



Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2016

Versie 1.0

Datum	9 juni 2017
Status	Definitief

Colofon

	Bestuurskern Directie Veiligheid en Risico's Plesmanweg 1-6 Den Haag
Contactpersoon	H. Nagelhout <i>Beleidsmedewerker Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen</i>
	henk.nagelhout@minienm.nl
Versie	1.0
Opdrachtgever	Minister van Infrastructuur en Milieu
Auteur	drs. H. Nagelhout
Projectnummer	IENM/BSK-2017/138093

Inhoud

	Colofon—2
	Inhoud—3
	Inleiding—4
1	Monitoringsystematiek—5
2	Basisnet Spoor—9
2.1	Realisatie 2016—9
2.2	Maatregelen—11
2.2.1	Herroutering van vervoerstromen—11
2.2.2	Modal-shift van spoor naar binnenvaart—13
2.2.3	Veiligheidsmaatregelen—14
2.2.4	Realisatiecijfers—15
2.2.5	Routeringsbesluit—15
2.2.6	Robuustheidonderzoek—16
3	Basisnet Weg—18
4	Basisnet Water—20
5	Aanpassing Regeling Basisnet—22
6	Aankoop woningen—24
	Bijlagenoverzicht—25

Inleiding

Het Basisnet is per 1 april 2015 in werking getreden. Basisnet staat voor een duurzaam evenwicht tussen drie belangen: veiligheid voor omwonenden, mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en (groei)ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Dit evenwicht is het resultaat van een zorgvuldige afweging van deze drie belangen in samenwerking met alle betrokken partijen: vervoerders, verladers uit de chemische industrie, gemeenten, provincies, hulpverleningsdiensten en infrastructuurbeheerders. In 2010 hebben vertegenwoordigers van al deze partijen ingestemd met de gemaakte afspraken.

Dit "Verslag over de werking van het Basisnet in 2016" gaat in op de ontwikkelingen aan de vervoerszijde. Het vloeit voort uit artikel 15 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) zoals deze luidt sinds de in werking treding van de Wet basisnet.¹ Daarin is bepaald dat de minister of staatssecretaris van IenM voor het eerst binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het Basisnet (dus uiterlijk op 1 april 2017) en vervolgens zo vaak als nodig is, doch ten minste elke vijf jaar onderzoekt in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen één of meer risicoplafonds worden overschreden of, binnen tien jaar na het jaar dat het onderzoek plaatsvindt, dreigen te worden overschreden. Artikel 17 van de Wvgs draagt de minister of staatssecretaris van IenM op telkens na een dergelijk onderzoek verslag uit te brengen aan de Tweede Kamer over de resultaten daarvan. Dit "Verslag over de werking van het Basisnet in 2016" is (na het verslag over 2015) het tweede verslag in een jaarlijkse reeks.

Het verslag beantwoordt twee hoofdvragen. Zijn de risico's van het vervoer in 2016 binnen de risicoplafonds Basisnet gebleven? Welke maatregelen worden getroffen bij overschrijding van de risicoplafonds? Het beantwoordt die vragen voor alle drie de modaliteiten die deel uitmaken van het Basisnet: Weg, Spoor en Water. Alvorens daarop in te gaan, wordt in paragraaf 2 aangegeven hoe de monitoringsystematiek Basisnet op basis waarvan deze vragen beantwoord kunnen worden, werkt.

¹ Stbl. 2013, nr. 307

1 Monitoringsystematiek

Bij de monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt zowel vooruit als terug gekeken. Jaarlijks worden cijfers verzameld over de omvang van het vervoer in het afgelopen kalenderjaar. Op basis van die cijfers worden de risico's berekend en wordt getoetst of die risico's binnen de vastgestelde risicoplafonds² zijn gebleven. Op basis van diezelfde jaarcijfers kan, door vergelijking met voorgaande jaren, een trend worden afgeleid: zal het vervoer in het komende kalenderjaar toe- of afnemen? Deze vorm van vooruit kijken op basis van historische data zal echter pas na enkele jaren mogelijk zijn zodra er voldoende data beschikbaar zijn. Een andere vorm van vooruit kijken is het maken van prognoses. Dit gebeurt ten minste elke vijf jaar. Daarin worden op basis van macro-economische scenario's van het CPB gecorrigeerd voor door marktpartijen verwachte specifieke (bedrijfs)economische ontwikkelingen, verwachtingen uitgesproken over omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over tien jaar en de spreiding van dat vervoer over de verschillende routes en stofcategorieën.

De jaarlijkse³ toetsingsrapportages dienen om de vraag te kunnen beantwoorden of de risico's van het vervoer in het afgelopen kalenderjaar binnen de risicoplafonds Basisnet zijn gebleven. Het beantwoordt die vraag voor alle drie de modaliteiten die deel uitmaken van het Basisnet. Indien uit de jaarrapportages blijkt dat risicoplafonds in het voorafgaande kalenderjaar zijn overschreden en/of in het komende kalenderjaar mogelijk (opnieuw) overschreden zullen worden, is het aan de minister of staatssecretaris van IenM om in overleg met vervoerssector maatregelen te treffen.

De prognoses dienen om de vraag te kunnen beantwoorden of de risicoplafonds Basisnet toereikend zijn om het over tien jaar verwachte vervoer te accommoderen. Het beantwoordt die vraag eveneens voor alle drie de modaliteiten. Indien uit de prognoses blijkt dat risicoplafonds in de toekomst mogelijk overschreden zullen worden, is het aan de minister of staatssecretaris van IenM om in overleg met vervoerssector maatregelen te treffen dan wel om in overleg met alle bij de vormgeving van het Basisnet betrokken partijen af te wegen of aanpassing van de

² De risicoplafonds zijn uitgedrukt in afstanden vanaf de infrastructuur. Op die afstanden mag het plaatsgebonden risico ten hoogste de waarde hebben die in de bijlagen bij de Regeling Basisnet is opgenomen. Onder plaatsgebonden risico wordt verstaan: het risico op een plaats langs, op of boven een transportroute, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

De risicoplafonds zijn NIET uitgedrukt in aantallen ketelwagens, tankauto's of tankschepen. De aantallen die worden genoemd in de bijlagen bij de Regeling Basisnet hebben geen normatieve betekenis voor het vervoer. Ook als in de bijlagen bij de Regeling Basisnet op een bepaald traject voor één of meer stofcategorieën de aantallen op nul staan, wil dat niet zeggen dat die stofcategorie(en) niet over dat traject vervoerd mogen worden. Zelfs als de aantallen voor alle stofcategorieën op nul staan, is nog enig vervoer mogelijk binnen de risicoplafonds.

