaats, binnen de risicozone komt te liggen. In dit gebied zijn immers doorgaans kwetsbare personen aanwezig. Voor de inhoud van dit artikel is aangesloten bij de wijze waarop de meetpunten bij kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn geregeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen.

### **Artikel 19**

Naast meetpunten voor nieuw toe te laten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, geregeld in artikel 18, is het eveneens nodig meetpunten vast te stellen voor de beoordeling of in een vigerend bestemmingsplan een nog niet aanwezig kwetsbaar object binnen een basisnetafstand is toegelaten. Dit zijn de zogeheten geprojecteerde kwetsbare objecten.

Ook in deze situaties geldt als hoofdregel dat aan de basisnetafstand moet worden voldaan op de plaats waar de gevel van een kwetsbaar object gebouwd mag worden. Voor enkele kwetsbare functies geldt een uitzondering op deze regel. Het gaat hierbij om scholen voor basis- of voortgezet onderwijs, gebouwen of gedeelten daarvan voor dagopvang van minderjarigen en terreinen voor recreatief nachtverblijf. Deze uitzondering houdt, evenals de regeling van dit onderwerp in artikel 18, in dat op de grens van het gebied waar de desbetreffende bestemming volgens het vigerende bestemmingsplan is toegelaten, aan de basisnetafstand moet worden voldaan.

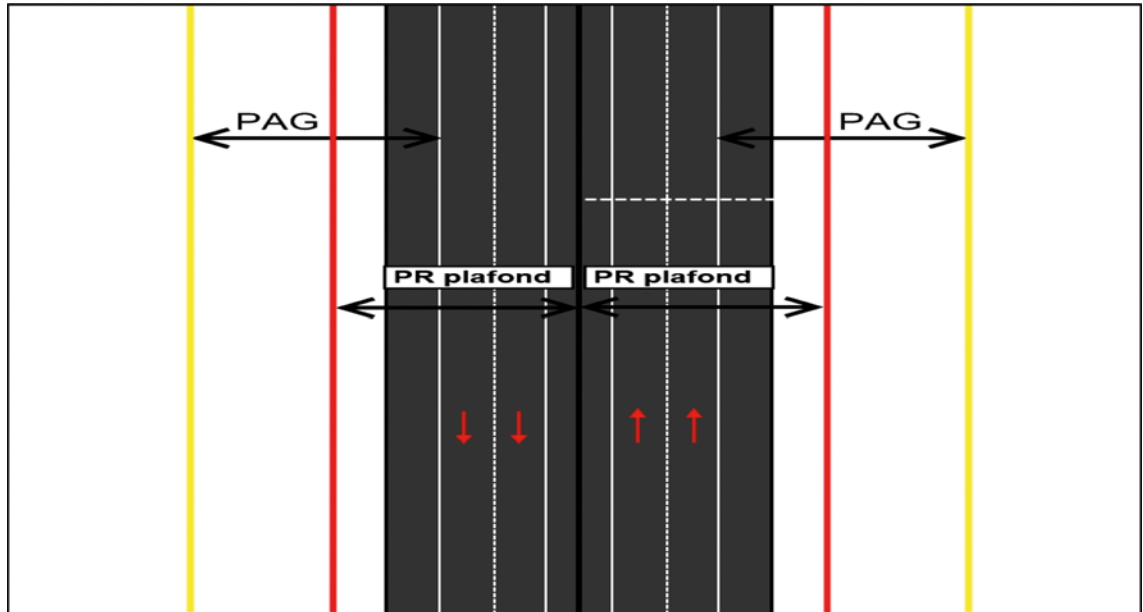
Indien het meetpunt in het vigerende bestemmingsplan binnen de basisnetafstand ligt, moet het bestemmingsplan zodanig worden aangepast dat het meetpunt buiten die afstand komt te liggen. Deze verplichting vloeit voort uit artikel 5 van het Bevt. Na aanpassing van het bestemmingsplan is het niet meer toegestaan zonder omgevingsvergunning binnen de basisnetafstand bouwactiviteiten te ontplooiën in de zin van artikel 2, onderdeel 3, van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Artikel 5, derde lid, van die bijlage staat daaraan in de weg. Het is dan wel van belang dat de basisnetafstand, zijnde de maximale  $10^{-6}$  contour die voor de desbetreffende transportroute geldt, in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Openluchtwembaden, speeltuinen en sportterreinen zijn niet opgenomen in de opsomming van onderdeel b, aangezien het hier beperkt kwetsbare objecten betreft. Artikel 19 heeft, in het verlengde van artikel 5 van het Bevt, uitsluitend betrekking op (geprojecteerde) kwetsbare objecten.

