



Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Contactpersoon

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

Bijlage  
Diverse

Datum **26 MAART 2014**  
Betreft Verzoek Wet Openbaarheid Bestuur

Geachte heer ,

Bij brief van 7 januari 2014 heeft u met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) verzocht om informatie over Basisnet Spoor.

#### **Verloop procedure**

Bij e-mail van 9 januari 2014 is de ontvangst van uw verzoek om informatie bevestigd.

In de brief van 22 januari 2014 is de beslistermijn met vier weken verdaagd tot 6 maart 2014. Dit omdat bij uw verzoek een groot aantal documenten zijn betrokken.

Bij brief van 26 februari 2014 is aan u meegedeeld dat de beslistermijn is opgeschort tot 27 maart 2014 vanwege het vragen van zienswijzen aan derden.

In deze brief treft u mijn beslissing aan op uw verzoek.

#### **Wettelijk kader**

Uw verzoek valt onder de reikwijdte van de Wob. Voor de relevante Wob-artikelen verwijs ik u naar de bijlage 1.

#### **Inhoud van uw verzoek**

In uw verzoek vraagt u om de volgende informatie:

1. Alle documenten, zoals papieren stukken, digitale stukken, geluidsbanden, foto's en films, beschikbaar te stellen die het ministerie van Infrastructuur en Milieu in haar bezit heeft en die hebben geleid tot voorbereidingen, inspraak en zienswijze van de zijde van het ministerie, waaronder ook verslagen en aantekeningen vergaderingen, commissievergaderingen, Eerste en Tweede Kamer vergaderingen en ambtelijke beleidsstukken, notities en aantekeningen over het onderwerp 'Wet Basisnet Spoor'.
2. Alle documenten en verslagen die het ministerie van Infrastructuur en Milieu in haar bezit heeft over de veiligheid van de West Brabantse Regio en het spoortracé Moerdijk – Roosendaal die betrekking hebben op het onderwerp 'Wet Basisnet Spoor'.

### **Inventarisatie van documenten**

Op basis van uw verzoek is een groot aantal documenten in het archief van mijn ministerie bij de beoordeling betrokken.

De documenten zijn opgenomen in zes inventarisatielijsten, die als bijlagen zijn bijgevoegd:

- A. Bestuurlijk Overleg Basisnet;
- B. Stuurgroep Basisnet;
- C. Projectgroep Basisnet;
- D. Werkgroep Basisnet Spoor;
- E. Overleg Taskforce Brabantroute;
- F. Correspondentie met gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

In dit besluit wordt verwezen naar de corresponderende nummers uit de inventarisatielijsten, zodat per document duidelijk is wat is besloten.

### **Zienswijzen**

Bij brief van 26 februari 2014 bent u geïnformeerd dat op het verzoek betrekking hebbende documenten gegevens bevatten die van derden afkomstig zijn. Op grond van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht zijn de betrokken derden in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven over de openbaarmaking van deze documenten. Ik heb de ontvangen zienswijzen in mijn beoordeling en afweging betrokken.

### **Uitzonderingen en overwegingen ten aanzien van de documenten**

De documenten met nummers A8, A9, A33, A34, A44 - A46, B19, B32, B68 - B71, B99, B121, B146, B167, B170, B172, B181 - B183, B185 - B187, B191, C164, D99, D153 - D162, E13, F95, F98, F106, F111, F115 en F121 zijn reeds openbaar. Zie de bijgevoegde inventarisatielijsten voor de vindplaats van deze documenten. De parlementaire stukken (Eerste en Tweede Kamer) zoals brieven, kamervragen en handelingen zijn openbaar en behoeven niet te worden verstrekt. Voor Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zijn de dossiers 30373 en 32862 relevant. Deze dossier vindt u de website [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Het eindrapport van de werkgroep Basisnet Spoor is reeds openbaar gemaakt. Om u ter wille te zijn, stuur ik u niettemin een kopie van dit rapport.

Met betrekking tot de overige op mijn ministerie aanwezige documenten is een aantal uitzonderingen en beperkingen in de Wob van belang.

#### Persoonlijke levenssfeer (artikel 10, tweede lid, onder e)

Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob blijft het verstrekken van informatie ingevolge de Wob achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.

In documenten zijn vaak gegevens opgenomen van ambtenaren en van derden. Hoewel ambtenaren en andere bij de besluitvorming betrokken personen in hun beroepshalve functioneren als zodanig niet ten volle een beroep kunnen doen op de persoonlijke levenssfeer, geldt dit volgens de vaste rechtspraak wel voor gegevens als namen, telefoonnummers (werk en privé), e-mailadressen en handtekeningen en parafen van ambtenaren of personen van andere bij de besluitvorming betrokken organisaties. Namen en andere naar een persoon herleidbare gegevens zijn immers persoonsgegevens en het belang van eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer kan zich tegen het openbaar maken van dergelijke informatie verzetten. Van openbaarmaking van deze informatie wordt in beginsel afgezien indien het ambtenaren en derden betreft die niet uit hoofde van hun functie in de openbaarheid treden.

Een uitzondering hierop geldt voor namen van ambtenaren indien zij besluiten krachtens mandaat hebben ondertekend, omdat deze ambtenaren in beginsel hebben te aanvaarden dat met deze bevoegdheid hun namen met de ondertekening naar buiten komen.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

Bij de informatie die in de documenten in dit geval in het geding zijn, weegt naar mijn oordeel de persoonlijke levenssfeer van de betrokkenen zwaarder dan het algemene, publieke belang van openbaarheid van deze informatie. Ten overvloede merk ik op dat deze handelwijze in lijn is met de huidige jurisprudentie. Ik verwijs naar de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 juli 2007 (LJN: BA9807), van 19 december 2012 (LJN: BY6746) en van 12 juni 2013 (zaaknr. 201112236/1/A3).

In alle in de inventarislijst opgenomen documenten waarin persoonsgegevens voorkomen, zijn deze verwijderd om de hiervoor aangegeven redenen. U treft daar geen motivering per document over aan.

*Intern beraad en persoonlijke beleidsopvattingen (artikel 11).*

Artikel 11, eerste lid, van de Wob bepaalt dat in geval van een verzoek om informatie uit documenten opgesteld ten behoeve van intern beraad geen informatie wordt verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.

Op grond van artikel 1, onder c, van de Wob wordt onder intern beraad verstaan het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid. Persoonlijke beleidsopvattingen zijn een opvatting, aanbeveling of conclusie van één of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe door hen aangevoerde argumenten" (artikel 1, onder f, van de Wob).

Dit artikel beoogt een interne gedachtewisseling vrij van inmenging te laten zijn. Blijkens de wetsgeschiedenis wordt beoogd te waarborgen dat ambtenaren, bewindspersonen en hun adviseurs intern vrijelijk hun opvattingen kunnen uiten zonder naderhand publiekelijk te worden geconfronteerd met aanvankelijk ingenomen standpunten of tegenover elkaar te worden uitgespeeld (zie ook: ABRvS 1 oktober 2003, Gemeentestem 2004, 22). Als documenten van intern beraad worden blijkens de toelichting op de Wob en bestendige jurisprudentie o.a. aange-merkt: nota's van ambtenaren aan hun politieke en ambtelijke leidinggevendenden, correspondentie tussen ministeries of andere bestuursorganen onderling, agenda's, notulen, samenvattingen en conclusies van interne besprekingen en concepten van stukken. Voorts geldt volgens vaste jurisprudentie dat bij verwevenheid tussen feiten en opvattingen over de feiten geen verplichting tot openbaarmaking geldt (zie ABRvS 5 oktober 1999, Vermande D-11.1, ABRvS 25 september 19967, nr. R01.91.2898 en Vz ABRvS 13 mei 1985, AB 1986, 497). Artikel 11, tweede lid van de Wob bepaalt dat over persoonlijke beleidsopvattingen met het oog op een goede democratische bestuursvoering informatie kan worden verstrekt, maar niet in tot personen herleidbare vorm.

Voor een groot aantal documenten geldt dat deze zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad. Deze documenten betreffen e-mailcorrespondentie, agenda's en verslagen van diverse overleggen ambtelijke beleidsstukken en presentaties ten behoeve van de invoering van het Basisnet Spoor. In deze documenten zijn voorstellen, opvattingen, voorkeursvarianten en aanbevelingen opgenomen van ambtenaren en stakeholders betrokken bij het Basisnet Spoor. Dit geldt evenzo voor de concepten van notities en rapporten, waarvan de eindversies met dit besluit openbaar worden gemaakt.

Het uitgangspunt van de wetgever is (voorts) geweest dat de democratische verantwoording moet gelden voor het eindresultaat van het overleg maar niet voor de standpunten die betrokkenen in verschillende fasen van voorbereiding hebben ingenomen en die niet zijn overgenomen in het uiteindelijk gepresenteerde beleid. Om die reden worden de documenten van het Bestuurlijk overleg Basisnet, Nationaal Mobiliteitsberaad en Taskforce Brabantroute grotendeels openbaar gemaakt. Deze documenten verschaffen inzicht in het eindresultaat van het Basisnet Spoor. Dit geldt niet voor de overige documenten welke aan de voorbereiding van het Basisnet Spoor ten grondslag lagen.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

Voor de documenten met de nummers F21 – F23, F25 – F27, F40, F44 – F46 en F57 – F59 geldt dat delen aan te merken zijn als stukken die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad en persoonlijke beleidsopvattingen bevatten van de betrokken individuele ambtenaren en andere betrokkenen bij het interne beraad. Deze gedeelten heb ik verwijderd uit de documenten, dan wel onleesbaar gemaakt. Voor zover de hiervoor genoemde documenten uitsluitend feitelijke informatie bevatten, worden die passages wel openbaar gemaakt.

Voor de documenten met de nummers A1, A3, A14, A17, A18, A22, A24 – A26, A29, A35, A37, A39 – A42, B1 – B18, B20 – B31, B33 – B67, B72 – B98, B100 – B120, B122 – B145, B147 – B166, B168, B169, B171, B173 – B180, B184, B188 – B190, B192, C1 – C163, C165 – C187, D1 – D98, D100 – D151, E1 – E3, E5, E10, E16, E18 – E22, E28, E29, F19, F20, F24, F28, F32 – F35, F37, F38, F41, F43, F47, F51 – F53, F55, F56, F60 – F62, F70, F71, F77, F79, F92, F110, F112 – F114, F116 – F118 en F120 geldt, dat de daarin vervatte informatie bestaat uit een persoonlijke beleidsopvatting van de bij het overleg betrokken ambtenaar(en) die het verslag/notitie/e.d. heeft/hebben opgesteld en voor het overige als een verzameling van persoonlijke beleidsopvattingen van degenen die bij de betreffende overleggen (Projectgroep-, Stuurgroep- en Werkgroep Basisnet) aanwezig zijn geweest. Voor het overige geldt dat vanwege aard en inhoud van de documenten het niet mogelijk is om te kiezen voor gedeeltelijke openbaarmaking. Dit vanwege de verwevenheid van de in de documenten opgenomen feiten met de persoonlijke beleidsopvattingen in kwestie. Gelet hierop maak ik ook geen gebruik van de bevoegdheid ingevolge het tweede lid van artikel 11 van de Wob.

Voor de bovengenoemde documenten met de nummers B3, B21, B42, B43, B45, B111, C61, C75, C89, C98, C110, C137, D7, D24, D30, D36, D40, D46, D48, D51, D71, D78, D100, D112, D122 en D123 geldt dat zij milieu-informatie bevatten als bedoeld in artikel 19.1a van de Wet milieubeheer (Wm). Deze documenten bevatten informatie over stoffenindeling en de normering van basisnet (plaatsgebonden – en groepsrisico).

Artikel 11, vierde lid, van de Wob bepaalt dat indien de informatie bestaat uit persoonlijke beleidsopvattingen het belang van de bescherming van de persoonlijke beleidsopvattingen wordt afgewogen tegen het belang van openbaarmaking. Voor de in deze documenten opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen geldt dat ik zwaar hecht aan het belang om onderling vertrouwelijk van gedachten te kunnen wisselen over de in deze documenten opgenomen informatie, de inhoud en juistheid daarvan, de kwaliteit van de rapportages, teneinde op een zorgvuldige wijze het Basisnet Spoor tot stand te brengen. Het is van groot belang dat alle betrokkenen in vertrouwelijke sfeer hebben kunnen 'brainstormen'. Daar tegenover staat het belang van openbaarheid. Hiervoor geldt dat in het Bestuurlijk Overleg Basisnet en de eindrapportage van de Werkgroep Spoor alle voor het Basisnet Spoor relevante eindproducten zijn opgenomen, inclusief de afwegingen die bij de totstandkoming een rol hebben gespeeld. Gelet hierop stel ik vast dat de eindrapportages/versies openbaar zijn. Het belang van openbaarmaking is hier naar mijn oordeel afdoende mee gediend.



Gelet op bovenstaande ben ik van oordeel dat het belang van openbaarmaking van de milieu-informatie bevattende persoonlijke beleidsopvatting in dit geval niet opweegt tegen het belang van de bescherming van deze persoonlijke beleidsopvattingen. Voor zover de documenten geen milieu-informatie bevatten worden ze niet openbaar gemaakt met een beroep op artikel 11, eerste lid, van de Wob. Gelet op de aard en inhoud van deze documenten maak ik geen gebruik van mijn bevoegdheid, om de persoonlijke beleidsopvattingen in geanonimiseerde vorm openbaar te maken op basis van artikel 11, tweede lid, van de Wob. Voor zover de feiten in de documenten met de nummers F21 – F23, F25 – F27, F40, F44 – F46 en F57 – F59 zijn te scheiden van de persoonlijke beleidsopvattingen worden de documenten deels openbaar gemaakt.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

Onevenredige benadeling (artikel 10, tweede lid, onder g, van de Wob)

Artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob bepaalt dat het verstrekken van informatie op grond van de Wob achterwege blijft voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van "het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel derden."

Voor de documenten met de nummers B7, B13, B14, B16 – B18, B22, B29, B37, B47, B48, B50, B55, B59, B63, B66, B74, B79, B83, B87, B96, B97, B101, B108, B113, B119, B120, B128, B135, B141, B156, B161, B168, B173, B179, B192, C7 – C8, C15, C18, C22, C26, C29, C34, C37, C41, C46, C48 – C50, C55, C59, C62, C66, C73, C79, C84, C87, C90, C92, C94, C95, C99, C101, C104, C107, C109, C114, C120, C123, C127, C131, C135, C138, C141, C145, C149, C154, C162, C173, C182, C187, D5, D13, D17, D18, D21, D28, D34, D38, D41, D43, D47, D49, D53, D59, D62, D63, D69, D76, D82, D87, D90, D96, D103, D110, D116, D120, D127, D132, D138, D143 en D148 geldt, dat hier een groot aantal stakeholders (VNG, IPO, VNCI, CTGG, ProRail, RWS) bij betrokken waren. Ik acht het van belang dat in de context waarin het Basisnet Spoor tot stand is gekomen uitwisseling met stakeholders alleen kon plaatsvinden in een sfeer van beslotenheid en dat de betrokken partijen er ook op mochten vertrouwen dat hun inbreng en inzichten op vertrouwelijke basis kon plaatsvinden. De betrokken stakeholders moeten vrij zijn hun positie te bepalen tegenover mijn voorstel tot de invoering van het Basisnet spoor. In zoverre worden de betrokken partijen door openbaarmaking van hun inbreng onevenredig benadeeld en stuit openbaarmaking tevens af op artikel 10, tweede lid, onder g, van de Wob.

Openbaarmaking van de documenten schaadt met name ook de positie van de staatssecretaris in het proces van de totstandkoming van het Basisnet spoor. In het kader van de totstandkoming van het Basisnet Spoor zijn onderhandelingen gevoerd met stakeholders. Openbaarmaking van de betreffende documenten geeft inzicht in de wijze hoe dit proces zich heeft voltrokken en wat de insteek van diverse partijen, waaronder de staatssecretaris, is geweest. Ook in zoverre stuit openbaarmaking af op het belang waarop artikel 10, tweede lid, onder g, van de Wob ziet.

**Beslissing**

Gelet op het bovenstaande wordt uw verzoek gedeeltelijk gehonoreerd en gedeeltelijk geweigerd. Conform artikel 7 treft u hierbij een afschrift aan van de documenten zoals ik die met dit besluit gedeeltelijk openbaar maak. De openbaar gemaakte stukken worden op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) geplaatst.