De functie van de vervoersaantallen is dat met deze aantallen risicoberekeningen moeten worden gemaakt bij ruimtelijke plannen. Door hiervoor een vast vervoerspakket te definiëren, is een einde gekomen aan de situatie van voor de inwerkingtreding van het Basisnet, toen gemeenten risico's moesten berekenen met jaarlijks wisselende vervoerspakketten.

³ De risicoplafonds zijn uitgedrukt in risico's per jaar. Voor een juiste vergelijking van de werkelijke risico's met de plafondwaarden, dienen de werkelijke risico's met cijfers over een geheel jaar te worden berekend. Op die wijze worden seizoeninvloeden vermeden.

plafonds wenselijk en haalbaar is. De eerste prognoses in het kader van deze monitoringcyclus zijn in 2016 gemaakt en als bijlagen bij het "Verslag over de werking van het Basisnet in 2015" gevoegd.

Het opstellen van de jaarlijkse toetsingsrapportages vindt plaats in drie stappen: tellen, rekenen en toetsen. Cijfers over de omvang en samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in een bepaald kalenderjaar worden per modaliteit op verschillende manieren verzameld. Voor het wegvervoer gebeurt dit met behulp van cameratellingen. Jaarlijks worden in opdracht van Rijkswaterstaat op 20% van het Basisnet-wegennet gedurende een periode van twee weken de passerende tankauto's met gevaarlijke stoffen geregistreerd. Deze cijfers worden per traject geëxtrapoléerd naar jaarcijfers. In een cyclus van vijf jaar komt zo het gehele wegennet aan de beurt. Cijfers over de omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen per traject worden jaarlijks door ProRail gecumuleerd uit de wagenlijsten die elke vervoerder voor vertrek van een trein naar ProRail moet sturen. Cijfers over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip worden jaarlijks door Rijkswaterstaat gehaald uit de registratie van de sluispassages en tellingen op andere punten (het IVS-systeem). Cijfers over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen per zeeschip over binnenwateren worden jaarlijks aan Rijkswaterstaat geleverd door de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en door het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied.

Met alleen de cijfers over de omvang van het vervoer kan nog geen uitspraak worden gedaan of risicoplafonds al dan niet zijn overschreden. De omvang van het vervoer en de spreiding over de verschillende stofcategorieën zijn niet de enige variabelen die het risico bepalen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de infrastructuur (zoals het wegtype, de aanwezigheid van wissels of de breedte van het spoor) en de toepassing van veiligheidsmaatregelen (hoe veiliger er wordt vervoerd, hoe meer vervoer er binnen de risicoplafonds past) van belang. Dat betekent dat wijzigingen in de infrastructuur eveneens jaarlijks worden geïnventariseerd en verwerkt in het rekenprogramma, zodat op basis van de actuele staat van de infrastructuur wordt gerekend. Voor wat betreft de veiligheidsmaatregelen worden naast gegevens over de toepassing daarvan ook de resultaten van de in het afgelopen kalenderjaar door het RIVM afgeronde onderzoeken naar de veiligheidswinst⁴ van de maatregelen, verwerkt in het rekenprogramma.

Met al deze gegevens als input worden risicoberekeningen uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma RBM-II. De berekende risico's worden vervolgens

⁴ Veiligheidswinst van maatregelen moet gekwantificeerd worden om er mee te kunnen rekenen. Normaal gesproken blijkt het effect van veiligheidsmaatregelen pas jaren na invoering uit de ongevalcasuïstiek. Uit die casuïstiek worden dan nieuwe ongevalskansen afgeleid. Toepassing van alleen deze methode van aanpassing van de rekensystematiek, zou er toe leiden dat de winst van veiligheidsmaatregelen die nu zijn of worden ingevoerd, pas jaren later tot daling van de risico's en daarmee tot meer ruimte voor vervoer binnen de risicoplafonds zou leiden. Om al op voorhand met de winst van veiligheidsmaatregelen rekening te kunnen houden en daarmee het bedrijfsleven te stimuleren tot het treffen van dergelijke maatregelen, is door het RIVM een doorlopend onderzoeksprogramma opgezet waarin de verwachte effecten van bepaalde veiligheidsmaatregelen op basis van expert judgement worden gekwantificeerd. In het kader van dat programma zijn sinds 2015 de maatregelen crashbuffers, hot box detectie en ATBvv gekwantificeerd. Naast het vooraf op basis van expert judgement waarderen van veiligheidsmaatregelen wordt de rekensystematiek periodiek aangepast op basis van voortschrijdende wetenschappelijke inzichten.

vergeleken met de risicoplafonds. De jaarlijkse monitoringrapportage per modaliteit bevat de uitkomsten van de toetsing van de berekende risico's aan de risicoplafonds. Inzichtelijk wordt gemaakt of en waar er sprake is van overschrijdingen van de plafonds. Deze rapportages worden gepubliceerd op de website van Kenniscentrum Infomil.⁵ Dit is een onderdeel van Rijkswaterstaat dat als taak heeft het bieden van praktische ondersteuning bij de uitvoering van omgevingsbeleid.

Indien uit de jaarrapportage over het jaar t blijkt dat er sprake is van overschrijdingen van de risicoplafonds, volgt er in jaar t+1 per modaliteit overleg met de vervoerssector over oorzaken en mogelijke maatregelen. De effecten van afgesproken maatregelen zullen zichtbaar worden in de jaarrapportage over het jaar t+2. Er is dus sprake van een tweejaarlijkse verbetercyclus.



Indien maatregelen niet effectief genoeg zijn om het vervoer binnen de risicoplafonds af te wikkelen, kan de minister of staatssecretaris van IenM op grond van artikel 20 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen een routeringsbesluit nemen. Kern van zo'n besluit is het verbieden van het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over bepaalde routes⁶. Ook kunnen overschrijdingen tijdelijk worden toegestaan of de risicoplafonds (tijdelijk) worden verhoogd.

In de volgende paragrafen wordt voor elk van de drie modaliteiten antwoord gegeven op twee vragen: 1) zijn de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de betreffende modaliteit in 2016 binnen de risicoplafonds gebleven? 2) zo nee, welke maatregelen worden getroffen naar aanleiding van de geconstateerde overschrijdingen van risicoplafonds c.q. wat is de stand van zaken ten aanzien van de maatregelen die naar aanleiding van de in het verslag over 2015 geconstateerde overschrijdingen zijn getroffen.