### **Artikel 20**

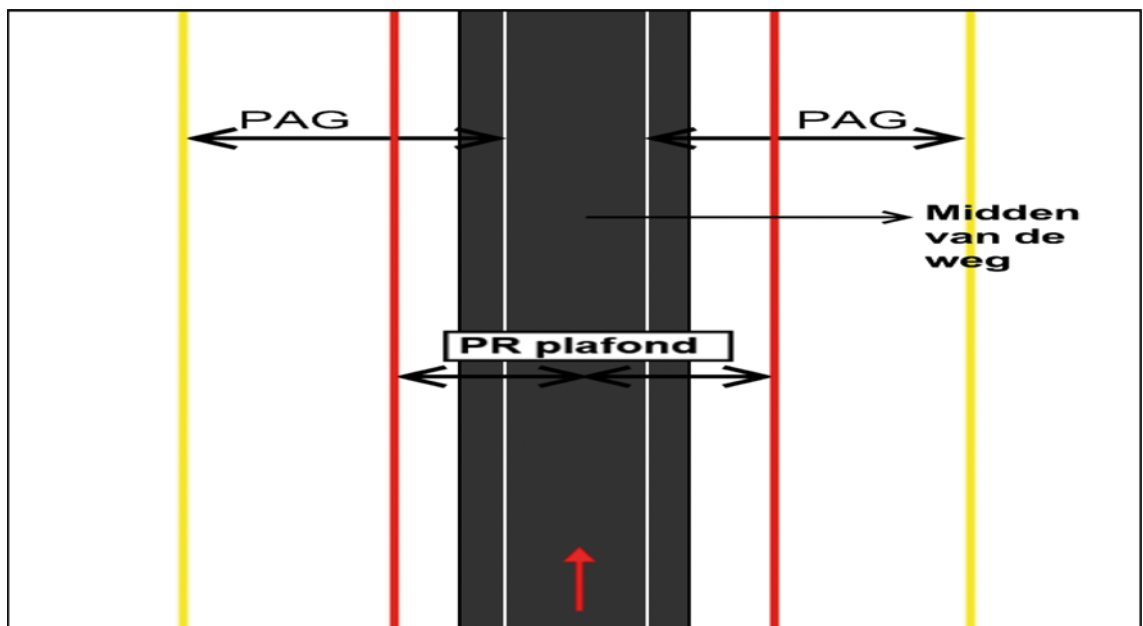
In paragraaf 7 van het algemeen deel van de toelichting is reeds ingegaan op de inwerkingtreding van de onderhavige regeling.