**Afschrift aan belanghebbenden**

Een afschrift van dit besluit zend ik aan de belanghebbenden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
Namens deze,  
DE SECRETARIS-GENERAAL,

drs. S. Riedstra

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/55608

**26 MAART 2014**

### **Mededeling**

Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/55608

## Bijlage 1 – Relevante artikelen uit de Wob en Wm

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

### Wet openbaarheid van bestuur

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

#### Artikel 1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. document: een bij een bestuursorgaan berustend schriftelijk stuk of ander materiaal dat gegevens bevat;
- b. bestuurlijke aangelegenheid: een aangelegenheid die betrekking heeft op beleid van een bestuursorgaan, daaronder begrepen de voorbereiding en de uitvoering ervan;
- c. intern beraad: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid;
- d. niet-ambtelijke adviescommissie: een van overheidswegen ingestelde instantie, met als taak het adviseren van een of meer bestuursorganen en waarvan geen ambtenaren lid zijn, die het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren adviseren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd. Ambtenaren, die secretaris of adviserend lid zijn van een adviesinstantie, worden voor de toepassing van deze bepaling niet als leden daarvan beschouwd;
- e. ambtelijke of gemengd samengestelde adviescommissie: een instantie, met als taak het adviseren van één of meer bestuursorganen, die geheel of gedeeltelijk is samengesteld uit ambtenaren, tot wier functie behoort het adviseren van het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd;
- f. persoonlijke beleidsopvatting: een opvatting, voorstel, aanbeveling of conclusie van een of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe door hen aangevoerde argumenten;
- g. milieu-informatie: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 19.1a van de Wet milieubeheer;
- h. hergebruik: het gebruik van informatie die openbaar is op grond van deze of een andere wet en die is neergelegd in documenten berustend bij een overheidsorgaan, voor andere doeleinden dan het oorspronkelijke doel binnen de publieke taak waarvoor de informatie is geproduceerd;
- i. overheidsorgaan:
  - 1°. een orgaan van een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld, of
  - 2°. een ander persoon of college, met enig openbaar gezag bekleed.

#### Artikel 6

1. Het bestuursorgaan beslist op het verzoek om informatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken gerekend vanaf de dag na die waarop het verzoek is ontvangen.
2. Het bestuursorgaan kan de beslissing voor ten hoogste vier weken verdagen. Van de verdaging wordt voor de afloop van de eerste termijn schriftelijk gemotiveerd mededeling gedaan aan de verzoeker.
3. Onverminderd artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht wordt de termijn voor het geven van een beschikking opgeschort gerekend vanaf de dag na die waarop het bestuursorgaan de verzoeker mededeelt dat toepassing is gegeven aan artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht, tot de dag waarop door de belanghebbende of belanghebbenden een zienswijze naar voren is gebracht of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.
4. Indien de opschorting, bedoeld in het derde lid, eindigt, doet het bestuursorgaan daarvan zo spoedig mogelijk mededeling aan de verzoeker, onder vermelding van de termijn binnen welke de beschikking alsnog moet worden gegeven.

5. Indien het bestuursorgaan heeft besloten informatie te verstrekken, wordt de informatie verstrekt tegelijk met de bekendmaking van het besluit, tenzij naar verwachting een belanghebbende bezwaar daar tegen heeft, in welk geval de informatie niet eerder wordt verstrekt dan twee weken nadat de beslissing is bekendgemaakt.
6. Voor zover het verzoek betrekking heeft op het verstrekken van milieu-informatie:
  - a. bedraagt de uiterste beslistermijn in afwijking van het eerste lid twee weken indien het bestuursorgaan voornemens is de milieu-informatie te verstrekken terwijl naar verwachting een belanghebbende daar bezwaar tegen heeft;
  - b. kan de beslissing slechts worden verdaagd op grond van het tweede lid, indien de omvang of de gecompliceerdheid van de milieu-informatie een verlenging rechtvaardigt;
  - c. zijn het derde en vierde lid niet van toepassing.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2014/55608

#### Artikel 10

1. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft achterwege voor zover dit:
  - a. de eenheid van de Kroon in gevaar zou kunnen brengen;
  - b. de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden;
  - c. bedrijfs- en fabricagegegevens betreft, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld;
  - d. persoonsgegevens betreft als bedoeld in paragraaf 2 van hoofdstuk 2 van de Wet bescherming persoonsgegevens, tenzij de verstrekking kennelijk geen inbreuk op de persoonlijke levenssfeer maakt.
2. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:
  - a. de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties;
  - b. de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiek-rechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
  - c. de opsporing en vervolging van strafbare feiten;
  - d. inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen;
  - e. de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer;
  - f. het belang, dat de geadresseerde erbij heeft als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie;
  - g. het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.
3. Het tweede lid, aanhef en onder e, is niet van toepassing voorzover de betrokken persoon heeft ingestemd met openbaarmaking.
4. Het eerste lid, aanhef en onder c en d, het tweede lid, aanhef en onder e, en het zevende lid, aanhef en onder a, zijn niet van toepassing voorzover het milieu-informatie betreft die betrekking heeft op emissies in het milieu. Voorts blijft in afwijking van het eerste lid, aanhef en onder c, het verstrekken van milieu-informatie uitsluitend achterwege voorzover het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen het daar genoemde belang.
5. Het tweede lid, aanhef en onder b, is van toepassing op het verstrekken van milieu-informatie voor zover deze handelingen betreft met een vertrouwelijk karakter.
6. Het tweede lid, aanhef en onder g, is niet van toepassing op het verstrekken van milieu-informatie.

7. Het verstrekken van milieu-informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:
  - a. de bescherming van het milieu waarop deze informatie betrekking heeft;
  - b. de beveiliging van bedrijven en het voorkomen van sabotage.
8. Voor zover het vierde lid, eerste volzin, niet van toepassing is, wordt bij het toepassen van het eerste, tweede en zevende lid op milieu-informatie in aanmerking genomen of deze informatie betrekking heeft op emissies in het milieu.

#### Artikel 11

1. In geval van een verzoek om informatie uit documenten, opgesteld ten behoeve van intern beraad, wordt geen informatie verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.
2. Over persoonlijke beleidsopvattingen kan met het oog op een goede en democratische bestuursvoering informatie worden verstrekt in niet tot personen herleidbare vorm. Indien degene die deze opvattingen heeft geuit of zich erachter heeft gesteld, daarmee heeft ingestemd, kan de informatie in tot personen herleidbare vorm worden verstrekt.
3. Met betrekking tot adviezen van een ambtelijke of gemengd samengestelde adviescommissie kan het verstrekken van informatie over de daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen plaatsvinden, indien het voornemen daartoe door het bestuursorgaan dat het rechtstreeks aangaat aan de leden van de adviescommissie voor de aanvang van hun werkzaamheden kenbaar is gemaakt.
4. In afwijking van het eerste lid wordt bij milieu-informatie het belang van de bescherming van de persoonlijke beleidsopvattingen afgewogen tegen het belang van openbaarmaking. Informatie over persoonlijke beleidsopvattingen kan worden verstrekt in niet tot personen herleidbare vorm. Het tweede lid, tweede volzin, is van overeenkomstige toepassing.

#### Wet milieubeheer

##### Artikel 19.1a

1. In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder milieu-informatie: alle informatie, neergelegd in documenten, over:
  - a. de toestand van elementen van het milieu, zoals lucht en atmosfeer, water, bodem, land, landschap en natuurgebieden met inbegrip van vochtige biotopen, kust- en zeegebieden, biologische diversiteit en haar componenten, met inbegrip van genetisch gemodificeerde organismen, en de interactie tussen deze elementen;
  - b. factoren, zoals stoffen, energie, geluid, straling of afval, met inbegrip van radioactief afval, emissies, lozingen en ander vrijkomen van stoffen in het milieu die de onder a bedoelde elementen van het milieu aantasten of waarschijnlijk aantasten;
  - c. maatregelen, met inbegrip van bestuurlijke maatregelen, zoals beleidsmaatregelen, wetgeving, plannen, programma's, milieuakkoorden en activiteiten die op de onder a en b bedoelde elementen en factoren van het milieu een uitwerking hebben of kunnen hebben, alsmede maatregelen of activiteiten ter bescherming van die elementen;
  - d. verslagen over de toepassing van de milieuwetgeving;
  - e. kosten-baten- en andere economische analyses en veronderstellingen die worden gebruikt in het kader van de onder c bedoelde maatregelen en activiteiten;

- 
- f. de toestand van de gezondheid en veiligheid van de mens, met inbegrip van de verontreiniging van de voedselketen, indien van toepassing, de levensomstandigheden van de mens, waardevolle cultuurgebieden en bouwwerken, voor zover zij worden of kunnen worden aangetast door de onder a bedoelde toestand van elementen van het milieu of, via deze elementen, door de onder b en c bedoelde factoren, maatregelen of activiteiten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/55608

2. Artikel 1, aanhef en onder a, van de Wet openbaarheid van bestuur is van overeenkomstige toepassing



## AGENDA

tbv Bestuurlijk Overleg Basisnet

Woensdag 19 november

09:00 – 10.30 uur, Ministerie VenW, Rode zaal, Plesmanweg 1

Aanwezig: minister Eurlings, r (VROM), i (voorzitter Stuurgroep),  
r (IPO), r (IPO), r (IPO), r (VNG),  
(VNG), t (VNG), : (VNPI), i (VNCI),  
, (Deltalinqs), i (TLN), (CBRB), (BRG),  
(SKVV) (verslaglegging)

1. Opening en welkom door minister Eurlings
2. Brief Basisnet aan Tweede Kamer
3. Specifieke onderwerpen
  - a. Wegcorridors
  - b. Kaart Basisnet Spoor
  - c. Planning Basisnet 2009
4. Afspraken
  - a. Inhoudelijk
  - b. Communicatie
5. Rondvraag en sluiting



Deelnemers  
Bestuurlijk overleg Basisnet

Afschrift aan

Verslag van  
Bestuurlijk overleg Basisnet  
Datum verslag  
25 november 2008  
Datum bespreking  
19 november 2008

Nummer  
Opgemaakt door  
Doorkiesnummer  
Bijlage(n)  
-

Aanwezige bestuurders: minister Eurlings, (VROM, vervangt minister Cramer) (IPO), (VNG), (VNG), (SKVV), (VNPI), (VNCI), (BRG), (TLN), (Deltalings) (CBRB)

Overide aanwezigen: (VenW, voorzitter stuurgroep), (IPO), (VNG), (VROM), (VenW), (VenW, verslaglegging)

Minister Eurlings heet alle aanwezigen welkom. Het project Basisnet kent een lange voorgeschiedenis. Vandaag ligt de brief aan de Tweede Kamer voor ter instemming van alle betrokken partijen. Het zou plezierig zijn als deze brief nog voor 1 december aan de Tweede Kamer wordt gestuurd, waardoor het onderdeel kan uitmaken van de begrotingsbehandeling, voorafgaand aan een bespreking in een Algemeen Overleg. Er heeft uitgebreid en constructief overleg plaatsgevonden voorafgaand aan dit bestuurlijk overleg. De minister benadrukt nog eens het belang van het Basisnet voor de veiligheid van burgers, voor de groei van het goederenvervoer en de bereikbaarheid van de chemische clusters en voor de belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de nationale sleutelprojecten.

## 1. Algemene opmerkingen over de brief

Alle aanwezigen spreken hun waardering uit over de procesaanpak die tot de brief en de bijlagen hebben geleid. Er ligt een goed leesbare brief over een heel complexe materie.

*Een enkel begrip zal nader gedefinieerd worden.*

## **2. De oost-west en noord-zuid corridors in het Basisnet weg**

Minister Eurlings geeft aan dat de uitspraak, dat het vervoer over de belangrijkste internationale verbindingen ook in de verre toekomst kan blijven plaatsvinden een belangrijk politiek signaal is voor Nederland als transport en distributieland en voor het vestigingsklimaat in Nederland. Op basis van de prognoses verwachten we niet dat in de komende decennia aanvullend op de Basisnet-afspraken maatregelen nodig zijn om de groei te accommoderen.

Het bedrijfsleven zou de betreffende zin "al het mogelijke doen" verder willen concretiseren. Geconcludeerd wordt dat het wanneer en hoe op dit moment "koffiedik kijken" is. Wel is iedereen doordrongen van een gemeenschappelijk nationaal belang. De medeoverheden hebben behoefte aan een aanvullende zin waarin duidelijk is dat hen niets verweten kan worden als in de verre toekomst aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

*Na ampele discussie gaat iedereen akkoord met de volgende zin: "Deze benadering legt geen extra beperkingen op aan de bouw mogelijkheden van de gemeenten binnen de huidige afspraken van het Basisnet Weg."*

Het bedrijfsleven vraagt naar een nadere toelichting op het precieze aantal knelpunten en aandachtspunten bij het Basisnet Weg. De aantallen zeggen niet zoveel; gaat het hier alleen om woningen of om grotere objecten?

*Besloten wordt om de aantallen uit de brief te halen en deze, met een nadere toelichting in de bijlage Ontwerp Basisnet Weg op te nemen.<sup>1</sup>*

## **3. De ambitie voor het Basisnet Spoor**

Minister Eurlings vat de ambitie samen in: maximale benutting van de Betuweroute en verlaging van de risico's op de Brabantroute en in de Randstad. Hij wijst op de samenhang met het Programma Hoogfrequent Spoor. Het is van grote betekenis dat alle spoorse partijen hier hand in hand optreden. Het project Basisnet moet uitzoeken wat de externe veiligheidsconsequenties zijn van de infrastructurele keuzes in het Programma Hoogfrequent Spoor.

*Het bedrijfsleven en de medeoverheden stemmen in met de geformuleerde ambitie en benadrukken het belang van een goede interactie met het Programma Hoogfrequent Spoor.*

Het bedrijfsleven dringt aan om de passage over het warme-BLEVE-vrij-samenstellen van treinen om te draaien: eerst de zin over het haalbaarheidsonderzoek, afhankelijk van de uitkomsten streven naar een convenant. en wijzen op de voortgang van het DSM-convenant. Rijk en medeoverheden dringen aan

---

<sup>1</sup> Hierin zal ook een voetnoot opgenomen worden, waarin Rotterdam aangeeft dat zij nog bezig is met de check van de bouwplannen die in de veiligheidszone liggen.

op voortgang van dit onderzoek. Het bedrijfsleven spreekt uit dat er geen sprake is van terugkrabbelen, maar wel van een ordentelijke procedure.

*Afgesproken wordt om de volgorde van de zinnen te wijzigen en het onderzoek naar haalbaar en betaalbaar, alsmede naar het netto veiligheidseffect voortvarend uit te voeren.*

#### **4. Het Groepsrisico**

Dit punt wordt door de medeoverheden ingebracht. Zij maken zich zorgen over het knelpuntvrij opleveren van het Basisnet. Zij zouden graag zien dat het knelpuntvrij opleveren ook zou gelden voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Gemeenten spannen zich in om deze overschrijdingen te voorkomen. De medeoverheden kregen de indruk dat het Rijk overschrijdingen van het groepsrisico minder urgent acht.

De medeoverheden zien in de overschrijdingen van het groepsrisico op de spoorlijn Rotterdam – België voldoende aanleiding om ROBEL in de MIRT-planning op te nemen. Vooral de zeer grote overschrijding van het GR in Dordrecht roept om zowel korte termijn maatregelen als om een lange termijn handelingsperspectief. Onderkend wordt dat de middelen voor het Programma Hoogfrequent Spoor gericht zijn op de infrastructurele maatregelen tot 2020.

Minister Eurlings benadrukt het managen van realistische verwachtingen. Het oplossen van PR- knelpunten is inzet, het oplossen van GR- overschrijdingen blijft een inspanningsverplichting. Bij de eerdere bestuurlijke afspraken, zoals bij de Nationale Sleutelprojecten, hebben we al geconstateerd dat we het GR niet overal geheel kunnen oplossen.

De medeoverheden geven aan moeite te hebben met zeer grote overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het GR bij het Basisnet Spoor.

Minister Eurlings geeft aan dat het hier gaat om voorlopige, conservatieve inzichten.

*Besloten wordt eerst de definitieve uitkomsten van de werkgroep Spoor af te wachten, alvorens te bezien hoe hier verder mee omgegaan kan worden.*

#### **5. Besluit transportroutes externe veiligheid**

De medeoverheden constateren dat de saneringsparagraaf van het Btev begin 2009 wordt opgesteld. In de brief worden een aantal algemene hoofdlijnen aangegeven.