Overschrijding van de risicoplafonds wil niet zeggen dat dan ook de norm die in het Externe Veiligheidsbeleid wordt gehanteerd, wordt overschreden. Die norm is, dat de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen voor omwonenden ten hoogste één op een miljoen per jaar (in vaktermen PR10⁻⁶) mag zijn. Indien de op basis van het vervoer berekende PR10⁻⁶-contour op grotere afstand van het midden van het spoor ligt dan in Basisnet als maximale afstand is vastgelegd, wordt in de jaarlijkse monitoringrapportage tevens aangegeven of deze berekende contour over woningen heen valt. Indien het risico voor omwonenden onder de norm van PR10⁻⁶ blijft, is er geen sprake van een onverantwoorde situatie. De veiligheid is dan niet in het geding.

⁵ <http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/>

⁶ In de Basisnetsystematiek is niet eerder sprake van een verbod op het vervoeren van één of meer gevaarlijke stoffen over een bepaalde route dan nadat een routeringsbesluit is genomen waarin zo'n verbod is opgenomen.

Overschrijding van de risicoplafonds in dichtbevolkt gebied is wel een indicatie dat het groepsrisico⁷ op die plaatsen is toegenomen. Of de feitelijke waarde van het groepsrisico op die plaatsen daarmee groter is geworden dan de in de toekomst verwachte waarde waar bij de vaststelling van het Basisnet van is uitgegaan, wordt in de jaarlijkse monitoringrapportage niet vermeld. Om die vergelijking te kunnen maken zou eerst de actuele omvang en de spreiding van de bevolking moeten worden geïnventariseerd en vergeleken met de indertijd door de betreffende gemeenten aangegeven verwachte toekomstige omvang en spreiding van de bevolking.⁸ Het aldus berekenen en vergelijken van de waarden van het groepsrisico zou een zodanig omvangrijk onderzoek vergen dat de doorlooptijd van het opstellen van de monitoringrapportages met minimaal een half jaar zou worden verlengd. Bovendien is zo'n onderzoek niet nodig, omdat overschrijding van de risicoplafonds, die mede tot doel hebben om het vervoersaandeel in het groepsrisico te beheersen, al voldoende aansporing is om tot maatregelen te komen die overschrijding van de plafonds en daarmee een mogelijke toename van het groepsrisico terug dringen.

⁷ Onder groepsrisico wordt verstaan: de cumulatieve kansen per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. De waarde van het groepsrisico is afhankelijk van (de omvang en samenstelling van) het vervoer én van de omvang en dichtheid van de bevolking. Voor het groepsrisico geldt geen wettelijke norm. Welke waarde van groepsrisico als acceptabel wordt gezien, is aan het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor een toename van het groepsrisico. Daarbij geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt. Hieronder wordt verstaan: de waarde voor het groepsrisico weergegeven door de lijn die de punten met elkaar verbindt waarbij de kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers 10^{-4} per jaar, de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers 10^{-6} per jaar en de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers 10^{-8} per jaar is.

⁸ Bij de vormgeving van het Basisnet is het groepsrisico berekend op basis van de in 2010 aanwezige bevolking alsmede de uitbreidingsplannen die gemeenten toen hadden. Onbekend is of en in welke mate die uitbreidingsplannen zijn uitgevoerd.

2 Basisnet Spoor

2.1 Realisatie 2016

Uit de monitoringrapportage Basisnet Spoor over 2016⁹ blijkt dat in 2016 de risicoplafonds op verschillende routes opnieuw zijn overschreden. Figuur 1 visualiseert de overschrijdingen.¹⁰



Figuur 1: toetsing van het gerealiseerde transport in 2016 aan de risicoruimte Basisnet Spoor

⁹ Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2016' (AVIV, 6 juni 2017). Als bijlage bij dit verslag gevoegd.

¹⁰ De risicoplafonds zijn bij het Basisnet Spoor uitgedrukt in drie oplopende afstanden vanaf het midden van het spoor. Op die afstanden mogen de waarden van het plaatsgebonden risico ten hoogste de waarden 10^{-6} , 10^{-7} resp. 10^{-8} hebben. De waarden 10^{-6} , 10^{-7} resp. 10^{-8} staan voor een kans op overlijden van een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, van één op één miljoen, één op tien miljoen resp. één op honderd miljoen per jaar. Overschrijding wil zeggen dat het op basis van de omvang van het vervoer dat in 2016 over een bepaald traject heeft gereden, berekende plaatsgebonden risico op de in het Basisnet vastgelegde afstanden een waarde heeft die groter is dan 10^{-6} (rode lijn), 10^{-7} (oranje lijn) of 10^{-8} (gele lijn). Merk op dat het feit dat de aantallen spoorketelwagens die in 2016 over een bepaald traject hebben gereden groter zijn dan waar in Basisnet van uit is gegaan, nog niet wil zeggen dat risicoplafonds worden overschreden. Overschrijding kan alleen worden aangetoond met een berekening van het risico waarbij naast de omvang van het vervoer ook andere factoren, zoals kenmerken van de infrastructuur en toegepaste veiligheidsmaatregelen een rol spelen.

In vergelijking met 2015 is het traject Meteren-Utrecht¹¹ afgevallen als traject met overschrijdingen en is het traject Den Bosch-Nijmegen-Arnhem en in het verlengde daarvan het traject Zutphen-Deventer er bij gekomen. Hierin zijn de verschuivingen van de trein die enkele keren per week brandbaar gas vervoert tussen Geleen en Tsjechië herkenbaar. Sinds 1 april 2017 rijdt deze trein rechtstreeks via de Maaslijn naar grensovergang Venlo.