## **III. Overzicht figuren behorend bij Basisnetregeling**



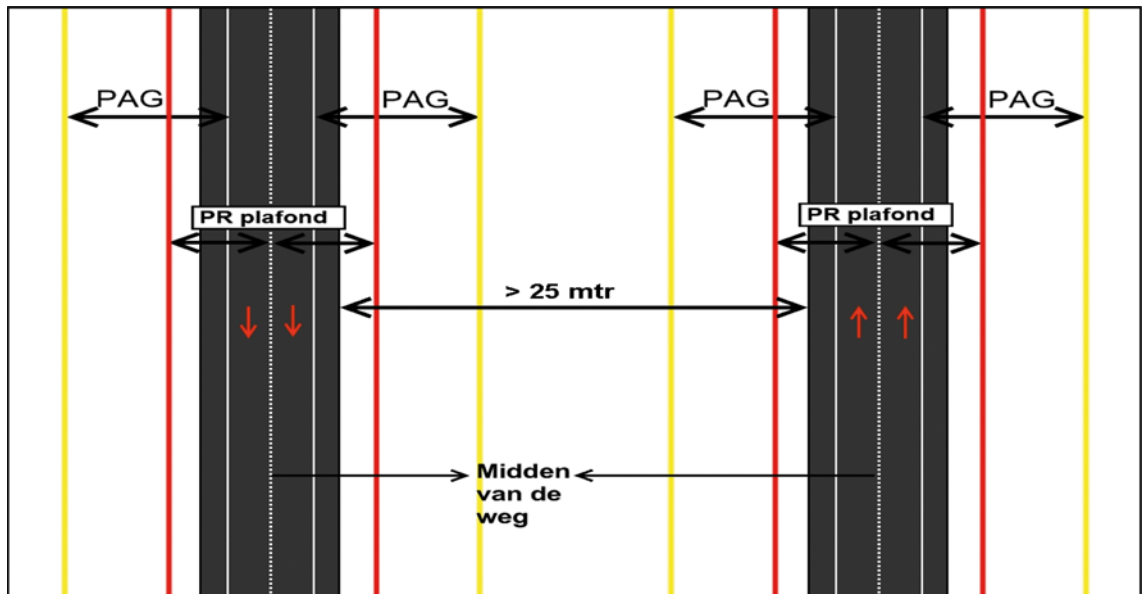
**Figuur 1**

Figuur 1 geeft de standaard weg-lay-out weer. De referentiepunten (artikel 3, eerste lid) liggen op het midden van de weg. Het PR-plafond, onderscheidenlijk afstand, wordt gemeten vanaf deze referentielijn (artikel 7, eerste lid). De begrenzing van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (artikel 16, tweede lid) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen.