\_\_\_\_\_ geeft aan dat deze hoofdlijnen zijn gebaseerd op de huidige aanpak van vergelijkbare situaties. Het planschadeverhaal zal ook in de saneringsparagraaf worden opgenomen.

*Afgesproken wordt dat de medeoverheden bij de uitwerking van de saneringsparagraaf betrokken worden.*

Het bedrijfsleven zou graag zien dat nieuwe beperkt kwetsbare objecten niet in de veiligheidszone mogen worden gebouwd, tenzij daarvoor zwaarwegende redenen zijn. Minister Eurlings is van mening dat de huidige formulering dezelfde strekking heeft, namelijk dat beperkt kwetsbare objecten alleen in uitzonderlijke gevallen in deze zone mogen worden gebouwd.

*De formulering in de brief blijft gehandhaafd.*

## **6. Uitvoering werkzaamheden in 2009**

Minister Eurlings doet een beroep op alle bestuurspartijen om het Basisnet in 2009 te realiseren. Hij beseft dat er in 2009 nog veel werk ligt: het Basisnet Spoor, het in procedure brengen van wet- en regelgeving en de maatschappelijke kosten baten analyse. In het Algemeen Overleg van 21 mei 2008 is voor het Basisnet Spoor aangedrongen op spoedige realisatie en op grote zorgvuldigheid.

Het bedrijfsleven en de medeoverheden spreken uit dat zij de ambitie van de minister delen en zeggen hun medewerking hiervoor toe. Het bedrijfsleven vraagt wel aandacht voor de bemensing van het project in 2009. De voorzitter van de stuurgroep deelt mee dat er inmiddels afspraken zijn gemaakt om de projectstructuur af te slanken, nu een aantal onderwerpen van het Basisnet zijn vastgesteld.

Minister Eurlings spreekt zijn dank uit over de toezeggingen.

*Alle partijen spreken uit hun bijdrage te zullen leveren aan de afronding van het Basisnet in 2009. Gezien de huidige balans tussen voortgang van het project en de zorgvuldigheid van het proces hebben ze hier ook vertrouwen in.*

## **7. Verdere procedure brief**

- *De brief kan na de vandaag afgesproken aanpassingen voor 1 december 2008 aan de Tweede Kamer worden toegezonden.*
- *Met de medeoverheden wordt afgesproken dat de brief op het Nationaal Mobiteits Beraad<sup>2</sup> van 18 december 2008 wordt geagendeerd, maar uitsluitend over de uitwerking van de brief in 2009, waar het afspraken tussen de overheden betreft. Specifiek wordt daarbij de saneringsparagraaf genoemd.*

## **8. Rondvraag**

De gemeenten dringen aan op een communicatietraject naar gemeenten over het Basisnet Weg, vooral om de Basisnetkaarten en de bijbehorende tabel toe te lichten.

*Het Rijk zegt toe om voor het Basisnet Weg een communicatietraject op te zetten.*

---

<sup>2</sup> Maandelijks overleg tussen de minister van VenW met IPO, VNG en SKVV.

**Agenda Nationaal Mobiliteitsberaad**

**Datum:** 18 December 2008  
**Tijd:** 14:30 – 16:00 uur  
**Plaats:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, Blauwe Zaal

	<b>Agendapunt</b>	<b>Doel / Toelichting</b>	<b>Bijlage</b>
<b>1</b> 14:30	<b>Opening en Mededelingen</b>	<b>Informereren</b> a. b. c. d. e.	1
<b>2</b> 14:40	<b>Conceptverslag NMB 06/11/2008</b>	<b>Vaststellen</b>	2
<b>3</b> 14:45	<b>Terugblikken</b>	<b>Bespreken</b> a. b.	3
<b>4</b> 15:05		<b>Bespreken</b>	4
<b>5</b> 15:20		<b>Bespreken</b>	5
<b>6</b> 15:35	<b>Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor</b>	<b>Bespreken</b>	7
<b>7</b> 15:50	<b>Rondvraag</b>	- Voorraadagenda	9
<b>8</b> 16:00	<b>Sluiting</b>	-	-

Aanbiedingsformulier  
Nationaal Mobiliteitsberaad 18 december 2008

## Bijlage 6

### Agendapunt 6 Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor

Te behandelen op	18 december 2008
Relatie Nota Mobiliteit	Het Basisnet is aangekondigd in de Nota Mobiliteit als instrument voor het realiseren van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ordening en veiligheid.
Actor(en)	Gemeenten, Provincies, Kaderwetgebieden, Rijk (VenW, VROM, EZ, BZK), Chemische industrie, Vervoerders (weg, water, spoor), Havenbedrijven, Infrabeheerders, Hulpverleningsorganisaties.
Status	De ontwerp-Basisnetten Weg en Water zijn gereed. Het Basisnet Spoor is nog volop in ontwikkeling en zal in 2009 worden afgerond. Het concept-ontwerp Besluit Externe Veiligheid Transportroutes, dat de ruimtelijke doorwerking van het Basisnet regelt, is gereed voor het zover het nieuwbouw betreft. Een saneringsregeling voor bestaande bebouwing zal nog worden uitgewerkt in 2009.
Inhoud	Agendering voor het NMB is afgesproken in het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 19 november 2008 voor zover het de uitwerking in 2009 van afspraken tussen overheden betreft. In de bijgaande Bespreknotitie wordt aangegeven wat het Basisnet betekent voor de mede-overheden en op welke zij betrokken zijn bij de uitwerkingen die in 2009 zijn voorzien.
Voorgesteld besluit	Geen besluit. De brief en de bespreknotitie voor kennisgeving aannemen en bespreken.

#### Bijlage bevat:

Naam / Omschrijving stuk	Ingebracht door	Bladzijden
<input type="checkbox"/> Bespreknotitie 'Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen'	VenW	4
<input type="checkbox"/> Brief aan de Tweede Kamer (incl. bijlagen)	VenW	101

**Bespreknotitie t.b.v. NMB 18 december 2008****Onderwerp: Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen****Aanleiding**

Eind november heeft de minister van VenW, mede namens de ministers van VROM, EZ en BZK, bijgaande brief met bijlagen over het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen aan de Kamer gezonden.

Het concept van deze brief is voorafgaand aan de toezending aan de Kamer op 19 november 2008 in het Bestuurlijk Overleg Basisnet besproken met vertegenwoordigers van alle bij de ontwikkeling van het Basisnet betrokken partijen: provincies, gemeenten, SKVV en bedrijfsleven. Het concept-verslag van het overleg is ter kennisneming bijgevoegd.

Alle partijen konden met enige aanpassingen instemmen met verzending van deze brief aan de Kamer. Verder is afgesproken dat de brief voor het NMB van 18 december zal worden geagendeerd, met als doel te spreken over de uitwerking van de brief in 2009 waar het afspraken tussen overheden betreft. Specifiek werd daarbij de saneringsparagraaf genoemd.

Verder heeft het IPO in het Directeuren Overleg aangegeven te willen praten over de invloed van het Basisnet op de capaciteitsverdeling tussen goederen- en personen-/regionaal vervoer.

Hieronder wordt op beide punten ingegaan.

**1. Uitwerking Basisnet in 2009 voor zover het afspraken tussen overheden betreft.****Wat betekent het Basisnet voor gemeenten en provincies?**

Het Basisnet stelt op alle (vaar)wegen en spoorlijnen die onderdeel uitmaken van het Basisnet, grenzen aan de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken voor mensen die wonen, werken of recreëren langs die infrastructuur. Deze risicoplafonds hebben consequenties voor de bouwmogelijkheden van gemeenten en voor bestaande bebouwing. Hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de consequenties voor nieuwbouwmogelijkheden;
- de consequenties voor bestaande bebouwing;
- de bepaling van de risicoplafonds.

**Nieuwe bebouwing**

Het Basisnet:

- bepaalt een veiligheidszone waarbinnen geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (zoals woningen of grote kantoorgebouwen) gebouwd mogen worden (grenswaarde) en die voor beperkt kwetsbare bestemmingen (zoals bedrijfsgebouwen of sportterreinen) geldt als richtwaarde;

-introduceert een plasbrandaandachtsgebied van ca. 30 meter langs (vaar)wegen en spoorlijnen waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd; gemeenten dienen te beargumenteren waarom op deze locatie wordt gebouwd en krijgen de bevoegdheid aanvullende maatregelen voor te schrijven om mensen die wonen, werken of recreëren in dit gebied te beschermen tegen de effecten van een plasbrand;

-legt de bestaande, in de Circulaire Risiconomering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, opgenomen verantwoordingsplicht Groepsrisico plus de adviesrol voor de regionale brandweer c.q. veiligheidsregio vast in een algemene maatregel van bestuur. De afstanden en procedures die in acht moeten worden genomen bij nieuwe bouwplannen in de omgeving van transportroutes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, worden opgenomen in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev). Het concept-Btev is voor wat betreft de regels voor nieuwbouwplannen gereed. Het concept van het ontwerp-Btev is als bijlage 4 bij de brief aan de Kamer gevoegd. Eerstverantwoordelijke voor dit besluit is de minister van VROM.

Over de voorliggende tekst van het ontwerp-Btev is overeenstemming bereikt in de Stuurgroep Basisnet. Het bedrijfsleven heeft daarbij enkele amendementen voorgesteld die een inperking inhielden van de afwegingsvrijheid van gemeenten. Die amendementen konden niet op steun rekenen van de overige partijen in de Stuurgroep en zijn niet overgenomen in het ontwerp.

Enkele specifieke punten behoeven nog uitwerking in 2009. Hierbij zijn de vertegenwoordigers van de mede-overheden als leden van de verschillende Basisnetgremia bij betrokken.

### **Bestaande bebouwing**

In het concept-Btev ontbreekt op dit moment nog hoe wordt omgegaan met bestaande bebouwing in de veiligheidszone. Onder bestaande bebouwing worden zowel gebouwen die er feitelijk al staan begrepen als bouwwerken die op basis van een vigerend bestemmingsplan gebouwd mogen worden.

Deze saneringsregeling zal in de eerste helft van 2009 worden toegevoegd. De hoofdlijnen staan beschreven in paragraaf 7 van de brief aan de Kamer. Bij de uitwerking van de saneringsparagraaf zullen de medeoverheden betrokken worden.

In paragraaf 7 staat ook de inzet van het Rijk voor het beperken van het Groepsrisico beschreven. In het Bestuurlijk Overleg Basisnet gaven de medeoverheden aan dat zij graag zouden zien dat het knelpuntvrij opleveren van Basisnet ook zal gelden voor de overschrijdingen van de oriëntatiewaarde Groepsrisico. Minister VenW heeft in reactie daarop aangegeven dat hij dat ziet als een inspanningsverplichting. Bij eerdere bestuurlijke afspraken tussen Rijk en gemeenten, zoals bij Nationale Sleutelprojecten, is al geconstateerd dat het terugdringen van het GR tot de oriëntatiewaarde, niet overal mogelijk is. Bovendien lijkt een verplichting voor het Rijk om het Groepsrisico terug te dringen tot de oriëntatiewaarde strijdig met de beleidsvrijheid die het ontwerp-Btev laat aan gemeenten t.a.v. het Groepsrisico. Omdat het Groepsrisico wordt bepaald door zowel het vervoer als de bevolkingsdichtheid is daarom in de brief aan de Kamer aangegeven dat indien door



generieke of specifieke maatregelen het Groepsrisico niet terug gedrongen kan worden tot de oriëntatiewaarde, Rijk en betreffende gemeente dit gezamenlijk bestuurlijk verantwoorden.

De zorgen rond het Groepsrisico betroffen vooral het Basisnet Spoor. Aangezien het ontwerp van het Basisnet Spoor nog niet is afgerond en er in het kader van het ontwerpproces verschillende logistieke, infrastructurele en ruimtelijke veiligheidsmaatregelen worden onderzocht en afgewogen, is afgesproken dat eerst de definitieve uitkomsten van het Basisnet Spoor worden afgewacht, alvorens te bezien hoe hier verder mee wordt omgegaan. Hierbij zijn de vertegenwoordigers van de mede-overheden als leden van de verschillende Basisnetgremia bij betrokken.

### **Bepaling van de risicoplafonds**

De risicoplafonds die het vervoer bij de initiële vaststelling van het Basisnet krijgt opgelegd, zijn bepalend voor de breedte van de veiligheidszones en voor de hoogte van de Groepsrisico's. Mede-overheden hebben en krijgen geen instrumenten om de omvang en/of de risico's van het vervoer te beïnvloeden. Daarom is het van groot belang dat de belangen van de mede-overheden in het ontwerpproces van de drie Basisnetten –d.w.z. bij het bepalen van de duurzame balans tussen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid voor de omgeving- worden meegewogen. Dat is geborgd doordat vertegenwoordigers van de mede-overheden als leden van de verschillende Basisnetgremia bij het ontwerpproces zijn betrokken.

Het ontwerpproces voor het Basisnet Water is afgerond. De aldaar gekozen risicoplafonds hebben de instemming van alle Basisnetpartijen. Zie paragraaf 3 van de brief aan de Kamer.

Het ontwerpproces voor het Basisnet Weg is in zoverre afgerond dat duidelijk is hoe groot de veiligheidszones langs alle Rijkswegen zouden moeten zijn om het in 2020 verwachte vervoer inclusief een bufferfactor te kunnen accommoderen en welke Groepsrisico's dat op zal leveren. Die knelpunten concentreren zich voornamelijk rond de A15 bij Rotterdam en Gorinchem. Het aantal knelpunten kan waarschijnlijk tot bijna nul worden teruggebracht indien de omvang van het lpg-vervoer over de A15 wordt terug gebracht. Dat zou kunnen door het centrale distributiepunt van lpg naar tankstations te verleggen naar Tiel en dit distributiepunt vanuit Rotterdam te bevoorraden over water (modal shift lpg-vervoer van weg naar water). De haalbaarheid en betaalbaarheid van deze maatregel wordt onderzocht. Bij implementatie van deze maatregel zou het risicoplafond voor de A15 en daarmee de breedte van de veiligheidszone en de hoogte van de groeprisico's aldaar kunnen worden gereduceerd. Zie paragraaf 4 van de brief aan de Kamer.

De definitieve vaststelling van het Basisnet Weg zal gebeuren nadat dit onderzoek is afgerond en conclusies zijn getrokken. Vertegenwoordigers van de mede-overheden zijn daarbij als leden van de verschillende Basisnetgremia betrokken.

Het ontwerpproces Basisnet Spoor is nog volop in ontwikkeling. Ook hier zijn vertegenwoordigers van de mede-overheden als leden van de verschillende Basisnetgremia bij betrokken.

## **2. Invloed van het Basisnet op de capaciteitsverdeling tussen goederen- en personen-/regionaal vervoer.**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is maar een gering deel (5 tot 10%) van het totale goederenvervoer per spoor. Het aandeel goederentreinen in het totale spoorvervoer is nog geen 10%. Dat betekent dat het Basisnet als zodanig niet of nauwelijks invloed zal hebben op de capaciteitsverdeling tussen goederenvervoer en personen-/regionaal vervoer.

Van grotere invloed zullen de keuzes zijn die worden gemaakt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), onderdeel Toekomstvast Routestrategie Goederenvervoer. Doel van dat traject is immers juist om de spoorlijnen in de Randstad zoveel mogelijk te reserveren voor personentreinen door het goederenverkeer over andere, minder drukke spoorlijnen te leiden. Aangezien ketelwagens met gevaarlijke stoffen veelal meerijden in goederentreinen waarin zich in meerderheid wagens met andere (niet-gevaarlijke) stoffen bevinden, zullen de keuzes die in dit traject worden gemaakt ook bepalend zijn over welke routes in de toekomst gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarom is er sprake van een goede afstemming tussen PHS en Basisnet. Bij de integrale afweging in het kader van PHS zal externe veiligheid één van de aspecten zijn die wordt meegewogen.

## Verslag

Nationaal MobiliteitsBeraad

Deelnemers

Provincies: .

Stadsregio's:

Gemeenten: .