In de brief aan de Tweede Kamer van 3 oktober 2016¹² is de verwachting uitgesproken dat met het maatregelenpakket zoals beschreven in deze brief het tijt gekeerd kan worden, maar dat dat nog niet zichtbaar zal zijn in de rapportage over 2016. Niet alleen omdat op dat tijdstip al driekwart van het jaar voorbij was, maar ook omdat in 2016 de Betuweroute vanwege werkzaamheden twee kwartalen gedeeltelijke en volledige buitendienststellingen kende, terwijl dat in 2015 gedurende één kwartaal (en enkele weekenden) het geval was. Aanvullende verklaringen voor de voortdurende overschrijdingen zijn de autonome groei van het vervoer met ca. 10% ten opzichte van 2015 en het feit dat door vervoerders aangevraagde treinpaden over grensovergang Zevenaar om capaciteitsredenen door de Duitse infrabeheerder werden toegewezen over de grensovergangen Bentheim of Venlo.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 wordt in het Externe Veiligheidsbeleid de PR-10⁻⁶-contour gehanteerd als grenswaarde voor kwetsbare bebouwing. Dat betekent dat de PR-10⁻⁶-contour niet over woningen en andere kwetsbare gebouwen heen mag komen. Uit figuur 2 blijkt dat nergens sprake is van woningen of andere kwetsbare gebouwen binnen de op basis van het in 2016 gerealiseerde spoorvervoer berekende PR-10⁻⁶-contour.¹³ De veiligheid is dus nergens in het geding. Ook niet op de locaties waar het PR-10⁻⁶-plafond wordt overschreden.

¹¹ Met uitzondering van het stationsgebied van Utrecht. De oorzaak van de overschrijdingen hier is de aanpassing van de infrastructuur waardoor de feitelijke kenmerken van de infrastructuur niet meer overeenkomen met de kenmerken waarop de risicoplafonds zijn gebaseerd. Zie hoofdstuk 5.

¹² TK 2016-2017, 30 373, nr. 63

¹³ In deze figuur zijn buiten beschouwing gelaten de vijf kwetsbare gebouwen waar het PR-10⁻⁶-plafond bij de vaststelling van het Basisnet al overheen viel. Deze objecten vallen onder de Aankoopregeling Basisnet en de eigenaren hebben een aanbod van het Rijk tot aankoop gekregen. Zie hoofdstuk 6.



Figuur 2: kwetsbare objecten binnen plaatsgebonden risicocontour PR10⁻⁶

2.2 Maatregelen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelen die zijn opgenomen in het bij brief van 3 oktober 2016 aan de Tweede Kamer aangeboden maatregelenpakket alsmede welke maatregelen aanvullend daarop worden genomen.

2.2.1 Herroutering van vervoerstromen

Met de bedrijven op het Chemelot-terrein in Geleen zijn gesprekken gevoerd. Deze bedrijven hebben, handelend vanuit het door hen gevoelde besef van maatschappelijke verantwoordelijkheid, besloten twee vervoerstromen te verleggen naar andere routes, waarvan één stroom zelfs meerdere keren. Ook zijn gesprekken gevoerd met bedrijven in de regio Rotterdam en bedrijven in Zeeland. Dit heeft vooralsnog niet geleid tot het herrouteren van vervoersstromen. Het overleg met verladers wordt de komende periode voortgezet.

Toelichting op reeds verlegde stromen

In 2014 en voorgaande jaren reed een trein die enkele keren per week brandbaar gas vervoert tussen Geleen en Tsjechië, over de Maaslijn via grensovergang Venlo naar Duitsland. In 2015 reed deze trein via Eindhoven, Den Bosch, Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en Deventer naar de grensovergang Bentheim. Het ging om circa 1450 wagens. In 2016 reed deze trein tot 15 oktober meestal vanaf Den Bosch via Nijmegen en Arnhem en vandaar, afhankelijk van de beschikbaarheid van de Betuweroute, hetzij via grensovergang Zevenaar, hetzij via Deventer en

grensovergang Bentheim naar Duitsland. Sinds de ingebruikname van de zuidoostboog van de Betuweroute bij Meteren per 15 oktober 2016 reed deze trein vanaf Meteren via de Betuweroute (circa 280 wagens in 2016). Per 1 april 2017 rijdt deze trein weer over de Maaslijn via grensovergang Venlo naar Duitsland. Hiermee worden dus de trajecten via de bovengenoemde steden ontlast. Zie figuren 3-6.



Figuren 3-6: routes Geleen - Tsjechië in de loop van de tijd¹⁴

Sinds augustus 2016 rijdt een trein die twee keer per week acrylonitril en butadien vervoert tussen Geleen en Frankrijk, niet meer via de Brabantroute maar via Maastricht. Het ging in 2016 om circa 400 wagens acrylonitril en circa 400 wagens butadien. Dit vervoer past binnen de risicoplafonds voor het traject Sittard-Maastricht. Zie figuren 7 en 8.

¹⁴ De kaartjes geven de routes weer die doorgaans zijn/worden gevolgd. Er kunnen omstandigheden zijn vanwege capaciteit, vervoerslogistiek, onderhoud, etc. waardoor incidenteel gebruik wordt gemaakt van alternatieve routes.



Figuren 7 en 8: routes Geleen – Frankrijk in de loop van de tijd

2.2.2 Modal-shift van spoor naar binnenvaart

Er zijn gesprekken gevoerd met zowel vertegenwoordigers van de binnenvaart als met verladers over mogelijkheden om van spoortrajecten met overschrijdingen vervoer van gevaarlijke stoffen naar de binnenvaart te verplaatsen. Naar aanleiding hiervan is opdracht verstrekt aan het Bureau Voorlichting Binnenvaart om voor een aantal door verladers aangedragen vervoersstromen een modal shift te onderzoeken.

Voor dit onderzoek is uit een longlist met circa 40 vervoersstromen met operationeel managers van 28 bedrijven gekeken naar mogelijkheden voor verleggingen. Daarbij bleek een aantal stromen kansrijk te zijn. Dit was het geval bij bedrijven in Rotterdam, Dordrecht en in Sittard-Geleen (Chemelot). Een verlegging van de vervoersstromen naar de binnenvaart heeft effect op de resultaten van Basisnet. Dit vergt echter investeringen in opslag- en overslagfaciliteiten en/of in het traject tussen haven en bedrijf en is hiermee geen oplossing voor de korte termijn. Het gaat hier volgens de huidige inzichten om ca. 4500 ketelwagens per jaar, binnen verschillende stofcategorieën. Deze zouden vervangen kunnen worden door ca. 250 scheepsladingen.