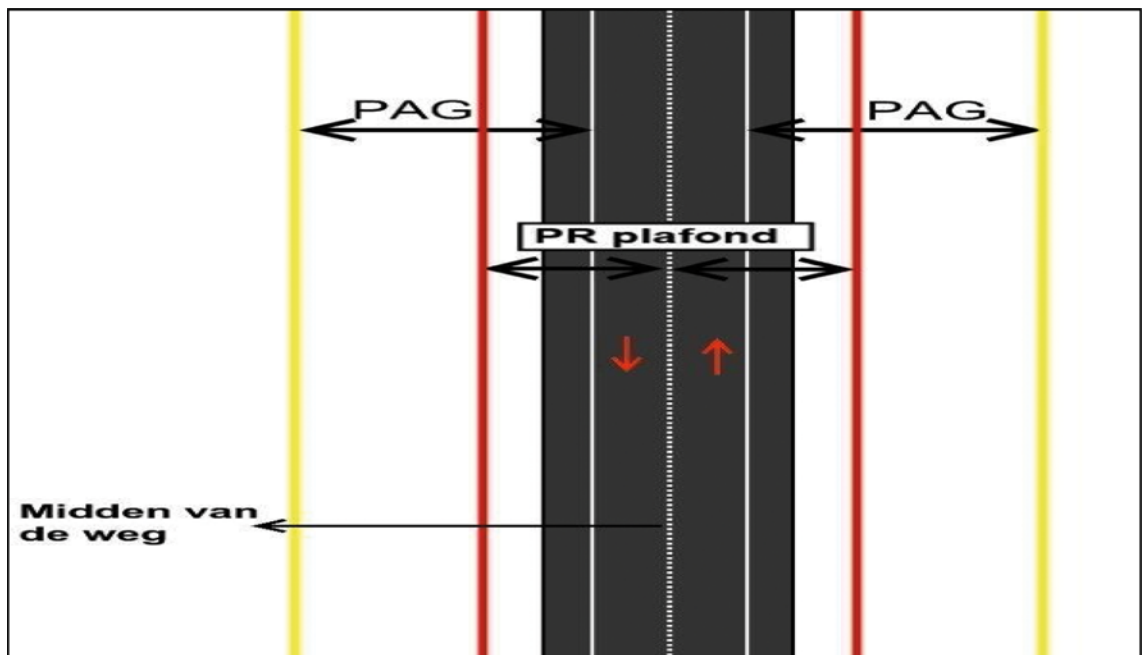
**Figuur 2**

Figuur 2 geeft de lay-out van een weg bestemd voor éénrichtingsverkeer (waaronder verbindingsbogen). De referentiepunten liggen op het midden van de weg (artikel 3, tweede lid, onderdeel a, onder 1°). Het PR-plafond, onderscheidenlijk afstand, wordt gemeten vanaf deze referentielijn (artikel 7, eerste lid). De begrenzing van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (artikel 16, tweede lid) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen.



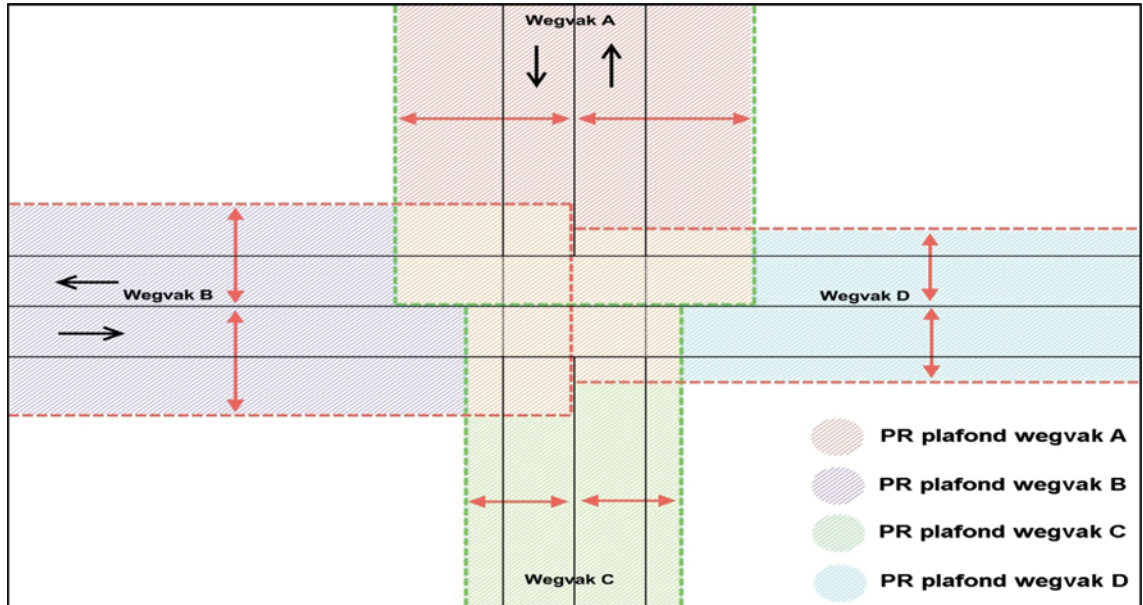
Figuur 3

Figuur 3 geeft de lay-out van een weg met middenberm breder dan 25 meter. De referentiepunten liggen op het midden van elke rijbaan (artikel 3, tweede lid, onderdeel a, onder 2°). Het PR-plafond, onderscheidenlijk afstand, wordt gemeten vanaf deze referentielijnen (artikel 7, eerste lid). De begrenzing van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (artikel 16, tweede lid) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen van elke rijbaan.