Waterschappen: -

V&W:

Afschrift aan

; Afwezige leden en  
agendaleden

Verslag van

NMB

Opgemaakt door

Datum bespreking

18 december 2008 (14:30 – 16:00)

## Agenda

1. Opening en Mededelingen
2. Conceptverslag NMB 6 november 2008
- 3.
- 4.
- 5.
6. Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor
7. Rondvraag
8. Sluiting

## 6. Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor

De Staatssecretaris vertelt dat het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen als doel heeft een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de mogelijkheden om te bouwen langs wegen, vaarwegen en spoorlijnen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd én de veiligheid van mensen die wonen, werken en recreëren in de nabijheid van deze infrastructuur.

Het ontwerp van het Basisnet Water is klaar.

Het ontwerp van het Basisnet Weg is nagenoeg klaar.

Op 4 december is de bij de vergaderstukken gevoegde Basisnetbrief door de minister van VenW mede namens de ministers van VROM, EZ en BZK, naar de Tweede Kamer gezonden.

geeft aan dat er overal in het land stationsomgevingen zijn waar gemeenten ambities mee hebben. Het is daarom van groot belang dat er met het bedrijfsleven goede afspraken worden gemaakt voor wat het betreft van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Daarnaast is er het probleem dat het Basisnet Spoor nog niet klaar. Zou men dit niet verder moeten trekken en moeten relateren aan het personenvervoer op spoor. Het decentrale vervoer komt in rangorde bij de capaciteitsverdeling op de laatste plaats

en het mag niet zo zijn dat door herrouteringsbeslissingen in het goederenvervoer dit vervoer de dupe is.

sluit zich aan bij

Hij vult aan dat er zeer constructief wordt gewerkt in de ambtelijke werkgroepen. Waar hij wel van schrok is de tekst in de brief waar gesuggereerd werd dat er enkel problemen zijn in het westen en dat in het oosten van land het wel goed komt. Voor een deel kan hij daar zich in vinden, maar hij voorziet in het oosten van Nederland toch ook nog een aantal knelpunten. Hij vindt dit in de brief te optimistisch gesteld.

sluit zich daar bij aan. Het moet niet zo zijn dat bij nieuwe routing het probleem ergens anders gelegd wordt. Vanuit het IPO wil zij meegeven dat ze als decentrale overheden graag betrokken blijven bij keuzes die gemaakt moeten worden in onderhoud, goederenvervoer en personenvervoer.

geeft aan dat er de komende tijd verschillende discussies gaan spelen.

Naar aanleiding van de opmerking over het goederenvervoer versus decentraal personenvervoer verwijst hij naar de evaluatie van spoorwetgeving. Hier is het de bedoeling om uiterlijk 1 april een kabinetsstandpunt naar buiten te brengen, waarin staat hoe om te gaan met de algemene maatregelen van bestuur als het gaat om de verdeling van de capaciteit.

Daarnaast is er de afweging die gemaakt moet worden tussen RO en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat is de lastigste discussie. De knelpunten liggen in de Randstad en in Brabant. In de stuurgroep zitten IPO, SkVV en VNG aan tafel. Daar zal deze afweging moeten worden gemaakt. Voor stoffen als Ammoniak en Chloor zijn andere afspraken gemaakt waardoor deze voor externe veiligheid nu geen probleem opleveren.

geeft aan dat wat hem betreft duidelijk is dat er nog een aantal zaken op de rol staan waar bestuurlijk beslissingen over gemaakt zullen moeten worden. Hij verwacht dat met name de groepsrisico hierin een grote rol zal gaan spelen.

# NMB Agenda

## Agenda Nationaal MobiliteitsBeraad

**Datum:** 10 december 2009  
**Tijd:** 14:30 – 16:30 uur  
**Plaats:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Plesmanweg 1-6, Blauwe Zaal

	<b>Agendapunt</b>	<b>Doel / Toelichting</b>	<b>Bijlage</b>
<b>1</b> 14:30	<b>Opening, mededelingen en actualiteiten</b>	<b>Mededelingen (informeren)</b> a  <b>Actualiteiten (informeren)</b>	nr. 1a
<b>2</b> 14:45	<b>Conceptverslag</b>	<b>Vaststellen</b> Verslag NMB 24 sep 2009	nr. 2
<b>3</b> 14:50		<b>Instemmen</b>	nr. 3
<b>4</b> 15:00		<b>Instemmen</b>	nr. 4

<b>5</b> 15:05		<b>Informereren</b>	nr. 6
<b>6</b> 15:10		<b>Informereren</b> Aanwezig bij agendapunt: Ambassadeur Steunlijke Distributie	nr. 5
<b>7</b> 15:20	<b>Basisnet Spoor</b>	<b>Bespreken</b>	nr. 7
<b>8</b> 15:30		<b>Informereren</b>	nr. 8
<b>9</b> 15:40		<b>Bespreken</b>	nr. 9
<b>10</b> 15:50		<b>Bespreken</b>	nr. 10
<b>11</b> 16:25	<b>Rondvraag</b>		-
<b>12</b> 16:30	<b>Sluiting</b>		-



Aanbiedingsformulier  
Nationaal Mobiliteitsberaad

## Bijlage 7 (DOEL AGENDAPUNT >>> Z.O.Z.)

---

### Agendapunt 7    Basisnet Spoor

---

Te behandelen op      10 december 2009

---

Relatie Nota Mobiliteit    Het Basisnet is aangekondigd in de Nota Mobiliteit als instrument voor het realiseren van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ordening en veiligheid

---

Actor(en)                    Gemeenten, Provincies, Stadsregio's, Rijk (VenW, VROM, EZ, BZK), Chemische industrie, Vervoerders (weg, water, spoor), Havenbedrijven, Infrabeheerders, Hulpverleningsorganisaties.

---

Status                        De ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water alsmede het concept-ontwerp Besluit Transportroutes Externe Veiligheid dat de ruimtelijke doorwerking van het Basisnet regelt, zijn op 18/12/08 in het NMB besproken en vervolgens aan de Tweede Kamer aangeboden. Binnenkort wordt het ontwerp Basisnet Spoor in de vorm van een concept-brief aan de Tweede Kamer voorgelegd. Om tot afronding van de brief te kunnen komen, moeten de hieronder aangegeven 6 stappen worden gezet. De stappen 1 t/m 3 zijn afgerond. In het kader van stap 4 vindt op dit moment intensief overleg plaats met 22 gemeenten. De in die gemeenten te treffen lokale maatregelen moeten vervolgens doorgerekend worden om de stappen 5 en 6 te kunnen zetten. Dit is op dit moment (26/11) nog niet ver genoeg gevorderd om de brief te kunnen afronden en in concept-vorm voor te leggen aan het NMB.

---

Inhoud                        In de brief wordt t.a.v. Spoor aangegeven:

- 1) over welke spoorlijnen in de toekomst significante hoeveelheden gevaarlijke stoffen zullen worden vervoerd;
- 2) hoe hoog de risico's langs die spoorlijnen zouden zijn zonder Basisnet;
- 3) tot welk niveau de risico's afnemen als gevolg van generieke maatregelen aan vervoerszijde;
- 4) met welke lokale maatregelen de risico's nog verder kunnen worden gereduceerd;
- 5) of de resterende risico's passen in de gemaakte bestuurlijke afspraken met specifieke gemeenten;
- 6) hoe met de resterende knel- en aandachtspunten wordt omgegaan.

---

---

Doel agendapunt

**Bespreking van de stand van zaken en van de wijze van betrekken NMB bij opstellen van deze brief.**

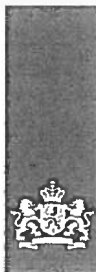
Op 15 december is er Bestuurlijk Overleg Basisnet, waarin, naast de in het NMB vertegenwoordigde overheidsorganisaties, ook vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zitting hebben.

---

**Bijlage bevat:**

Naam / Omschrijving stuk	Ingebracht door	Bladzijden
<input type="checkbox"/> Geen		

---



## Bijlage 2

# verslag

Verslag van  
Datum bespreking  
Deelnemers

10 december 2009

IPO:

SkVV: (tot deel 10) ,

VNG: (tot 7),

UvW: (tot deel 10)

VenW: (tot 5), (tot 10),  
(8)

Gast: (5, 6)

Afschrift aan

Overige (agenda)leden van het NMB

**Datum**  
14 december 2009

**Nummer**  
-

**Bijlage(n)**  
-

## Agenda

1. Opening en Mededelingen & Actualiteiten:

2. Conceptverslag: NMB 24 september 2009

7. Basisnet Spoor

11. Rondvraag

12. Sluiting

## 1 - Opening en Mededeling & Actualiteiten

**De Minister** opent de vergadering. Hij geeft aan dat de Staatsecretaris helaas de vergadering na agendapunt 4 zal moeten verlaten wegens andere verplichtingen.

Ministerie van Verkeer en  
Waterstaat

Datum  
14 december 2009

Nummer  
-

## 7 – Basisnet Spoor

**De Minister** geeft aan dat in het AO dat hij met de Kamer heeft gehad over het ongeval in Barendrecht heeft hij toegezegd nog dit jaar, of als dat niet lukt in januari, te komen met een ontwerp Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Daar is in de afgelopen maanden met alle betrokken partijen erg hard aan gewerkt en wil daar eenieder hartelijk voor danken. Hij is blij dat dit ontwerp Basisnet spoor inmiddels nagenoeg gereed is. Het ziet er op dit moment zeer goed uit. Er is echter één punt van zorg, namelijk dat de bedrijfsleven zich met de doorkijk naar 2020-2040 veel zorgen maakt over de ruimte voor het vervoer. De Minister denkt dat er geen beter alternatief is, dan wat er nu ligt. Hij zou het jammer vinden wanneer het samenspel misloopt of weer verder gaan uitlopen. Zijn voorstel is om het gesprek aan te gaan met het bedrijfsleven en te kijken of door middel van het in het leven roepen van een taskforce. Deze taskforce zal de komende jaren moeten bekijken of er in de verre toekomst meer ruimte gecreëerd zal ontstaan voor het vervoer door zowel internationale als nationale ontwikkelingen te stimuleren, zoals hot-boxdetectie, vormgeving van containers, etcetera.

Uit zich aan bij het voorstel van de Minister. Het is van belang dat de korte en lange termijn in deze van elkaar gescheiden worden, opdat korte

termijn winsten die bijna geboekt zijn ook daadwerkelijk benut kunnen worden. Hij vraagt ook met name voor de Drechtsteden en andere aandachtspunten, aandacht op de langere termijn. De voorgestelde task force zou zich wat hem betreft niet alleen met ruimte voor het vervoer hoeven bezig te houden.

Ministerie van Verkeer en  
Waterstaat

Datum  
14 december 2009

Nummer  
-

**De Minister** sluit zich aan bij voorgestelde lijn van de

wijst nog eens op het belang van het onderzoeken naar modal shift en het anders inrichten van productie- en logistiek proces.

wil graag duidelijkheid over de relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Daarover is gezegd, geen PHS voordat het Basisnet rond is.

**De Minister** beaamt hetgeen dat vertelt. Daarom is het belangrijk dat er zo snel mogelijk wordt doorgegaan met de afronding van het Basisnet. Hij stelt voor begin volgende week contact op te nemen met het bedrijfsleven om dit procesvoorstel voor te leggen en bij positieve reactie de voorgestelde aanpak werkelijkheid te maken.

geven aan de conceptbrief nog wel aan het NMB wordt aangeboden voor reactie alvorens deze naar de Kamer gaat.

**De Minister** geeft aan dat het volgende NMB daarvoor te laat is. Bij een positieve afloop van volgende week zal een conceptvoorstel gemaakt worden. Er zal vervolgens een schriftelijke ronde gehouden worden, welke er nog voor het afmelden van de Minister uitgaat en waarbij de NMB-partners tot half januari de tijd hebben om te reageren.

#### **HET NMB STEM T IN HET VOLGENDE:**

- ☐ **Een schriftelijk ronde te houden: De conceptbrief zal z.s.m. beschikbaar komen voor de NMB-partners. Deze hebben vervolgens tot half januari de tijd om daarop te reageren. In het NMB van 28 januari zal bespreking van de brief geagendeerd worden.**
- ☐ **Het voorstel van de Minister de mogelijkheden van een taskforce te onderzoeken, met daarbij in acht genomen de toevoeging van**

# agenda

Onderwerp	Bestuurlijk Overleg Basisnet
Datum bespreking	15 december 2009
Tijdstip	18.00 - 19.00
Locatie	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Blauwe Zaal
Deelnemers	-
Afschrift aan	-

**Datum**  
10 december 2009

**Nummer**  
-

**Bijlage(n)**  
-

## 1. Opening en welkom door minister Eurlings

## 2. Stand van zaken Basisnet Spoor

Ter kennisneming is bijgevoegd de presentatie zoals die in vergadering van de Stuurgroep Basisnet is gegeven. De projectleider zal de kernpunten hieruit kort toelichten.

## 3. Concept-Brief Basisnet aan Tweede Kamer

Bijgevoegd is de concept-brief aan de Tweede Kamer. In de Stuurgroep Basisnet is afgesproken om alvorens deze brief te verzenden nadere uitwerking te geven aan de volgende punten:

### a. Robuustheid voor het vervoer na 2020 (incl. PHS)

Vaststellen in hoeverre met de geschetste maatregelen kan worden voorzien in groei ruimte voor het vervoer na 2020.

### b. Oplossen knelpunten en aandachtspunten

Vaststellen of met de geschetste stappen voldoende invulling wordt gegeven aan de ambitie om te komen tot een knelpuntvrij Basisnet.

### **c. Vervolgtraject afronding Basisnet**

Informereren over vervolgstappen om te komen tot volledige afronding van het Basisnet. Vaststellen of dit overzicht compleet is.

#### **4. Afspraken**

- a. Inhoudelijk**
- b. Communicatie**

#### **5. Rondvraag en sluiting**

#### **Mobiliteit**

Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

#### **Datum**

10 december 2009

#### **Nummer**

-





Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Ontwerp Basisnet Spoor

Bestuurlijk overleg Basisnet  
15 december 2009

7 december 2009

A16



# Agenda

1. Basisnet spoor: waar doen we het voor?
2. Waar komen we vandaan?
3. Waar staan we nu?

## Basisnet spoor; hier doen we het voor:

- **Veiligheid:**
  - het vervoer over het spoor veiliger maken,  
EN
  - het leven langs het spoor écht veiliger maken.
- **Duidelijkheid:**
  - tot hier en niet verder voor vervoer gevaarlijke stoffen,  
EN
  - tot hier en niet verder voor bouwplannen gemeenten.

## Basisnet spoor; hier doen we het voor:

- **Een knelpuntvrij Basisnet:**
  - Geen kwetsbare objecten binnen de norm van het plaatsgebonden risico
- **Een zoveel mogelijk aandachtspuntvrij Basisnet spoor:**
  - Zo min mogelijk overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico

## Waar komen we vandaan?

- Snelle groei goederenverkeer in 21ste eeuw
- Grote verschillen in prognoses voor 2020 (ProRail 2003: 54.000 ketelwagens en ProRail 2007: 137.000)
- Randvoorwaarden: bestuurlijke afspraken, maar ook bereikbaarheid industriële kerngebieden
- Marktverwachtingen van ProRail voor 2020 uit 2007 laten grote spanning zien tussen VGS en bouwplannen gemeenten.