In 2016 is door het chemiecluster Chemelot een visie voor het jaar 2025 opgesteld waarin productiegroei wordt voorzien. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt door een extern bureau in nauwe samenwerking met de Chemelot-bedrijven onderzoek gedaan naar de vervoerbehoefte van het cluster in 2025 en de vraag of dit past binnen de risicoplafonds Basisnet dan wel op welke wijze dat passend te maken is door verschuiving van vervoer naar het water, naar andere spoorroutes, door het treffen van aanvullende veiligheidsmaatregelen en/of door het treffen van logistieke of infrastructurele maatregelen. De uitkomsten van het onderzoek van Bureau Voorlichting Binnenvaart worden hiervoor benut, zodat mogelijk op (middel)lange termijn een verplaatsing van vervoer van spoor naar binnenvaart aan de orde is.

2.2.3 Veiligheidsmaatregelen

Bij de initiële vaststelling van het Basisnet is uitgegaan van het warme bleve vrij samenstellen van treinen. Uit het verslag over de uitvoering en werking van het convenant "Warme-Bleve-vrij samenstellen en rijden van treinen in 2016" (als bijlage bijgevoegd) blijkt dat het nalevingspercentage 99% bedraagt.

Indien het vervoer veiliger wordt, is er meer vervoer binnen de risicoplafonds mogelijk. Het kan gaan om veiligheidsverbeteringen aan het materieel, in het logistiek proces of aan de spoorinfrastructuur. Juist om de sector te stimuleren tot permanente verbetering van de veiligheid, zijn de plafonds voor het vervoer niet vastgelegd in aantallen ketelwagens, maar in grenzen aan de risico's. Voorwaarde voor het rekenkundig kunnen benutten van de veiligheidswinst van maatregelen is dat deze winst gekwantificeerd kan worden.

Normaal gesproken wordt het effect van dergelijke maatregelen pas na verloop van jaren zichtbaar in de statistische gegevens waarmee risicoberekeningen worden uitgevoerd (ongevalscasuïstiek). Voor het vooraf kwantificeren van de veiligheidswinst van maatregelen hanteert het RIVM de methodiek van expert-judgement. Experts schatten de winst van een maatregel vooraf in, zodat deze verwachte winst meegenomen kan worden in risicoberekeningen. Juist het vooraf kunnen meenemen van deze winst stimuleert het bedrijfsleven tot veiligheidsverbetering omdat het meer vervoer binnen de vastgestelde risicoplafonds mogelijk gemaakt. In de bestuurlijke afspraken die met alle partijen betrokken bij de vormgeving van Basisnet zijn gemaakt, is vastgelegd dat dergelijke veiligheidsmaatregelen een potentiële groei ruimte moet bieden van minimaal een factor 1,5 ten opzichte van het in 2020 verwachte vervoer.

In 2016 is de veiligheidswinst van drie maatregelen die in de praktijk al worden toegepast (hotboxdetectie, crashbuffers/ overbufferingsbeveiliging en ERTMS) door het RIVM gekwantificeerd en meegenomen in de berekening van de risico's over 2015 en de toetsing aan de risicoplafonds. Aanvullend daarop heeft het RIVM de veiligheidswinst van ATBvv (automatische treinbeïnvloeding verbeterde versie) op doorgaand spoor gekwantificeerd op 10%.¹⁵ ATBvv reduceert de kans op botsingen op die trajecten waar het aanwezig is. Deze winst is meegenomen in de berekening van de risico's over 2016 en de toetsing aan de risicoplafonds.¹⁶ Overigens zal in 2017 op 91 extra locaties op de Brabantroute ATBvv worden geïnstalleerd.

Naast kwantificering van de veiligheidswinst van concrete maatregelen doet het RIVM ook voortdurend onderzoek ter verbetering van de rekenmethodiek. In dit kader wordt onderzoek gedaan naar de kans op en de effecten van lek raken van tankcontainers (op dit moment worden die in de berekeningen meegenomen als een halve ketelwagen, hetgeen geen recht doet aan het specifieke karakter van containers), naar de kans op het vóórkomen van een bleve (een explosie van een

¹⁵ Brief RIVM d.d. 15 mei 2017.

¹⁶ Om de doorlooptijd van het opstellen van de monitoringrapportage over 2016 niet extra te belasten is er voor gekozen om alleen op de trajecten waar zonder toepassing van de veiligheidswinst van ATBvv sprake is van overschrijdingen van de risicoplafonds te inventariseren of daar al dan niet sprake is van de aanwezigheid van ATBvv en waar dat het geval is een herberekening uit te voeren met toepassing van de veiligheidswinst. Toepassing het gehele spoorwegennetwerk zal plaatsvinden bij het opstellen van de monitoringrapportage over 2017.

met gas gevulde ketelwagen) en naar toepassing voor het spoorvervoer van de stofindelingsmethodiek die wordt toegepast bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het water. Voor wat betreft de eventuele toepassing van een andere stofindelingsmethodiek zullen, als eerste stap op weg naar besluitvorming hierover, de realisatiecijfers over 2016 ook met de bij weg- en watervervoer toegepaste stofindelingsmethodiek worden doorgerekend en de uitkomsten vergeleken met toepassing van de vigerende methodiek.

2.2.4 Realisatiecijfers

Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van het bulkvervoer van gevaarlijke stoffen. Dat wil zeggen aan het vervoer in ketelwagens en tankcontainers. De stoffen die in die ketelwagens en tankcontainers worden vervoerd, zijn kenbaar aan de oranje borden met UN-nummers die hieraan zijn bevestigd. Daarnaast worden ook gevaarlijke stoffen in kleinverpakking (bijvoorbeeld gasaanstekers) vervoerd in stukgoedcontainers. Dergelijke stukgoedcontainers krijgen eveneens een UN-nummers; soms meerdere als er meerdere pakketten met verschillende gevaarlijke stoffen in zo'n container worden vervoerd. Vanwege deze UN-nummers werden dergelijke stukgoedcontainers meegeteld in de realisatiecijfers indien die niet door de vervoerder zijn aangemerkt als limited quantities, terwijl ze als stukgoed niet horen mee te tellen. Dit komt doordat in de wagenlijsten geen onderscheid wordt gemaakt tussen tankcontainers en stukgoedcontainers.

ProRail heeft in 2016 onderzoek uitgevoerd naar de omvang van de overschatting van de realisatiecijfers als gevolg van het ten onrechte meetellen van stukgoedcontainers (enkele procenten)¹⁷ en heeft per 1 januari 2017 maatregelen genomen om de verwerking van de wagenlijsten op dit punt te verbeteren. Die maatregelen komen er op neer dat UN-nummers van stoffen die niet in bulk per spoor kunnen of mogen worden vervoerd, niet langer worden meegenomen in de realisatiecijfers. Deze aanpassing zal pas effect hebben op de realisatiecijfers over 2017 en volgende jaren.