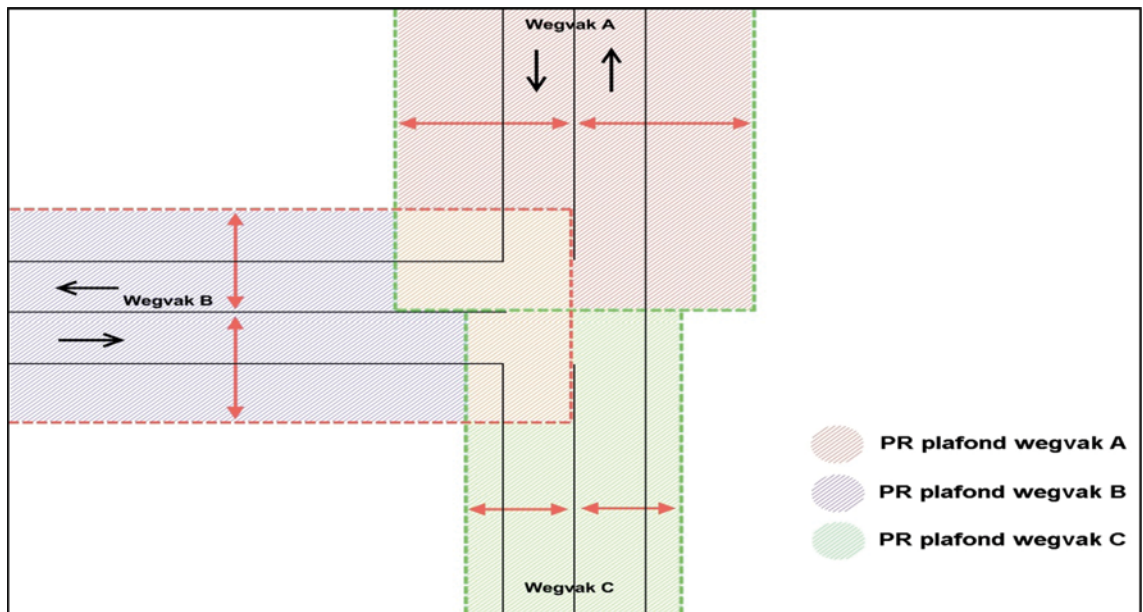
Figuur 4

Figuur 4 geeft de lay-out van een weg zonder middenberm of vangrail met twee rijrichtingen. De referentiepunten liggen op het midden van de weg (artikel 3, tweede lid, onderdeel b). Het PR-plafond, onderscheidenlijk afstand, wordt gemeten vanaf deze referentielijn (artikel 7, eerste lid). De begrenzing van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (artikel 16, tweede lid) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen.