## Waar staan we nu?

- Stand van zaken met betrekking tot
  - Warme BLEVE-vrij (WBV) rijden
  - Risico reducerende maatregelen
  - Programma Hoogfrequent Spoor
- Stapsgewijs naar een Basisnet spoor



## Warme BLEVE-vrij (WBV) rijden

### Stand van zaken:

- Haalbaarheidsonderzoek is afgerond
- Inzet is vrijwillige afspraken over veiliger samenstellen van treinen, het “warme BLEVE-vrij” (WBV) rijden van treinen
- Bedrijven geven aan wat aanvullend nodig is om WBV mogelijk te maken (bijv. meer vergunningruimte)
- Gezamenlijke ambitie Rijk en bedrijfsleven om ook bij de uit het buitenland komende treinen 100% WBV na te streven



## Generieke veiligheidsmaatregelen (landelijk toe te passen) Randvoorwaarden voor totstandkoming Basisnet

Voor het ontwerp is in het navolgende kaartmateriaal meegenomen:

- ATB Verbeterde versie op plaatsen met veel interactie spoorverkeer
- Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen
- De invloed van andere routekeuze

In het model nog niet gekwantificeerd is:

- Landelijke hotbox-detectie (actief m.i.v. 2011) ter beperking van ontsporingkans: groeifactor voor vervoer 1,2 à 1,3
- ERTMS als opvolger voor ATBVv: groeifactor voor vervoer 1,2 à 1,5
- Aanvullend bouwkundige voorschriften (in het plasbrand aandachtsgebied)





# Oplossen resterende lokale knelpunten en accommoderen verdubbeling vervoersgroei 2020

## Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- langzamer rijden
- scheiden verkeersprocessen
- aanpak wissels (verkleinen ontsporingkans)
- in uiterste geval: beperken VGS op hele transportas

## Reductie van effect van een incident

- opvang brandbare vloeistoffen
- aanpassen bouwplannen
- verbeteren bestrijdingsmogelijkheden
- in uiterste geval: saneren (slopen) kwetsbare objecten



## Stappen naar Ontwerp Basisnet spoor

- STAP 1: Situatie rond 2020 bij ongewijzigd beleid
- STAP 2: Zoeken naar gewenste situatie rond 2020 bij andere routekeuzes en WBV;  
**criterium = beperken GR-overschrijdingen op netwerk-schaal**
- STAP 3: Levert Ontwerp Basisnet spoor (landelijk)

Te doen:

- STAP 4: Oplossen resterende knel- en aandachtspunten: lokaal maatwerk
- STAP 5: Uitvoerings- en financieringsplan BN-maatregelen



## Opbouw Ontwerp Basisnet spoor (1)

- Zoektocht naar balans tussen:
  - maximale benutting Betuweroute en maximaal ontzien Brabantroute
  - Afspraken met bedrijfsleven: WBV rijden betekent zo min mogelijk routebeperking
  - Robuustheid Basisnet: daar waar mogelijk strategisch reserveren om routekeuze flexibiliteit te maximaliseren



## Opbouw Ontwerp Basisnet Spoor (2)

- Veiligheidszone (breedte varieert tussen 0 en 30 meter) per baanvak; daarbinnen geen kwetsbare objecten
- Risico gebruiksruimte per baanvak; daarbinnen vrije routekeuze;
  - PR 10-6 max (tevens rand veiligheidszone);
  - PR 10-7 en 10-8 max (maximering vervoeraandeel in GR)
- Plasbrandaandachtsgebied van 30 meter langs routes met veel brandbare vloeistoffen
- Generieke bouwkundige voorschriften in veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied

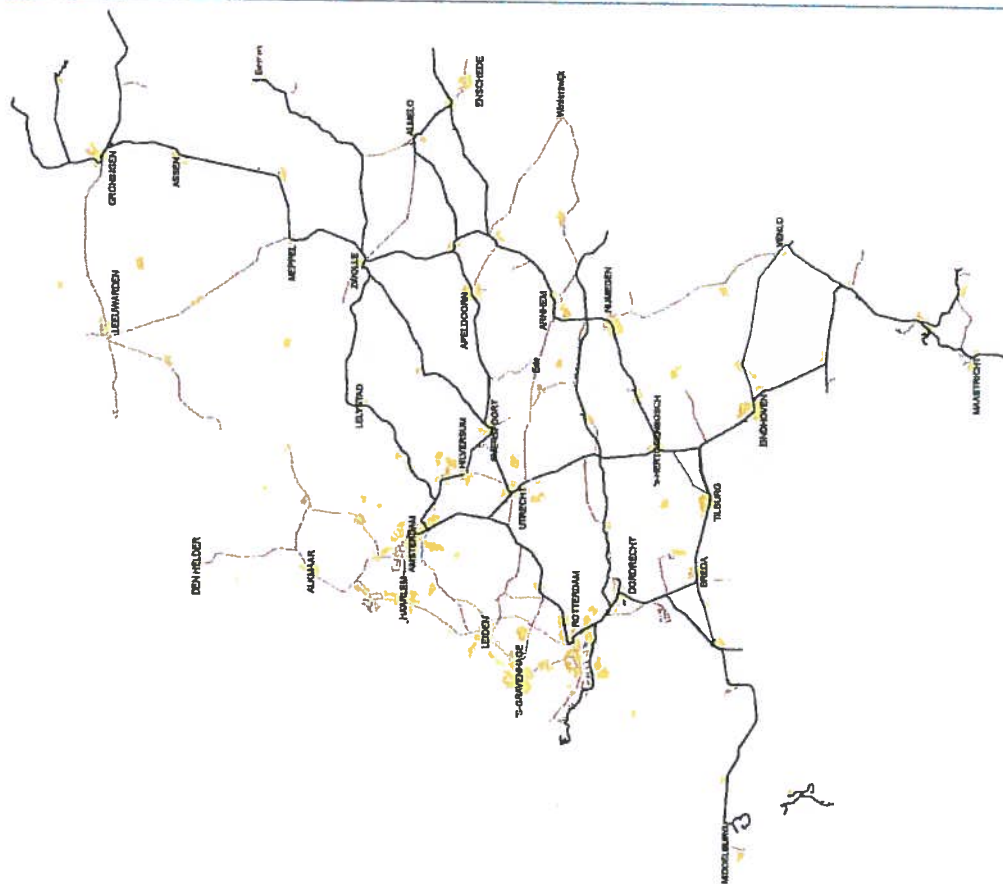




## Opbouw Ontwerp Basisnet spoor (3)

- Hiernavolgende kaartjes zijn nog voorlopige resultaten van de berekeningen
- Zwarte lijn = spoorlijn waarop momenteel VGS is geprognosticeerd
- Grijze lijn = spoorlijn waarop momenteel geen VGS is geprognosticeerd, maar het is niet uitgesloten
- In principe bij elke 'zwarte' spoorlijn een PAG (plasbrandaandachtsgebied) van 30 meter ter weerszijden.

# Ontwerp BN spoor



## Legenda

- Lijnen waarover in het ontwerp BN spoor een  
significante hoeveelheid vervoer verwacht wordt.
- - - Lijnen waarover in het ontwerp BN spoor incidenteel  
vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht wordt



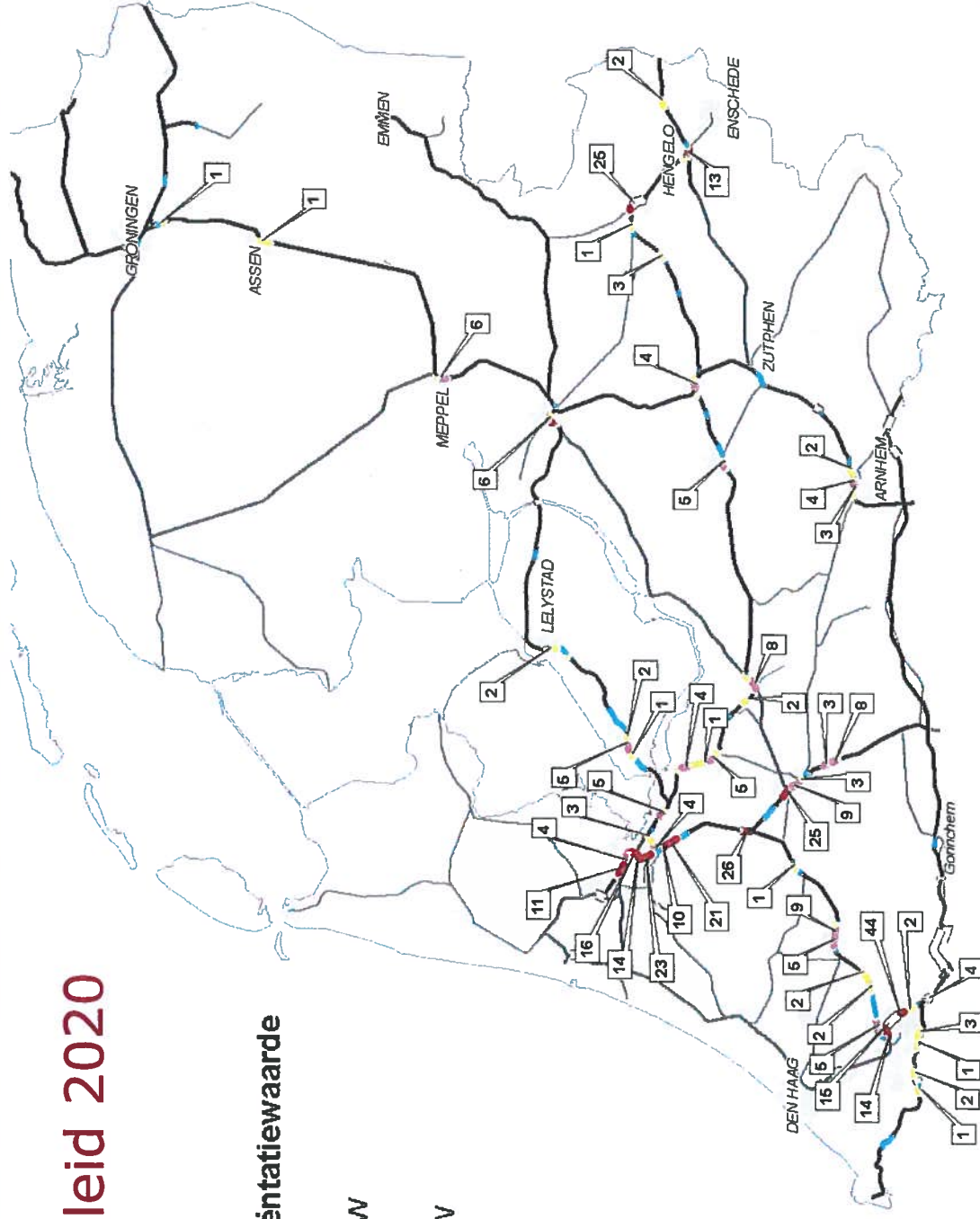
0 10 20 40  
KM



## Noord: ongewijzigd beleid 2020

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$

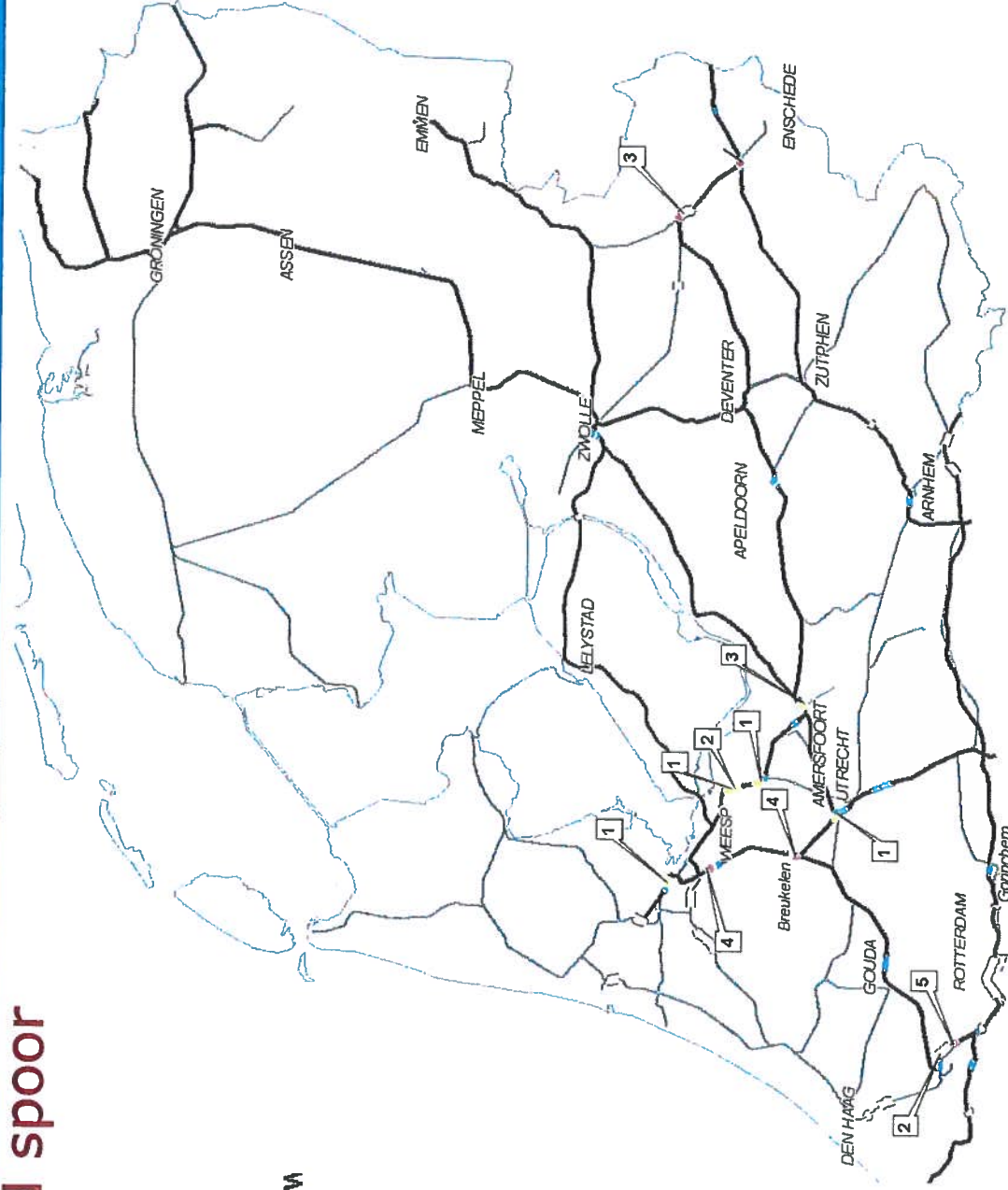




# Noord: Ontwerp BN spoor 2020

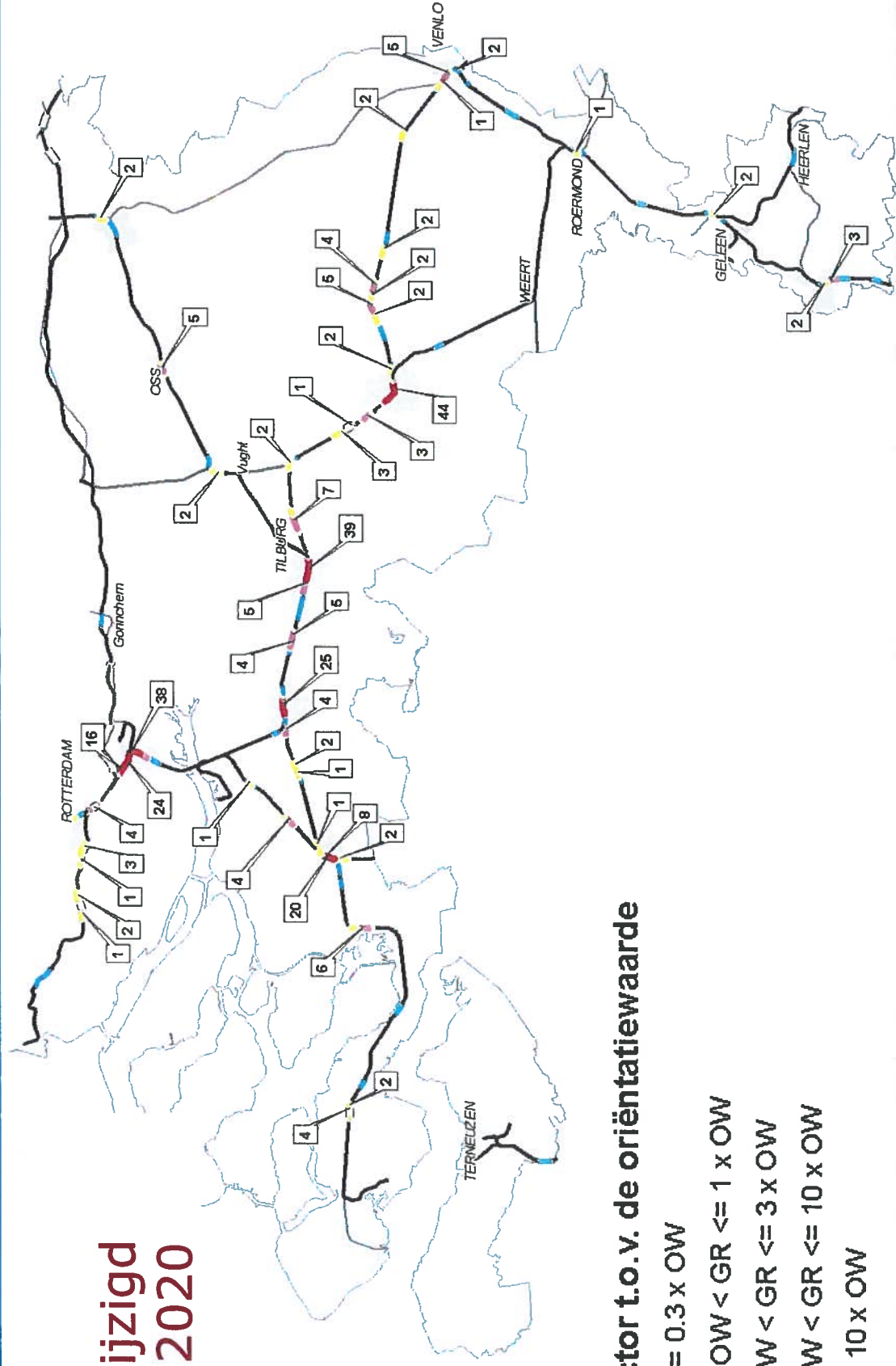
## GR als factor t.o.v. de oriëntatiew

- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$





## Zuid: ongewijzigd beleid 2020



### GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

- GR ≤ 0.3 x OW
- 0.3 x OW < GR ≤ 1 x OW
- 1 x OW < GR ≤ 3 x OW
- 3 x OW < GR ≤ 10 x OW
- GR > 10 x OW