2.2.5 Routeringsbesluit

Zoals aangekondigd in de brief aan de Kamer van 3 oktober 2016 is een routeringsbesluit voorbereid. In het besluit wordt het vervoer van de stofcategorieën die het meeste hebben bijgedragen aan de overschrijdingen op de trajecten Amersfoort-Deventer en Eindhoven-Venlo verboden met als beoogd effect dat dit vervoer dan gebruik zal maken van de Betuweroute. Gebruik van de Betuweroute moet dan wel mogelijk zijn. Het verbod zal daarom niet van toepassing zijn indien de Betuweroute niet beschikbaar is vanwege de werkzaamheden in Duitsland en treinen om die reden zullen moeten omrijden over andere grensovergangen of indien treinen vanwege onderhoud op andere trajecten wel via één van bovengenoemde trajecten zullen moeten rijden. Ook zal het verbod niet gelden als een door de vervoerder aangevraagd treinpad over grensovergang Zevenaar door de infrabeheerder niet wordt toegekend of als de herkomst- of bestemmingslocatie alleen via één van deze trajecten te bereiken is. Handhaving van het verbod zal een taak van de ILT zijn.

¹⁷ Het aandeel Basisnetrelevante stukgoedcontainers is ca 15-20% van het totale aantal containers. Omgerekend naar ketelwagenequivalenten is het aandeel minder dan 5% (omdat containers minder zwaar meetellen).

2.2.6 Robuustheidonderzoek

In de brief van 3 oktober 2016¹⁸ aan de Tweede Kamer is gesteld dat het Basisnet Spoor niet dermate robuust is ontworpen dat tijdelijke of structurele veranderingen in de spoorgoederenmarkt of in de infrastructuur kunnen worden opgevangen. Er is daarom onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de robuustheid van het Basisnet te vergroten.

De onderzoekers concluderen:

- Dat het Basisnet spoor in essentie een goed systeem is, maar dat het op dit moment niet in balans is. De belangen externe veiligheid – transport - ruimtelijke ontwikkelingen zouden volgens de systematiek van het Basisnet gelijkwaardig beschouwd moeten worden. Dit blijkt in de praktijk niet het geval. De aandacht richt zich onevenredig zwaar op het voldoen aan de risicoplafonds ('compliance'), terwijl de veiligheidssituatie (is er daadwerkelijk sprake van een risico?) centraal moet staan. Zolang de berekende PR-10⁻⁶ contour niet over kwetsbare objecten zoals woningen heen komt, is er geen sprake van een normoverschrijding en dus niet van een onverantwoorde situatie. Het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor is één van de veiligste manieren van transport en dient, binnen het Basisnet, mogelijk te blijven.
- Dat de huidige risicoplafonds op meerdere routes onvoldoende ruimte bieden en te weinig flexibiliteit om met veranderende marktomstandigheden om te gaan. Er is volop op het gebruik van de Betuweroute voor het transport van gevaarlijke stoffen ingezet door de plafonds op andere routes (bv. Eindhoven-Venlo) heel laag te zetten. Dat is een beleidsmatige ingreep geweest, die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda. Gelet op de huidige ontwikkelingen in de goederenmarkt (met verminderde voorspelbaarheid van vervoersstromen), de werkzaamheden aan het derde spoor in de komende jaren, mondiale ontwikkelingen in bv. de energiemarkt is een herijking van die lage plafonds in het Basisnet spoor noodzakelijk, evenals een onderzoek naar de toereikendheid van enkele andere plafonds. Alleen dan is een toekomstvast Basisnet spoor mogelijk.
- Dat de belangrijkste betrokkenen in het systeem Basisnet (IenM, ProRail, vervoerders en verladers) hebben tot het moment dat de overschrijdingen werden geconstateerd, binnen het huidige systeem onvoldoende hun rol en verantwoordelijkheden opgepakt. Het huidige systeem biedt hen ook onvoldoende instrumenten om te sturen op het transport van gevaarlijke stoffen binnen de risicoplafonds. Bij de introductie van het systeem heeft het ontbroken aan flankerend beleid. Zonder spoor specifiek systeem (sturing vooraf, met een centrale rol voor ProRail) waarin alle actoren hun rol oppakken en een pro-actievere en vroegtijdige monitoring zal het Basisnet spoor niet goed kunnen werken.
- Dat de informatievoorziening dient te verbeteren en de totstandkoming van de realisatiecijfers over de naleving van de risicoplafonds moet worden versneld en meer locatiespecifiek gemaakt. Hierbij voorzien zij mogelijkheden door middel van automatiseringstechnieken. Met het maatregelenpakket, de opnieuw gestarte overlegstructuur (Expertgroep en Stuurgroep), de oprichting van het (bestuurlijke) "Platform veiligheid langs het spoor" en de uitvoering van dit onderzoek zijn betekenisvolle stappen gezet om onderling begrip en vertrouwen

¹⁸ TK 2016-2017, 30 373, nr. 63

te vergroten. Deze structuur dient de komende jaren te worden doorgezet en waar nodig geïntensiveerd.

- Dat het Basisnet spoor onvoldoende integraal is opgepakt met andere aspecten die invloed hebben op het spoorgebruik zoals geluid, lokale vergunningen en infrastructuur (beveiligingssystemen).
- Dat zij gelet op de voorgaande conclusies het doorvoeren van een routeringsbesluit op dit moment niet opportuun achten. Zij stellen dat dit het Basisnet juist op spanning zet en niet tot oplossingen op lange termijn leidt. Zij zien voldoende mogelijkheden om het Basisnet spoor robuust te maken.

Het onderzoek resulteert in aanbevelingen om de robuustheid van het systeem te vergroten om incidentele en structurele ontwikkelingen te kunnen opvangen. In de brief waarmee dit Verslag over de werking van het Basisnet in 2016 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, geeft de staatssecretaris van IenM aan welke acties in reactie op de conclusies en aanbevelingen zullen worden uitgevoerd.

3 Basisnet Weg

Uit de monitoringrapportage Basisnet Weg over 2016¹⁹ blijkt dat de in 2015 geconstateerde overschrijdingen op twee wegvakken van de N61 in Zeeuws-Vlaanderen zijn verdwenen. Op 23 mei 2015 is de Sluiskiltunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen open gesteld voor verkeer. Het deel van de gevaarlijke stoffen dat door de tunnel mag, is als gevolg daarvan verschoven naar het tunneltraject. Dit tunneltraject is overigens nog niet opgenomen in het Basisnet. Dat zal bij de eerstvolgende wijziging van de Regeling Basisnet gebeuren.

