

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Op 8 juli 2010 is het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen op hoofdlijnen vastgesteld. Binnen de grenzen van het Basisnet, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, weg en water groeien en kunnen de meeste bouwplannen doorgang vinden. In ons dichtbevolkte land is dat geen eenvoudige combinatie. Toch is na de Basisnetten weg en water er nu overeenstemming bereikt over het Basisnet Spoor.

De afspraken maken het mogelijk dat het transport over spoor kan blijven groeien en dat bouwplannen nabij het spoor kunnen blijven doorgaan. Voor alle trajecten binnen het basisnet zijn risicoplafonds ingesteld. Hiermee moet zowel door vervoerders van gevaarlijke stoffen als gemeenten rekening worden gehouden. Op trajecten waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn door alle partijen extra veiligheidsmaatregelen genomen, zowel aan het spoor als bij toekomstige bebouwing.

De afspraken

Het Basisnet Spoor wordt mogelijk door:

- Meer gebruik te maken van de Betuweroute

In het routenetwerk van het Basisnet wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de Betuweroute. Echter, het goederenvervoer tussen Rotterdam en Sittard-Geleen (chemische fabrieken Chemelot) blijft lopen via de Drechtsteden en de Brabantroute (Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo).

- Het veilig samenstellen van treinen met brandbare gassen

Wagons met brandbaar gas zullen zoveel mogelijk gescheiden worden vervoerd van wagons met zeer brandbare vloeistof, om een explosie (zgn. BLEVE) te voorkomen.

- Infrastructurele maatregelen, onder meer extra beveiligde seinen

Door middel van ATBvv kan automatisch worden ingegrepen als een trein door een rood sein rijdt, om ongelukken te voorkomen. Daarnaast wordt apparatuur geplaatst die het warmlopen van assen van treinen signaleert.

- In de toekomst moeten gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening houden met de risicoafstanden / veiligheidszones van het basisnet. Voor sommige nieuwe gebouwen dicht bij het

spoor gaan extra eisen gelden aan zowel bebouwing als bijvoorbeeld de zelfredzaamheid van personen.

Gegevens

Het Basisnet Spoor is gebaseerd op:

- De prognoses van ProRail voor 2020 over de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Alle (nu bekende) bouwplannen van gemeenten. Gemeenten langs het spoor hebben de kans gekregen hun bouwplannen te overleggen en te bezien of dit knel- of aandachtspunten oplevert.
- Voor de berekeningen van het risico is gebruik gemaakt van het rekenprogramma RBMII.

Uitwerking

Er zijn nog een aantal punten in dit dossier die uitgewerkt moeten worden. Zoals de oplossing van resterende groepsrisico aandachtspunten bij enkele gemeenten, de locatie van de plasbrand-aandachtsgebieden, de aanvullende maatregelen die gemeenten aan bebouwing kunnen gaan stellen en de uitkomsten van enkele studies. Ook dient er wetgeving, zoals de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen aangepast te worden. Dit zal in de loop van de komende jaren gebeuren, voordat het Basisnet definitief wordt vastgesteld. Het is de bedoeling dat de wetgeving rond het Basisnet medio 2012 van kracht wordt.

Overgangsperiode

Totdat het Basisnet spoor wettelijk van kracht is, geldt dat indien men bouwplannen wil ontwikkelen in de omgeving van spoorlijnen, de externe veiligheid daarvan (zoals tot nu toe gebruikelijk) getoetst moet worden aan de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2004). Hierbij moet gebruik gemaakt worden van de meest actuele prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs de locatie waar zal worden gebouwd.

Rol VNG

De VNG is nauw betrokken geweest bij de tot stand koming van het basisnet, ondersteund door vele gemeenteambtenaren uit het hele land. Ook de komende jaren zullen we op regelmatige basis contact onderhouden met de betrokken ministeries en de afronding van het Basisnet blijven volgen.

Transportstromen

Hierbij de meest actuele kaarten met transportstromen door ons land.

[Link 1, cat A](#)

[Link 2, cat B2](#)

[Link 3, cat B3](#)

[Link 4, cat C3](#)

[Link 5, cat D3](#)

[Link 6, cat D4](#)

Oktober 2010