## Vergelijking resultaten GR - voorlopig

Betreft	Ongewijzigd beleid	Ontwerp BNS
groepsrisiconiveau	Aantal kilometer	
0.3*OW < <b>GR</b> <= 1*OW	149	<b>62</b>
1*OW < <b>GR</b> <= 3*OW	108	<b>26</b>
3*OW < <b>GR</b> <= 10*OW	76	<b>13</b>
<b>GR</b> > 10*OW	41	<b>1</b>
<b>Totaal GR &gt; 1*OW</b>	<b>225</b>	<b>41</b>
<b>Afname GR</b>	<b>100 %</b>	<b>18 %</b>



## Vergelijking resultaten PR - voorlopig

Betreft	Ongewijzigd beleid	Ontwerp BNS
Kwetsbare objecten binnen PR 10-6		
Bouwvlakken totaal	267	30
Bouwvlakken kwetsbaar	66	12
Adressen (kwetsbaar) Binnen bouwvlakken	367	144
Adressen (kwetsbaar) binnen bouwvlakken	100%	39%
Bouwplannen binnen PR 10-6		
Aantal bouwplannen	39	25

## **Ad a) Robuustheid Basisnet Spoor tot 2040 (bezien vanuit vervoer)?**

### **Herziene versie 14 december**

Op 14 december heeft overleg plaatsgevonden tussen VenW, EZ en bedrijfsleven. Het bedrijfsleven gaf aan dat het Basisnet nu nog onvoldoende robuust is na 2020 (rekenmodel, verdere groei vervoer, effect maatregelen), maar dat deze notitie wel voldoende aanknopingspunten biedt voor het handelingsperspectief. Het bedrijfsleven heeft zich uitgesproken vóór het Basisnet Spoor, onder de volgende condities:

- Er komt een brede taskforce robuust 2040 – inclusief IPO/VNG - die het bedrijfsleven voldoende zekerheid moet geven dat er na 2020 voldoende groei voor het goederenvervoer (factor 1,5 of 2) mogelijk blijft.
- Punt 1 t/m 8 zijn de zoekrichtingen die samen in de komende tijd (jaar, jaren) verder worden onderzocht om deze ambitie vorm te geven. Per punt wordt bezien wat het oplevert (veiligheidswinst, extra vervoerscapaciteit) en tegen welke kosten. Punt 9 t/m 14 blijft buiten de opdracht van de taskforce.
- 100% Warme BLEVE Vrij is de ambitie voor structurele goederenstromen; incidentele situaties vallen hier buiten. Het ontwerp Basisnet wordt vastgesteld op basis van de concrete afspraken met het bedrijfsleven, die gemaakt zijn en momenteel worden uitgewerkt.

### **Inleiding**

Eén van de doelstelling van het Basisnet is het garanderen van de bereikbaarheid van de zeehavens en de belangrijkste industrieclusters in Nederland en het aangrenzende buitenland voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Stuurgroep Basisnet heeft bedrijfsleven aangegeven dat het ontwerp Basisnet Spoor onvoldoende robuust is om ook na 2020 vervoersgroei mogelijk te maken. In de deze notitie wordt verkend met welke maatregelen kan worden voorzien in toekomstige groei ruimte voor het vervoer.

### **Wat is robuustheid?**

- Handelingsperspectief van het verladend en vervoerend bedrijfsleven:
  - Het Basisnet Spoor verbindt ook in 2040 – met voldoende risicoruimte - in ieder geval de belangrijkste gebieden in het binnenland en onze buurlanden waarin industriële activiteiten plaatsvinden<sup>1</sup>;
- Tijdig inspelen op nieuwe marktontwikkelingen:
  - Elke vijf jaar worden nieuwe marktverwachtingen opgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de komende 20 jaar. De eerste keer in 2015.
- Goede betrokkenheid bij totstandkoming van een nieuw rekenprotocol:
  - CTGG en IPO/VNG worden nauw betrokken in het proces van totstandkoming van een nieuw rekenprotocol (voor alle Basisnetten).
- Goede betrokkenheid bij wijziging van het Basisnet:

---

<sup>1</sup> Mainport Rotterdam, Amsterdam Noordzeekanaalgebied, Moerdijk, Vlissingen-Sloehaven, Kanaalzone Terneuzen-Gent, Antwerpen, Delfzijl, Geleen en het Duitse Rijn/Roergebied

- CTGG en IPO/VNG worden betrokken bij de zware procedure die in de WVGS wordt voorzien, waarbij de belangen van alle partijen zorgvuldig worden betrokken in de uiteindelijke ministeriële afweging (voor alle Basisnetten).

### **Hoe wordt deze robuustheid na 2020 mogelijk gemaakt?**

1. Stap 1: de veiligheidswinst van de hotbox-detectie is voor de risicoruimte van het vervoer. Deze generieke maatregel, voor de uitvoering waarvan al opdracht is gegeven aan ProRail, geeft het vervoer naar verwachting een groeifactor van 1,2 tot 1,3.
2. Stap 2: vanaf 2015 zal stap voor stap het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS/ECTS worden geïmplementeerd. Ook deze veiligheidswinst is voor het vervoer. Naar verwachting geeft deze generieke maatregel naar verwachting een additionele groeifactor van 1,2 tot 1,5.
3. Stap 3: de verdere internationale invoering van crashbuffers en overbufferbeveiliging. Andere maatregelen in het kader van permanente verbetering. Deze veiligheidswinst is ook voor het vervoer.

Deze maatregelen leveren tezamen een groeifactor op van naar verwachting 1,5 à 2 tussen 2020 en 2040. Dit past in de Marktverwachting TNO goederenvervoer 2020-2040: midden groei scenario factor 1,4; hoogste groei scenario factor 1,6.

### **Hoe is de robuustheid verder vormgegeven?**

4. Strategische reservecapaciteit bestaande spoor. Hanzelijn (vanaf 2016); Betuweroute; Budel-Weert (westelijk deel IJzeren Rijn) ter ontlasting van Brabantroute; Groningen-Leer ter ontlasting van spoorwegnet onder Groningen.
5. Zuidelijke ontsluiting Chemelot. Scheelt veel heen en weer verkeer naar Kijfhoek.
6. Bebouwingsvrije zone van 11 meter langs routes waarover veel vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien, voor de routes waar rond 2020 spoorbogen en/of capaciteitsuitbreidingen worden voorzien<sup>2</sup>.

### **Welke opties komen na het vaststellen van het Basisnet Spoor verder aan de orde?**

7. Voor de zomer van 2010 vindt besluitvorming plaats over de onderzoeksresultaten van het Programma Hoogfrequent Spoor (nieuwe spoorbogen en/of capaciteitsuitbreidingen). Dit levert mogelijk extra capaciteit op en mogelijk andere routes voor het vervoer.
8. Periodiek en voor het eerst in 2015 wordt bezien of de marktverwachting voor het traject tussen Kijfhoek en Roosendaal aanleiding geeft voor capaciteitsaanpassingen op dit traject<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Dit kost aan RO-zijde niets, maar zorgt er voor dat Basisnet ook de langere termijn flexibel in kan spelen op nieuwe inzichten (PHS, Sloeboog, RoBel, RIVM).

<sup>3</sup> Sloeboog (capaciteit), Dordrecht (capaciteit en risicoreductie)

**Welke veiligheidsmaatregelen zijn denkbaar indien een toekomstig rekenprotocol onverhoopt tot hogere risico uitkomsten leidt?**

9. Beter scheiden personen- en goederentreinen, minder kruisend verkeer, infrastructurele aanpassingen, internationale afspraken over hittewerende bekleding ketelwagen<sup>4</sup>.
10. Chemietrein, die in daluren apart treinpad krijgt met lage snelheid. De mogelijke risicoreductie voor deze treinen is in vergelijkbare situaties gesteld op een factor 10.
11. In het uiterste geval: Modal shift van (een deel van) de risicobepalende stofstromen (op een bepaald traject) van spoor naar water<sup>5</sup>.
12. Indien er geen maatregelen zijn die uitvoerbaar, haalbaar, betaalbaar zijn: De Minister(s) kunnen ook (tijdelijk) een hoger aandeel van het vervoer in het groepsrisico accepteren. Dus: (tijdelijk) verlagen veiligheidsambitie.
13. Naar aanleiding van Viareggio en Barendrecht internationaal regelen dat LPG-wagons worden behandeld als vervoer van explosieven, nl. een schutwagen achter de locomotief. De kans op lekraken bij een frontale botsing wordt dan sterk gereduceerd.
14. Hogere eisen aan de bedrijfsvoering (personeel, onderhoud, vervanging materieel).

---

<sup>4</sup> Maatregelen die een lange realisatietermijn hebben, maar een groot of middelgroot veiligheidseffect hebben. Bron: Overzicht maatregelen basisnet spoor 2009.

<sup>5</sup> Het gaat hierbij om stoffen uit categorie A en/of D3, waarvoor het aandeel in de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt gemonitord middels de PR  $10^{-7}$  en de PR  $10^{-8}$  contour.

## Ad b) Worden alle PR-knelpunten en GR-aandachtspunten opgelost in Basisnet?

### Inleiding

In Stuurgroep Basisnet is door gemeenten en provincies verzocht om aan te geven of en hoe in de komende periode kan worden gekomen tot een knelpuntvrij Basisnet. In de deze notitie wordt aangegeven welke stappen hierin worden gezet.

### 1) PR-knelpunten

#### Wat is een PR-knelpunt:

- Bestaande bebouwing:
  - een al gebouwd kwetsbaar object dat staat binnen de PR-10-6-contour<sup>1</sup>;
  - een geprojecteerd kwetsbaar object dat op grond van een geldend bestemmingsplan binnen de PR-10-6-contour gebouwd mag worden.
- Bouwplannen: bouwplan<sup>2</sup> ligt geheel of gedeeltelijk binnen de PR-10-6-contour én voorziet in realisatie van één of meer kwetsbare objecten binnen die PR-10-6-contour.

#### Hoe lossen we de PR-knelpunten op?

1. Stap 1: generieke veiligheidsmaatregelen aan vervoer en infrastructuur (warme-BLEVE-vrij samenstellen; ATBvv; gebruik andere routes) waardoor de PR-10-6-contour dichterbij de infrastructuur komt te liggen; deel van de knelpunten komt dan buiten de contour te liggen en is geen knelpunt meer. Deze stap is inmiddels afgerond. Aantal bestaande kwetsbare adressen neemt daarmee af van 367 naar 144.
2. Stap 2: lokale veiligheidsmaatregelen aan vervoer en infrastructuur (bijv. langzaam rijden; gebruik specifieke sporen) waardoor de PR-10-6-contour dichterbij de infrastructuur komt te liggen; deel van de knelpunten komt daarmee buiten de contour te liggen en is daarmee geen knelpunt meer. Deze stap wordt nu gezet. Lokale maatregelen worden geïnventariseerd en het risicoreducerend effect berekend. Daarna is duidelijk hoeveel kwetsbare adressen en hoeveel bouwplannen nog een knelpunt vormen.
3. Stap 3: de op basis van de in stap 1 en 2 genoemde als er geen haalbare en betaalbare generieke en lokale veiligheidsmaatregelen aan de vervoerszijde meer mogelijk zijn, wordt de na stap 2 berekende PR-10-6-contour wordt als risicoplafond (PRmax) voor het vervoer in Basisnet vastgelegd.
4. Stap 4: oplossen van de resterende knelpunten binnen de maximale PR-10-6-contour aan de ruimtelijke kant, door:
  - a. aanpassen van bouwplannen; in de lopende gesprekken met gemeenten wordt nagegaan of er werkelijk kwetsbare objecten zijn gepland binnen de PR-10-6-contour en zo ja, of aanpassing van het bouwplan (d.w.z. opschuiven van de kwetsbare objecten tot buiten de PR-10-6-contour) mogelijk is en eventueel tot welke planschade dat leidt;
  - b. saneren van bestaande kwetsbare objecten.
5. De saneringsregeling moeten nog worden uitgewerkt. Hoe die er uit zal zien, hangt o.a. af van het kostenplaatje. Pas na afronding van stap 3 kunnen we inventariseren welke kwetsbare objecten in aanmerking komen voor sanering. Uiterste opties zijn:
  - a. Saneren<sup>3</sup> van kwetsbare objecten binnen de maximale PR-10-6-contour;

<sup>1</sup> D.w.z. de PR-10-6-contour die wordt uitgerekend met de in de Marktverwachtingen 2007 van ProRail opgenomen vervoershoeveelheden.

<sup>2</sup> Bouwplan: alle door gemeenten aangemelde plannen voorzover nog niet formeel als bestemmingsplan vastgesteld.



## **Ad c) Wat moet er nog gebeuren ter afronding van het Basisnet?**

### **Inleiding**

In Stuurgroep Basisnet is verzocht aan te geven wat er nog moet gebeuren om te komen tot een volledige afronding van het Basisnet. In de deze notitie wordt aangegeven welke stappen daarvoor nog gezet moeten worden.

### **1) Ontwerptraject Basisnetten**

#### **Vervolgstappen Basisnet Spoor**

- Doorrekenen Brabanthoute met bestuurlijke afspraak Breda (GR 2,45) als risicoplaafond (december 2009);
- Doorrekenen lokale veiligheidsmaatregelen (januari 2010);
- Doorrekenen cijfers Groningen en SABIC (januari 2010);
- Afronden gesprekken met gemeenten over lokale veiligheidsmaatregelen om PR-knelpunten en GR-aandachtspunten op te lossen (februari 2010);
- In kaart brengen resterende knelpunten plus waarde van deze objecten (februari 2010);
- Opstellen Basisnettabel: per baanvak de 3 risicoplaafonds, breedte veiligheidszone, plasbrandgebied en vervoershoeveelheden (maart 2010).
- Bestuurlijk overleg met enkele gemeenten over resterende risico's (maart 2010). Extra aandacht voor Dordrecht.
- Opstellen verantwoording en documentatie van alle gemaakte keuzes en uitkomsten Basisnet Spoor (april 2010).
- Vaststellen in Stuurgroep (mei 2010)
- Toevoegen appendix stamlijnen aan ontwerp Spoor (september 2010)

### **2) Regelgevingstraject**

#### **2.1) Vervoersregelgeving**

##### **Algemeen**

- Wetsvoorstel wijziging WVGS ivm Basisnet (na AO over Basisnet Spoor via Ministerraad naar Raad van State);
- Voorstel wijziging Besluit VGS;
- Ministeriele Regeling(en), waarin:
  - Vaststelling risicoplaafonds Weg, Water en Spoor (=vervoerszijde tabellen Weg, Water en Spoor);
  - Aanwijzen rekenmethodiek plus procedure voor wijziging rekenmethodiek (=meet- en rekenvoorschrift).
- Beleidslijn Infra-aanpassing irt Basisnet
- Verwerken advies Raad van State in wetsvoorstel (najaar 2010); daarna naar Tweede Kamer;
- Toezenden wetsvoorstel aan EC en internationale verdragsorganisaties
- Inwerkingtreding: medio 2011

##### **Modaliteitsspecifiek**

- Wijziging Circulaire RNVGS: opnemen veiligheidszone en vervoershoeveelheden voor GR-berekeningen Spoor (na AO Basisnet Spoor);
- Monitoring- en handhavingssysteem Spoor (februari 2010); evt. daaruit voortvloeiende aanpassing spoorregelgeving;
- Aanpassen oeverlijnsystematiek Basisnet Water (februari 2010);

#### **2.2) RO-regelgeving**

- BTEV in lijn brengen met wetsontwerp WVGS (na toezending WVGS aan Raad van State);
- Ministeriele Regeling (RTEV) waarin:

- o Breedte veiligheidszone, wel/geen plasbrandgebied, vervoershoeveelheden voor GR-berekeningen (=RO-zijde tabellen Weg, Water en Spoor);
- Saneringsregeling (maart 2010)

### **3) Implementatietraject**

#### **Basisnet Water**

- Monitoringsysteem (mei 2010)
- Vaststellen rekenprotocol Zeevaart

#### **Basisnet Weg**

- Afronden overleggen met gemeenten en RWS over resterende GR-aandachtspunten leidend tot Uitvoeringsprogramma (incl. fasering en wijze van financiering) overeengekomen maatregelen (w.o. aanpak omleidingsroute Noord-Tunnel) (maart 2010);
- Uitvoeren Uitvoeringsprogramma conform daarin geschetst tempo;
- Monitoringsysteem (mei 2010)

#### **Basisnet Spoor**

- Afspraken met gemeenten, ProRail en bedrijfsleven over te treffen maatregelen vastleggen in een Uitvoeringsprogramma (incl. fasering en wijze van financiering) (september 2010);
- Uitvoeren Uitvoeringsprogramma conform daarin geschetst tempo.
- Monitoringsysteem (juni 2010)
- Vaststellen rekenprotocol Spoor versie 10 (mei 2010)

#### **Algemeen**

- Aanpassen Handreiking Groepsrisico
- Opstellen specifieke handreiking voor Veiligheidsregio's?
- Inrichten Helpdesk Basisnet (voor vragen over toepassing BN-regelgeving en rekenmethodiek);
- Opstellen en uitvoeren saneringsprogramma.