Uit de monitoringrapportage blijkt ook dat er in 2016 sprake is van overschrijdingen van de risicoplafonds op twee wegvakken. Zie figuur 9.



Figuur 9: toetsing van het gerealiseerde transport in 2016 aan de risicoruimte Basisnet Weg.

De overschrijding van het PR- 10^{-6} -plafond op de omleidingsroute voor de Thomassentunnel in de A15 over de Calandbrug is het gevolg van een discrepantie tussen de feitelijke situatie en de wijze waarop dit wegvak is opgenomen in de Regeling Basisnet. Bij het ontwerp van het Basisnet Weg is dit wegvak ten onrechte beschouwd als een snelweg en is het risicoplafond bepaald op basis van de bij een

¹⁹ Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over de weg aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2016' (RWS, 29 mei 2017). Als bijlage bij dit verslag gevoegd.

snelweg horende lagere ongevalskans. Bij de eerstvolgende wijziging van de Regeling Basisnet zal het risicoplafond in overeenstemming worden gebracht met de feitelijke situatie zijnde een wegvak van het type "buiten bebouwde kom" met de bij een dergelijk wegtype horende hogere ongevalskans.

Op de A12 tussen afrit 3 (Bezuidenhout) en afrit 4 (Voorburg) is sprake van een kleine overschrijding van het PR- 10^{-7} -plafond. Deze overschrijding is geconstateerd op basis van de hoogste van de twee tellingen die door de gemeente Den Haag is uitgevoerd op een aansluitend wegvak. Op basis van de andere telling is geen sprake van overschrijding. In 2017 zal een nieuwe telling worden uitgevoerd. De resultaten daarvan worden afgewacht.

4 Basisnet Water

Uit de monitoringrapportage Basisnet Water over 2016²⁰ blijkt dat de risicoplafonds nergens zijn overschreden. Zie figuur 10.



Figuur 10: toetsing van het gerealiseerde transport in 2016 aan de risicoruimte Basisnet Water

Bij die conclusie moet worden opgemerkt dat vanwege het nog ontbreken van een vastgestelde telmethodiek voor zeeschepen met gevaarlijke stoffen die gebruik maken van binnenwateren, de in de rapportages genoemde aantallen zeeschepen als indicatief moeten worden beschouwd. En verder dat vanwege het ontbreken van een vastgestelde rekenmethodiek voor het berekenen van de risico's van zeeschepen, in de rapportage een kwalitatieve beoordeling is toegepast. Aan beide methodieken is in 2016 gewerkt, maar dat heeft nog niet tot een afronding geleid.

²⁰ Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het water aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2016' (RWS, 29 mei 2017). Als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Naar aanleiding van de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water voor 2025 is in het Verslag over de wet Basisnet in 2015 aangekondigd dat de referentiehoeveelheden welke zijn opgenomen in de Regeling Basisnet, aangepast zullen worden. Omdat er in het Basisnet Water geen relatie is tussen de ligging van de risicoplafonds en deze referentiehoeveelheden, is er ruimte om de referentiehoeveelheden te verhogen zonder dat dit tot verhoging van de risicoplafonds leidt. Dit voornemen is echter niet uitgevoerd, omdat als gevolg van de nieuwe Omgevingswet en onderliggende regelgeving de verplichting om bij ruimtelijke plannen het Groepsrisico te berekenen en te verantwoorden zal worden vervangen door een alternatieve methodiek. Daarmee verdwijnt de primaire functie van de referentiehoeveelheden: het bieden van een vaste set vervoersgegevens aan gemeenten voor het uitvoeren van Groepsrisico-berekeningen bij ruimtelijke planvorming.

5 Aanpassing Regeling Basisnet

Zoals al aangegeven in het Verslag over de werking van het Basisnet in 2015 zal de Regeling Basisnet op de volgende vier punten worden aangepast:

1. Beleidsmatige wijziging;
2. Opnemen van nieuwe infrastructuur en verwerken van aanpassingen in bestaande infrastructuur;
3. Herstel van ontwerpfouten;
4. Redactionele wijzigingen.

Een beleidsmatige wijziging betreft het voornemen tot aanpassing van de risicoplafonds op het traject Roosendaal-Lage Zwaluwe. Bij het ontwerp van Basisnet is er vanuit gegaan dat treinen die rijden tussen Vlissingen en Antwerpen kop maken in Lage Zwaluwe. De risicoruimte op het traject Roosendaal-Lage Zwaluwe is daarop gebaseerd. Als die treinen kunnen keren in Roosendaal en niet meer heen en terug over dit traject hoeven te rijden, scheelt dit maximaal 12.000 ketelwagens op jaarbasis. De risicoplafonds op dit traject kunnen dan navenant naar beneden worden bijgesteld. Implementatie van dit voornemen is afhankelijk van de uitkomsten van het Emplacementenproject. Doel van dit project is o.a. dat de risico's van het doorgaande vervoer over emplacementen en van rangeerhandelingen op emplacementen onder één regime worden gebracht.

Omdat de infrastructuur voortdurend wordt aangepast, dient de Regeling basisnet jaarlijks te worden geactualiseerd. Het betreft het opnemen van nieuwe infrastructuur en het verwerken van aanpassingen in de bestaande infrastructuur. Vanaf de in werking treding van de Basisnetregelgeving moeten dergelijke infra-aanpassingen op grond van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten²¹ vooraf worden getoetst op hun consequenties voor de omgeving en voor Basisnet. Zodra de infra-aanpassing is uitgevoerd, kan deze in Basisnet worden opgenomen.

Voor het Basisnet Weg gaat het om het opnemen van de volgende nieuwe wegen: A4 tussen de knooppunten Sabina en Zoomland, A5 tussen de knooppunten Coenplein en Raasdorp, A31/N31 (Haak om Leeuwarden), N57 (Rondweg Middelburg), N61/62 (Sluiskiltunneltraject) en A74 bij Venlo. Opnemen van nieuwe wegen wil zeggen dat voor deze wegen risicoplafonds zullen worden vastgesteld en dat zo nodig plafonds van aansluitende wegen worden aangepast. Ook zullen wegen die als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg niet meer worden gebruikt voor doorgaand vervoer uit Basisnet worden gehaald.