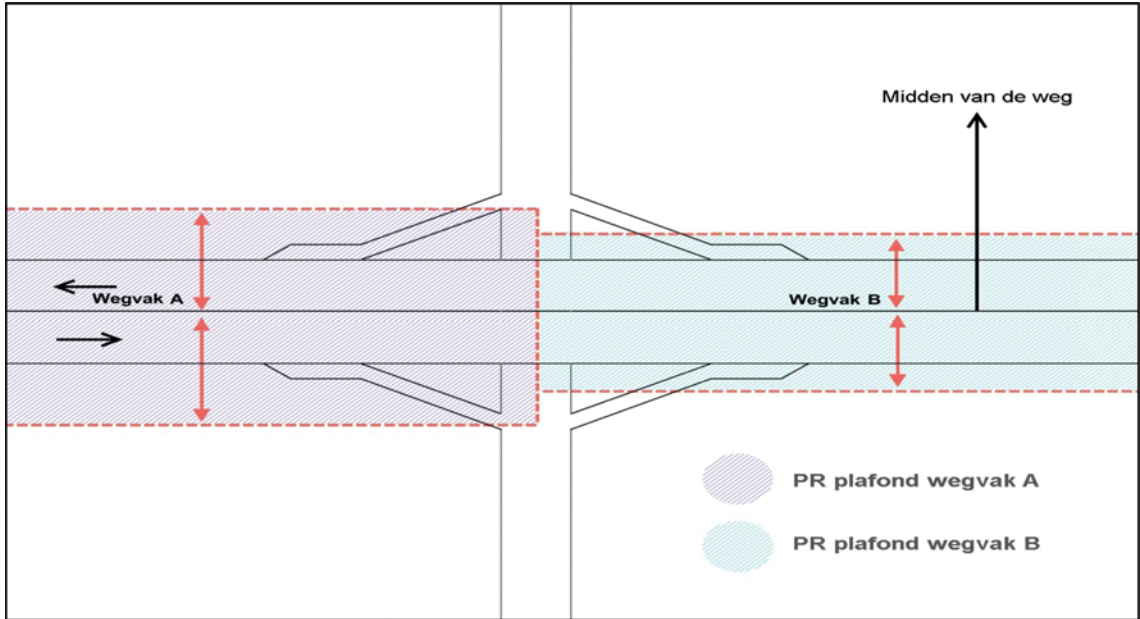
**Figuur 5**

Figuur 5 geeft weer hoe het begin en einde van een wegvak en het midden van de weg bij een knooppunt met kruisende doorgaande rijbanen wordt bepaald. Het midden bevindt zich op het geografische midden van de kruising van de doorgaande rijbanen (artikel 2, tweede lid).



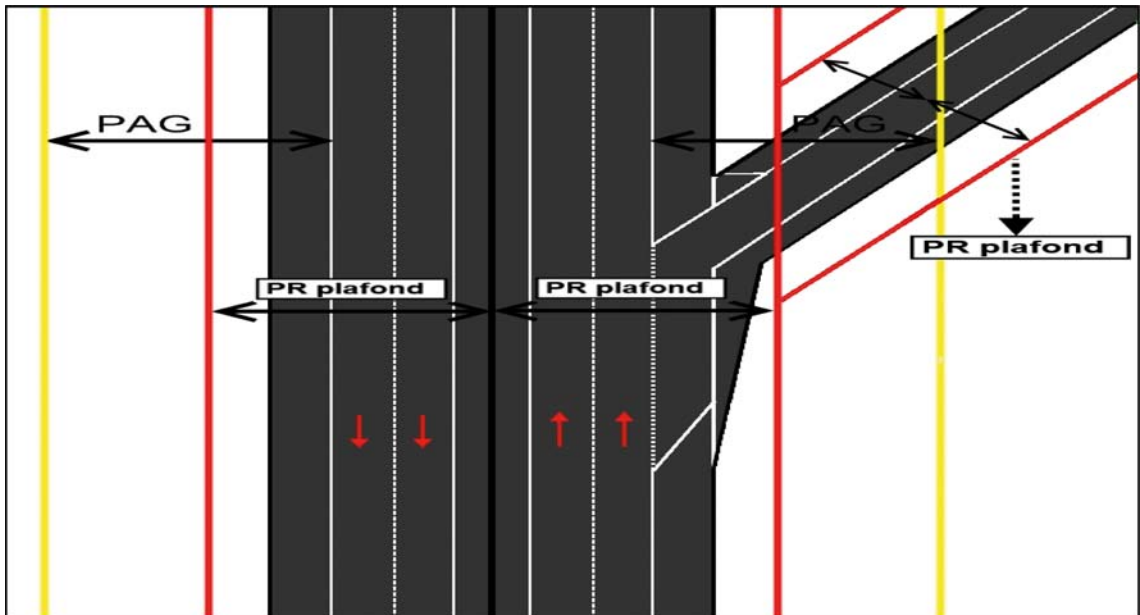
**Figuur 6**

Figuur 6 geeft weer hoe het begin en einde van een wegvak en het midden van de weg bij een knooppunt met splitsende doorgaande rijbanen wordt bepaald. Het midden bevindt zich op het geografische midden van de kruising van de splitsende rijbanen (artikel 2, tweede lid).