### **4) Beheertraject (structurele taken Basisnet)**

#### **Vervoerszijde (VenW)**

- Monitoring vervoersstromen;
- Opstellen verwachtingen toekomstige stromen;
- Analyseren gerealiseerde en verwachte stromen irt risicoplafonds (blijven we binnen de grenzen);
- Zonodig nemen van maatregelen om binnen de plafonds te blijven;
- Rapportage aan de Kamer;

#### **RO-zijde (VROM)**

- Toezicht op uitvoering BTEV;

#### **Gezamenlijk (VenW en VROM)**

- Toekennen risicoplafonds aan nieuwe of aangepaste infrastructuur;
- Beheer rekenmethodieken (periodieke actualisatie); w.o. studie actualisatie faalkansen Spoor (oplevering medio 2011)
- In uiterste geval: aanpassen Basisnet.

# verslag

Contactpersoon

Datum  
16 december 2009

Nummer

Bijlage(n)

Verslag van 15 december 2009 Bestuurlijk overleg Basisnet  
 Datum bespreking 15 december 2009  
 Deelnemers Bestuurders (of hun vervangers):  
 (VenW, voorzitter), (VROM),  
 (Deltalinqs), (KNV-Spoorvervoer),  
 (VNG), (CTGG/VNPI), (SKVV)  
 en (CBRR)  
 (IPO), (VNG) en  
 (VNCI)  
 Overige aanwezigen:  
 (EZ), (VROM),  
 (VNG), (IPO) en (VenW)  
 (VenW) (IPO)  
 Afwezig zonder vervanging: (TLN).  
 Afschrift aan Ministers VenW en VROM; Bestuurlijk Overleg Basisnet,  
 NMB, Stuurgroep Basisnet

## Stand van zaken

De voorzitter deelt mee dat in de Stuurgroep Basisnet van 7 december één punt van zorg naar boven is gekomen, namelijk dat het bedrijfsleven onvoldoende zekerheid heeft voor het vervoer na 2020. Afgesproken is om de conceptbrief aan de Kamer nog niet aan te passen en om eerst over een viertal onderwerpen door te praten in het bestuurlijk overleg: verdere groei van het vervoer na 2020, aanpak van knelpunten en aandachtspunten, Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en afronding project Basisnet.

In het NMB van 10 december is afgesproken dat Rijk en medeoverheden met bedrijfsleven een taskforce instellen om na 2020 ruimte te creëren voor het vervoer. Afronding van Basisnet Spoor is nodig om PHS mogelijk te maken. Op 14 december is met het bedrijfsleven gesproken over de wijze waarop de groeiruumte gevonden kan worden.

## Taskforce robuustheid voor vervoer na 2020

Het bedrijfsleven constateert dat alle veiligheidsmaatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn worden ingezet om het Basisnet Spoor tot 2020 knelpuntvrij en zoveel mogelijk aandachtspuntvrij op te leveren. Het bedrijfsleven ziet grote

onzekerheden voor de verdere groeimogelijkheden van het vervoer tot 2040, zoals het rekenprotocol, terwijl de veiligheidsmaatregelen die zij zelf kunnen treffen vrijwel uitgeput zijn. Zij willen daarom een taskforce robuustheid 2040 die in de komende twee jaar een aantal opties verkent om een groeifactor van 1,5 tot 2 na 2020 te vinden. Het bedrijfsleven wil dat Rijk en medeoverheden zich met hen verplichten om dit mogelijk te maken. Rijk en medeoverheden zeggen hun maximale inzet toe, maar willen meer duidelijkheid over wat er van hen verwacht mag worden.

Afspraak: VenW stelt in overleg met CTGG een document op met een concrete opdracht van de taskforce, inclusief termijnen en de deelnemende partijen.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
16 december 2009

**Nummer**  
-

### **Knelpunten en aandachtspunten**

De medeoverheden constateren dat er grote voortgang gemaakt is in het verminderen van de veiligheidsrisico's. Helaas kan nog niet beschikt worden over de definitieve uitkomsten van de landelijke berekeningen, aangevuld met de uitkomsten van het lokale overleg. De zorgvuldigheid vereist dat deze uitkomsten eerst duidelijk en verifieerbaar moeten worden vastgesteld. De medeoverheden willen tijd om dit resultaat met de eigen achterban te bespreken.

Zij vragen om bij deze uitkomsten ook de volgende vragen te beantwoorden.

Kunnen de resterende risico's nog verder gereduceerd worden door bijvoorbeeld de Betuweroute of andere modaliteiten nog sterker te benutten? Het bedrijfsleven is van mening dat de mogelijkheden van andere modaliteiten al voldoende zijn verkend en dat hier niet teveel van moet worden verwacht. Ook willen de medeoverheden meer duidelijkheid over de saneringsregeling voor de knelpunten en over de vraag in hoeverre met lokale maatregelen de aandachtspunten kunnen worden opgelost. Het Rijk kan deze duidelijkheid pas definitief bieden na afronding van het nog lopende lokale overleg. Dat is voor 1 maart 2010.

Afspraak: VenW rapporteert over de uitgangspunten en de definitieve uitkomsten van de risicoberekeningen; de (voorlopige) uitkomsten van lokaal overleg en de toelichting op de afwegingen die daarbij zijn gemaakt.

### **Afronding**

Alle aanwezigen vinden het van belang dat de resultaten nu netjes landen, met behoud van tempo. De inzet is om op 28 januari 2010 het Basisnet Spoor in het NMB te bespreken. Daarbij worden vijf agendastukken voorgelegd: de herziene conceptbrief aan de Kamer, de opdracht aan de Taskforce, de risicoberekeningen, de Warme BLEVE afspraken en het Werkplan 2010.

Afspraak: VenW legt deze stukken in de eerste week van januari 2010 voor aan de CTGG, het NMB en aan de Stuurgroep Basisnet.

Voor 1 juni 2010 komt het Bestuurlijk Overleg Basisnet bij elkaar. Dan staat de voortgang van de uitwerking van de Basisnetten inclusief de regelgeving op de agenda. Het Basisnet Spoor moet dan zover zijn afgerond, dat PHS doorgang kan vinden.

## NMB Agenda

### Agenda Nationaal MobiliteitsBeraad

**Datum:** 28 januari 2010  
**Tijd:** 14:30 – 16:30 uur  
**Plaats:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Plesmanweg 1-6, Blauwe Zaal

	<b>Agendapunt</b>	<b>Doel / Toelichting</b>	<b>Bijlage</b>
<b>1</b> 14:30	<b>Opening, mededelingen en actualiteiten</b>	<b>Mededelingen (informereren)</b>  <b>Actualiteiten (informereren)</b>	nr. 1
<b>2</b> 15:00	<b>Conceptverslag</b>	<b>Vaststellen</b> Verslag NMB 10 dec. 2009	nr. 2
<b>3</b> 15:05		<b>Bespreken</b>	nr. 3

<b>4</b> 15:10	<b>Basisnet gevaarlijke stoffen Spoor</b>	<b>Bespreken</b>	nr. 4
<b>5</b> 15:50		<b>Bespreken</b>	nr. 5
<b>6</b>		<b>Ter kennisname</b>	nr. 6
<b>7</b>		<b>Ter kennisname</b>	nr. 7
<b>8</b>		<b>Ter kennisname</b>	nr. 8
<b>9</b> 16:00	<b>Rondvraag</b>		nr. 9
	<b>Sluiting</b>		

## Aanbiedingsformulier NMB

Agendapunt / onderwerp	4. Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor
Te behandelen op	28 januari 2010
Relatie Nota Mobiliteit	Het Basisnet is aangekondigd in de Nota Mobiliteit als instrument voor het realiseren van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ordening en veiligheid
Actor(en)	Gemeenten, Provincies, SKVV, Rijk (VenW, VROM, EZ, BZK), Chemische industrie, Vervoerders (weg, water, spoor), Havenbedrijven, Infrabeheerders, Hulpverleningsorganisaties
Betrokken personen	Vertegenwoordigers van alle bovengenoemde partijen participeren op alle niveaus van de projectorganisatie: werkgroepen, Projectgroep, Stuurgroep en Bestuurlijk Overleg.
Status	<p>Op 15 december 2009 is in het Bestuurlijk Overleg Basisnet (waarin bestuurders van gemeenten, provincies, SKVV en bedrijfsleven zitting hebben) afgesproken dat de volgende vijf stukken voorgelegd zullen worden aan het NMB van 28 januari 2010: 1) herziene concept-brief aan de Tweede Kamer over voortgang Basisnet; 2) opdracht aan de in te stellen Taskforce Groeirimte Vervoer na 2020; 3) de uitgangspunten en uitkomsten van de risicoberekeningen Basisnet Spoor; 4) de warme BLEVE-vrij afspraken met het bedrijfsleven en 5) het Werkplan Basisnet 2010.</p> <p>Parallel daaraan zullen deze stukken met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven worden besproken.</p> <p>N.B. Bijgaand worden vier van de vijf stukken voorgelegd. Het Werkplan Basisnet 2010 zal op basis van de in de brief aan de Kamer genoemde acties en termijnen worden herzien.</p>

Inhoud	<p>In de brief wordt aangegeven:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) welke getroffen en nog te treffen veiligheidsmaatregelen de kaders voor het ontwerp van het Basisnet Spoor vormen;</li> <li>2) hoe het tussenontwerp er uit ziet; met name welke beperkingen er worden gesteld aan het vervoer (risicoplafonds per baanvak) en aan de ruimtelijke ordening (in acht te nemen veiligheidszones);</li> <li>3) hoe resterende veiligheidsknelpunten worden opgelost;</li> <li>4) hoe tegemoet wordt gekomen aan de zorg van het bedrijfsleven dat het Basisnet Spoor nog onvoldoende perspectief biedt voor vervoersgroei na 2020.</li> </ol> <p>Dat laatste is nader omschreven in de taakopdracht van de Taskforce Groeirimte.</p> <p>In de brief is afgezien van een passage over de modal-shift van LPG van spoor naar binnenwater. In april 2008 is door de Minister van VROM aan de Kamer meegedeeld dat uit onderzoek is gebleken dat dit economisch niet haalbaar is. (bijlage 5 en 6) Wel wil VenW onderzoeken of in de relatie Rotterdam-Delfzijl modal-shift van spoor naar kustvaart een haalbare optie is.</p>
--------	---

Doel agendapunt	Ter bespreking
-----------------	----------------

## Bijlage bevat:

Naam / Omschrijving stuk	Ingebracht door	Bladzijden
<input type="checkbox"/> Concept-brief aan de Tweede Kamer (incl. bijlage)	VenW	...
<input type="checkbox"/> Opdracht Taskforce Groeirimte Vervoer	VenW	
<input type="checkbox"/> Uitgangspunten risicoberekeningen Spoor	VenW	
<input type="checkbox"/> Warme BLEVE-vrij afspraken	VenW	
<input type="checkbox"/> Brief VROM over LPG	VenW	
<input type="checkbox"/> Onderzoeksrapport Modal Shift LPG Vliiss - DU	VenW	



## Bijlage 4.2 Opdracht Taskforce groeiruinimte Vervoer na 2020

## Project Robuustheid spoorvervoer 2040

Organisatie:	Taskforce Robuustheid (RSV2040)
Datum:	23 december 2009
Projectleider:	Onafhankelijk voorzitter
Projectgroepleden:	CTGG: KNV: ProRail: Rijk: IPO: VNG:
Projectperiode:	Aanvang: 1 februari 2010 Afronding: 1 januari 2012

## Inhoud

<b>1.</b>	<b>Aanleiding</b>	
1.1.	Probleemomschrijving	pag. 2
1.2.	Doelstelling van het project	pag. 2
1.3.	Verwachte projectresultaten	pag. 2
1.4.	Projectafbakening	pag. 3
1.5.	Randvoorwaarden	pag. 3
1.6.	Relatie met andere projecten en/of initiatieven	pag. 3
<b>2.</b>	<b>Projectorganisatie, inrichting en verantwoordelijkheden</b>	
2.1.	Projectorganisatie: de interne opdrachtgever	pag. 4
2.2.	Projectorganisatie: de projectleider	pag. 4
2.3.	Projectorganisatie: de projectgroepleden	pag. 4
2.4.	Projectfasering	pag. 5
2.5.	Projectactiviteiten	pag. 5
2.6.	Communicatie	pag. 5
<b>3.</b>	<b>Projectbegroting</b>	
3.1.	Projectbegroting	pag. 6
3.2.	Kosten per activiteit	pag. 6
<b>4.</b>	<b>Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek</b>	
4.1.	Meerwaarde van het project	pag. 6
4.2.	Leerpunten	pag. 6
4.3.	Nadere of tussentijdse afspraken	pag. 6
4.4.	Projectlogboek	pag. 7

<b>1. Aanleiding</b>	
<b>1.1. Probleemomschrijving</b>  Wat is het geconstateerde probleem / vraagstuk?	Alle veiligheidsmaatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn worden ingezet om het Basisnet Spoor tot 2020 knelpuntvrij en zoveel mogelijk aandachtspuntvrij op te leveren. Het bedrijfsleven ziet grote onzekerheden voor verdere groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2040.
<b>1.2. Doelstelling van het project</b>  Hoe gaat het probleem opgelost worden?  Formuleer de doelstellingen <b>SMART</b> ( <i>Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden</i> ).	Het bedrijfsleven gaat in de komende 2 jaar samen met de overheid een aantal opties verkennen, om tussen 2020 en 2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te vinden. Specifiek: Het project richt zich op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Basisnet Spoor. Meetbaar: Uit een studie moet blijken wat het effect is van de verkende opties. Per optie wordt gezien wat het oplevert (veiligheidswinst, extra vervoercapaciteit) en tegen welke kosten. Door uitvoering te geven aan de opties die effect hebben en haalbaar en betaalbaar zijn, wordt voor de periode 2020-2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor nagestreefd. Acceptabel: De koepels van de deelnemende partijen worden voorafgaand aan de start van het project geïnformeerd en worden periodiek door korte voortgangsverslagen op de hoogte gehouden, zodat draagvlak ontstaat voor het onderzoek en de te verwachten oplossingen en uitkomsten. Realistisch: Door de inzet van opties vast te stellen ontstaat handelingsperspectief voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor na 2020. Tijdgebonden: Het project start per 1 februari 2010 en wordt uiterlijk afgerond op 1 januari 2012.
<b>1.3. Verwachte projectresultaten</b>  Het projectresultaat is een beleid, een instrument, een training of een actie waarmee het projectdoel wordt bereikt.	<b>Opties</b> - Het kwantificeren van de veiligheidswinst van ERTMS; - Het kwantificeren van de veiligheidswinst van de hotboxdetectie; - Het kwantificeren van de veiligheidswinst van verbeteringen in de bedrijfsvoering; - Het kwantificeren van de veiligheidswinst van permanente verbetering van de veiligheid zoals crashbuffers, overbufferbeveiliging en hittewerende bekleding; - Het inventariseren van de strategische reservecapaciteit op het bestaande spoor: dan zijn er meerdere routes tussen A en B, waarbij de som van de risicoruimten groter is dan de marktverwachting 2020; - Het inventariseren en mogelijk houden van extra capaciteit (andere route mogelijkheden) die ontstaat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, gelimiteerd tot de zuidelijke ontsluiting van Chemelot (bij Sittard), de Sloeboom en de studie van het Programma Hoogfrequent Spoor; - Het inventariseren van het belang van een minimale bebouwingsvrije zone voor de continuïteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen; - Het inventariseren van onderzoeksresultaten naar een modal shift van spoor naar water.