Bij aanpassing van bestaande wegen gaat het om wegen die van wegtype (autoweg, weg buiten bebouwde kom, weg binnen bebouwde kom) zijn veranderd, waardoor het risico ook wijzigt. De risicoplafonds zullen hierop worden aangepast.

Bij het Basisnet Spoor gaat het om het verwerken van de aanpassingen in Utrecht. Daar zijn enerzijds wissels verwijderd waardoor het risico afneemt, maar neemt anderzijds de snelheid toe waardoor het risico omhoog gaat. Dat leidt tot nieuwe risicoplafonds. In het kader van het project Doorstroomstation Utrecht zijn hierover afspraken gemaakt met de gemeente Utrecht.

Verder zullen de gevolgen van de opening van de zuid-oost-boog aan de Betuweroute bij Meteren waardoor vervoerstromen verschuiven, worden verwerkt.

²¹ Stcrt. 2014, nr. 25839

Tenslotte zijn sinds de vormgeving van Basisnet op vele plekken in het spoorwagennet wissels verwijderd, verplaatst of bijgeplaatst. Ook is op verschillende plekken het spoor verbreed of versmald. De aanwezigheid van wissels en de spoorbreedte zijn parameters bij de berekening van het risico. Wijzigingen daarin hebben invloed op de hoogte van het risico. Omdat bij de vormgeving van het Basisnet is uitgegaan van de spoorinfrastructuur zoals die in 2009 aanwezig was, zijn deze infra-aanpassingen nog niet verwerkt in de risicoplafonds. Voor het verwerken van de aanpassingen sinds 2009 tot nu toe is een eenmalige inhaalslag nodig.

Een derde groep wijzigingen betreft het herstellen van ontwerpfouten. In 2016 is de Regeling zo aangepast dat het plasbrandaandachtsgebied langs parallelrijbanen bestemd voor lokaal verkeer, voortaan kan worden gemeten vanaf de hoofdrijbaan in plaats van vanaf de parallelrijbaan. Daarbij is aangegeven dat besluitvorming daarover zal worden gebaseerd op tellingen van het vervoer over hoofdrijbaan en parallelrijbanen.

Een nog te corrigeren fout betreft de projectie van stoffen die niet door een bepaalde tunnel mogen, op het betreffende wegvak. Verder zullen wegvakken die door bebouwde kommen voeren uit Basisnet worden gehaald. Over die wegen mag op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen geen doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vinden. Tenslotte zijn enkele fouten geconstateerd in de risicoplafonds voor het Basisnet Weg. Die plafonds zijn niet conform het ontwerp van het Basisnet Weg overgenomen in de Regeling.

Een laatste groep betreft redactionele wijzigingen. Bij Basisnet Weg gaat het om wijzigingen in de namen van wegvakken en het verplaatsen van wegvakken naar een andere autoweg in verband met hernummering. Tenslotte zal in de bijlage bij de Regeling worden vermeld welke wegvakken deel uitmaken van internationale verbindingen.

De procedure tot aanpassing van de Regeling zal na de zomer starten en naar verwachting eind 2017 worden afgerond.

6 Aankoop woningen

Bij de vormgeving van het Basisnet is geconstateerd dat er bestaande kwetsbare objecten²² staan in de risicozone waar het plaatsgebonden risico op basis van de verwachte omvang van het vervoer groter kan worden dan één op een miljoen per jaar. Deze objecten voldoen niet aan de norm die in het externe veiligheidsbeleid wordt gehanteerd. Bewoners van deze woningen hebben daarom recht op aankoop van hun woning. Hiervoor is de beleidsregel 'verwerven woningen langs basisnetroutes'²³ vastgesteld. Deze regeling voorziet in aankoop door het Rijk op basis van vrijwilligheid. Als de bewoner er liever blijft wonen, dan kan dat omdat het woonrecht prevaleert.

Bij de inwerkingtreding van Basisnet op 1 april 2015 bevonden zich nog 27 woningen (soms is er sprake van meerdere woonadressen in één pand) geheel of gedeeltelijk binnen de risicozone. De eigenaren van deze woningen zijn actief benaderd door Rijkswaterstaat als uitvoerder van de regeling. Wensen ze gebruik te maken van de aankoopregeling, dan gebeurt dit tegen onteigeningswaarde. Dat betekent bovenop de waarde van de woning ook een bedrag voor onder andere verhuiskosten.

Tussen 1 april 2015 en 31 december 2016 zijn 6 woningen aangekocht. Per 1 januari 2017 resteren nog 21 woningen waarvan de eigenaren tot 1 april 2020 nog gebruik kunnen maken van het recht op aankoop.

Na aankoop van de woning wordt in overleg tussen Rijkswaterstaat en de betreffende gemeente bepaald wat er met de woning gaat gebeuren. Het kan zijn dat de woning wordt gesloopt, maar ook functiewijziging waardoor er niet langer sprake is van een kwetsbaar object, is een mogelijkheid.

Het is niet uitgesloten dat er in de toekomst nog meer woningen onder de aankoopregeling komen te vallen. Dit komt enerzijds doordat de beleidsregel voorziet in aankoop van woningen waarvan de aan de woning aangebouwde aanbouw in de risicozone ligt en in deze aanbouw feitelijk een onmiskenbare woonfunctie wordt uitgeoefend. Het inventariserend onderzoek naar woningen met dit soort aanbouwen loopt nog.

Anderzijds kan dit het gevolg zijn van de aanpassing van bestaande infrastructuur waardoor de risicozone opschuift en over bestaande woningen heen komt te liggen. Het kan ook het gevolg zijn van de aanleg van nieuwe infrastructuur waardoor er nieuwe risicozones ontstaan. Bij de besluitvorming over het infraproject zullen deze gevolgen in kaart moeten worden gebracht en meegewogen bij de tracékeuze.

²² Kwetsbare objecten zoals gedefinieerd in artikel 1.1, lid I van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

²³ Staatscourant 2015, nr. 10961.

Bijlagenoverzicht

1. Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2016' (AVIV, 6 juni 2017).
2. Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over de weg aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2016' (RWS, 29 mei 2017).
3. Rapport 'Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het water aan de risicoplafonds Basisnet, jaar 2015' (RWS, 29 mei 2017).
4. Verslag over de uitvoering en werking van het convenant "Warme-Bleive-vrij samenstellen en rijden van treinen in 2016" (Ministerie IenM, 29 mei 2017).