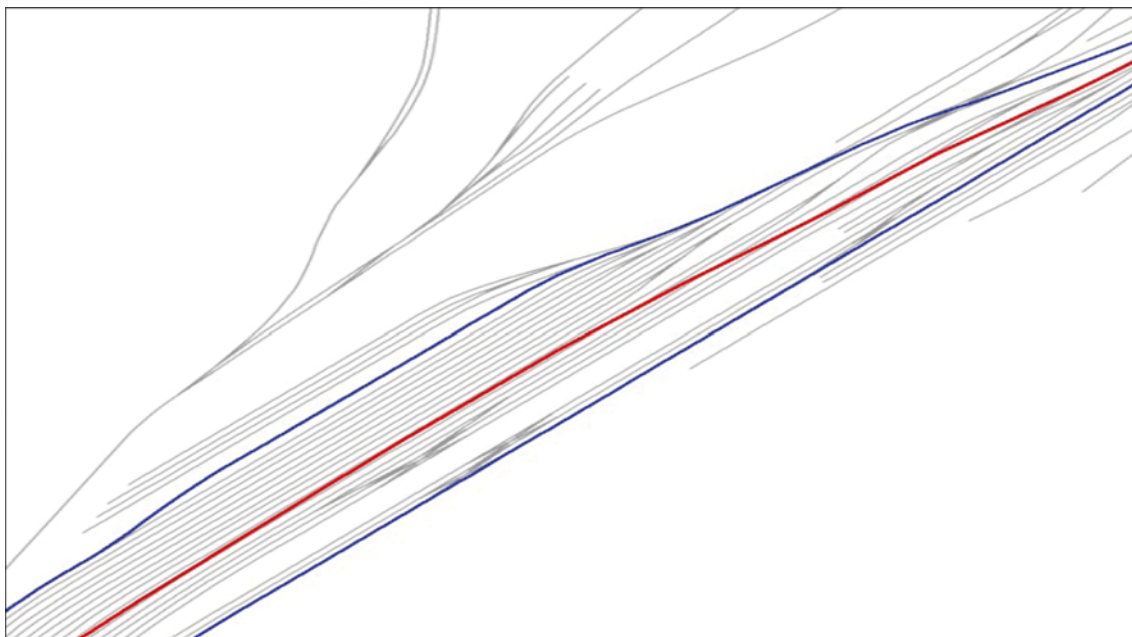
**Figuur 7**

Figuur 7 geeft weer hoe het begin en einde van een wegvak en het midden van de weg bij aansluitingen (op- en afritten) dient te worden bepaald. Het midden van de weg bevindt zich op het geografische midden van de kruising van de doorgaande rijbaan met de weg waar de afslag op uit komt (artikel 2, tweede lid).



**Figuur 8**

Figuur 8 geeft weer hoe het begin en midden van een verbindingsboog bij knooppunten wordt bepaald (artikel 3, derde lid en artikel 7, vierde lid).



**Figuur 9**

Figuur 9 geeft weer hoe het midden van een spoorbundel voor het doorgaand verkeer wordt bepaald. Eerst wordt bepaald via welke sporen een trein die rechtdoor rijdt zijn weg in dezelfde rijrichting kan vervolgen (artikel 1). Doodlopende sporen tellen niet mee. Vervolgens worden de beide buitenste sporen van deze spoorbundel bepaald (aangegeven met de blauwe lijnen). Tenslotte wordt het geografisch midden tussen deze beide buitenste sporen bepaald (aangegeven met de rode lijn) (artikel 4). De maximale PR-10<sup>-6</sup>-contour, onderscheidenlijk afstand, wordt gemeten vanaf deze rode referentielijn (artikel 7, eerste lid). De begrenzing van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (artikel 16, derde lid) wordt gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel (dat wil zeggen vanaf de blauwe lijnen).

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