<p><b>1.4. Projectafbakening</b></p> <p>Wat zijn de grenzen (in tijd of bedrijfssonderdeel) van het project?</p>	<p>Het project start op 1 februari 2010 en richt zich nadrukkelijk op het verkennen van de opties die een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor na 2020 mogelijk maken. Het project gaat uit van het huidige rekenprotocol. Tot 1 maart 2010 wordt de opdracht waar nodig verder uitgewerkt door de taskforce. Vanaf 1 februari wordt gedurende 3 maanden door de werkgroep spoor een vooronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit vooronderzoek worden vervolgens op 1 mei 2010 aan de taskforce voorgelegd voor verdere analyse en uitwerking. De looptijd van het project eindigt wanneer de taskforce alle opties heeft verkend en hun bevindingen in een eindrapport aan de bestuurders van de koepels van hun respectievelijke achterbannen is opgeleverd. De uiterste opleverdatum voor dit eindrapport is 1 januari 2012. De taskforce zal op 15 mei 2010, 1 januari 2011 en op 1 juli 2011 twee voortgangs- respectievelijk een tussenrapportage opstellen en deze voorleggen aan de minister van VenW, opdat de kansrijke opties ook tijdig kunnen worden ingevoerd.</p>
<p><b>1.5. Randvoorwaarden</b></p> <p>Bij de aanvang van het project is het raadzaam vast te leggen welke zaken geregeld moeten zijn om de slaagkans van het project zo groot mogelijk te maken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De bestuurders van de betrokken koepels hebben toegezegd zich maximaal in te spannen om de onder 1.3. genoemde opties samen te verkennen en zich daarbij in te spannen om een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen na 2020 mogelijk te maken;</li> <li>- Door VenW wordt € 60.000 beschikbaar gesteld voor de ondersteuning van de taskforce met een voorzitter en secretaris zodat ze optimaal in staat is de opdracht te verwezenlijken;</li> <li>- Alle deelnemers van de taskforce worden gedurende de loop van het project voor gemiddeld 4 uur per week vrijgesteld om werkzaamheden in het kader van het project uit te voeren.</li> </ul>
<p><b>1.6. Relatie met andere projecten en/of initiatieven</b></p> <p>Mogelijk zijn er relaties tussen het project en andere initiatieven binnen de organisatie. Onderzoek en beschrijf deze relaties en beoordeel of een gezamenlijke aanpak of afstemming mogelijk effectief kan zijn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De taskforce zal op de hoogte worden gehouden van de vorderingen van het onderzoek faalkansen spoor;</li> <li>- De taskforce zal op de hoogte gehouden worden van de procedure aanpassingen om te komen tot een wijziging van het rekenprotocol.</li> </ul>

<b>2. Projectorganisatie, inrichting en verantwoordelijkheden</b>		
<b>2.1. Projectorganisatie</b> <b>Rol: de opdrachtgevers</b>  (De bestuursvertegenwoordigers van Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven)  <b>Rol:</b> gericht op het sturen van de voortgang en op een beheersbare wijze een eindresultaat weten te halen. Een mandaat aan de taskforce om zich maximaal in te zetten voor de doelstelling van het project.	<u>Naam en handtekening:</u>  Rijk:  CTGG:  KNV:  IPO:  VNG:	
<b>2.2. Projectorganisatie</b> <b>Rol: de voorzitter van de taskforce</b>  (de opdrachtnemer van het project)  <b>Rol:</b> planning en coördinatie van alle uitvoerende activiteiten binnen het project. Bevoegdheid om mensen en middelen aan te wenden ter realisatie van de projectresultaten.	<u>Naam en handtekening:</u>  De voorzitter:	
<b>2.3. Projectorganisatie</b> <b>Rol: de leden van de taskforce</b>  <b>Rol:</b> leveren van inhoudelijke bijdrage op basis van eigen deskundigheid en ondersteunen van de voorzitter/projectleider. Contacten onderhouden met de eigen achterban/koepel, zorgdragen voor onderlinge afstemming en informatieverstrekking naar de voorzitter/projectleider.	<u>Naam:</u>  Naam  Naam  Naam  Naam  Naam  Naam  Naam	<u>Rol/functie binnen de projectgroep:</u>  Secretaris  Lid namens Rijk  Lid namens CTGG  Lid namens KNV  Lid namens ProRail  Lid namens IPO  Lid namens VNG

<b>2.4. Projectfasering</b>  <u>Fasen:</u> Vorbereidingsfase Inventarisatiefase  Analysefase Uitwerkingsfase Afrondingsfase	<u>Wat:</u> Nadere invulling opdracht Vooronderzoek opties Voortgangsrapportage 1 Voortgangsrapportage 2 Tussenrapport Eindrapport	<u>Wanneer gereed:</u> 1 maart 2010 1 mei 2010 15 mei 2010 1 januari 2011 1 juli 2011 1 januari 2011		
2.5. Projectactiviteiten	Activiteit:	Uitgevoerd door:	Wanneer:	
			Van	Tot
<b>Fase 1:</b> Vorbereidingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opstellen projectgroep</li> <li>- Inrichten projectgroep en interne projectleider</li> <li>- Ondertekening/waarborging samenwerkingsovereenkomst tussen opdrachtgever en interne projectleider</li> </ul>	VenW i.o.m. voorzitter Taskforce	1/1 '10	1/3
<b>Fase 2:</b> Inventarisatiefase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vooronderzoek opties</li> <li>- Brononderzoek</li> <li>- Rapportage werkgroep spoor</li> <li>- Voortgangsrapportage 1</li> </ul>	Werkgroep Spoor i.o.m. Taskforce	1/2	1/5
<b>Fase 3:</b> Analysefase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitwerken opties</li> <li>- Onderzoeken veiligheidswinst</li> <li>- Onderzoeken capaciteitswinst</li> <li>- Inventariseren kosten</li> <li>- Voortgangsrapportage 2</li> </ul>	Taskforce	1/5	1/1 '11
<b>Fase 4:</b> Uitwerkingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaststellen veiligheidswinst</li> <li>- Vaststellen capaciteitswinst</li> <li>- Inventariseren draagvlak voor uitvoering</li> <li>- Tussenrapportage</li> </ul>	Taskforce	1/1	1/7
<b>Fase 5:</b> Afrondingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terugkoppeling tussenrapportage met opdrachtgevers</li> <li>- Eindevaluatie robuustheid</li> <li>- Eindrapportage</li> <li>- Projectbeëindiging</li> </ul>	Taskforce i.o.m. bestuurlijke opdrachtgevers	1/7	1/1 '12
<b>2.6. Communicatie</b>  Op welke wijze vindt tijdens het project en na afloop daarvan de communicatie plaats met bestuurlijke opdrachtgevers, achterban, en andere betrokkenen of belanghebbenden.	<u>Actie:</u>  1 Met bestuurlijke opdrachtgevers  2 Met achterban  3 Met andere betrokkenen of belanghebbenden	Data: Opdrachtverlening, Voortgangsrapportages, Tussen- en eindrapportage  Data: Tweede voortgangsrapportage, Tussen- en eindrapportage  Data: Rapportage door VenW aan Tweede Kamer (nader te bepalen)		

<b>3 Projectbegroting</b>			
<b>3.1. Projectbegroting</b>	Belangrijk is een inzichtelijke relatie aan te brengen tussen de kosten op uw begroting en de activiteiten.		
<b>3.2. Kosten per activiteit</b>			
Activiteiten	Omschrijving kosten:	EUR	
Projectleiding	Voorzitterschap	10.000	
Verslagen, analyse, opstellen rapportage	Secretaris	40.000	
Overleg	Vergaderruimte e.d.	10.000	
<b>Totale kosten van het project</b>			EUR 60.000
<b>Overige kosten</b>	Beschikbaarstelling leden projectgroep op eigen kosten deelnemende partij	PM	
<b>Totale kosten van het project</b>			EUR 60.000 + PM
<b>Van de totale projectkosten wordt uit <i>door VenW</i> gefinancierd:</b>			EUR 60.000
<b>4. Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek</b>			
<b>4.1. Meerwaarden van het project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Duurzaam verbinden van industriële activiteiten in binnen en buitenland;</li> <li>- Handelingsperspectief voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor na 2020;</li> <li>- Vergroten van inzicht in risicoruimte en capaciteitsontwikkeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.</li> </ul>		
<b>4.2. Leerpunten</b>	B.v. m.b.t. knelpunten of successen ..... ..... ..... .....		
<b>4.3. Nadere of tussentijdse afspraken</b>	B.v. m.b.t. afwijkingen van of bijstellingen op het oorspronkelijk projectplan ..... ..... ..... .....		

#### 4.4. Projectlogboek

B.v. m.b.t. interne afspraken, externe contacten of bijgewoonde overleggen, belangrijke momenten, gebruikte modellen of aanpakken, etc. U kunt dit logboek gebruiken voor het opstellen van de uiteindelijke projectevaluatie

.....

.....

.....

.....

**Laat na het volledig invullen van dit projectplan en de projectbegroting de opdrachtnemer en de opdrachtgever voor akkoord ondertekenen en voeg dit oorspronkelijk document toe aan het projectdossier.**

**Een "werk"-versie van dit hulpdocument kunt u gebruiken om tussentijds uw leerpunten in vast te leggen, afspraken in vast te leggen en het projectlogboek bij te houden.**

Den Haag, 23 december 2009

## Bijlage 4. 3

### Uitgangspunten Ontwerp Basisnet Spoor

Den Haag, 24 december 2009

In deze notitie is aangegeven welke ontwerpcriteria zijn gehanteerd en hoe deze een rol hebben gespeeld in het ontwerpproces. Vervolgens is per route onderbouwd welke warme BLEVE-vrij (WBV) percentages zijn gehanteerd. Tenslotte is de stand van zaken aangegeven van het lopende overleg met de gemeenten die na het treffen van de generieke maatregelen (ATBVv, routeren en WBV) een groepsrisico hebben boven de oriëntatiewaarde en/of een kwetsbaar object of bouwplan hebben. Dit geeft enig inzicht in de mate waarin we er in slagen om het ontwerp niet alleen knelpuntvrij op te leveren, maar ook om er voor te zorgen dat in 2020 de oriënterende waarde van het groepsrisico op zo weinig mogelijk plaatsen wordt overschreden.

#### 1. Ontwerpcriteria en ontwerpproces

De ontwerpcriteria zijn:

1. Garanderen bereikbaarheid belangrijkste gebieden in binnenland en onze buurlanden (Antwerpen, Gent en Ruhrgebied) waarin industriële activiteiten plaatsvinden;
2. Respecteren bestuurlijke afspraken NSP, Eindhoven, Dordrecht en NaNoV;
3. Knelpuntvrij en zoveel mogelijk aandachtspuntvrij (mits haalbaar en betaalbaar)
4. Maximaal gebruik Betuweroute ter ontlasting van Brabantroute (mits niet onredelijk omrijden of onnodig door Ruhrgebied);

Stappen in het ontwerpproces om te komen tot het Basisnet Spoor:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen in 2020, beleidsvrij. Beleidsvrij betekent: geen Basisnet Spoor, geen nieuwe infrastructuur (m.u.v. Hanzelijn), voorkeursroute vervoerders. Resultaat: voldoet niet aan criteria 2 t/m 4. Hoogste groepsrisico's in Rotterdam (44xOW), Eindhoven (44), Tilburg (39) en Dordrecht (38).
- Eerste slag: voorkeursrouteringen werkgroep spoor (Rotterdam – Duitsland over Betuweroute ipv over Venlo) en WBV-medium, conform afspraak stuurgroep Warme Blevé Vrij. Bedrijfsleven wil zoveel mogelijk vrij verkeer van WBV-stromen. Resultaat:



beter, maar voldoet nog steeds niet aan criteria 2 en 3 en maar deels aan criterium 4. Hoogste groepsrisico's in Tilburg (22xOW), Eindhoven (20), Breda (12) en Dordrecht (12).

- Tweede slag: extra maatregel is aansluiten op de (mondelinge) WBV-afspraken met individuele bedrijven, die buiten Roosendaal-Dordrecht en Betuweroute vrijwel overal neerkomt op WBV-max. Met de vervoerders vindt nog overleg plaats over de schriftelijke vastlegging van de afspraken. Daarnaast wordt de NSP Breda gerespecteerd. Resultaat: veel beter; er resteren in 19 gemeenten nog groepsrisico's hoger dan de oriëntatiewaarde en/of kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour. Voldoet aan criteria 1 en 2 grotendeels aan criteria 3 en 4. Hoogste groepsrisico's in Dordrecht (OWx13) en in Tilburg (8).

## 2. Toelichting WBV % per traject.

Op 8 december 2009 is door Arcadis een notitie opgesteld met de routekeuzes voor het ontwerp Basisnet Spoor. De routekeuzes zijn besproken in de Werkgroep Spoor. Onderstaand is per route aangegeven van welk WBV-scenario is uitgegaan.

De hieronder vermelde stromen komen uit de eerdergenoemde notitie van Arcadis.

Waarom is voor Noord-Nederland uitgegaan van WBV-max:

- Het verkeer Rotterdam – Delfzijl is uitsluitend containervervoer met herkomst en bestemming in Nederland (stroom 8 en 10). Met de containersector is WBV-max afgesproken;
- De stroom Oldenzaal – Roosendaal is WBV; het inkomend verkeer uit Oldenzaal ook conform mondelinge afspraak met DB-Schenker; het inkomend verkeer uit Roosendaal moet over RoBel en Betuweroute indien niet WBV samengesteld (stroom 11);
- De stroom Rotterdam – Oldenzaal is WBV; het inkomend verkeer uit Oldenzaal ook conform mondelinge afspraak met DB-Schenker; het verkeer uit Rotterdam moet over de Betuweroute indien niet WBV samengesteld.

Waarom is voor Zuid-Nederland uitgegaan van een mix van WBV-med en WBV-max:

- Het inkomende grensoverschrijdende verkeer met België komt binnen met WBV-med samenstelling (stromen 3/4,6 en 7). Dit is de huidige situatie (50%); het is moeilijk om hier met de veelheid van buitenlandse vervoerders afspraken te maken.
- De stroom Roosendaal – Venlo (oostelijk deel Brabantroute) is WBV; dit kan voor Chemelot gezien de afspraken met Sabic en DSM (stroom 3);
- Het gevolg is dat de niet WBV stroom Roosendaal met bestemming Duitsland over de Betuweroute moet met WBV-med samenstelling (stroom 4);

- De stroom Zeeland - Duitsland is WBV gezien de afspraken met Sloe (VoPak bloktreinen en rest zijn containers);
- De stroom Venlo –Chemelot zou WBV kunnen zijn; gerekend is met WBV-med (stroom 5).

### **3. Uitkomsten lokaal overleg (indicatief)**

Er is overleg gevoerd met 18 gemeenten. Twee gemeenten worden nog bezocht. Technisch gesproken viel het overleg met Arnhem buiten de criteria voor een bezoek (OW GR > 1 en/of knelpunten)

In vrijwel alle gemeenten moeten uit zorgvuldigheid nog lokale detailberekeningen gemaakt worden.

Genoemde berekeningen worden uitgevoerd in de maanden januari en februari 2010. Voor enkele gemeenten is het wenselijk ook de nulsituatie in 2007 door te rekenen i.v.m. de bepaling van de uitgangspunten voor de saneringsregeling. Prioriteit ligt bij Drechtsteden en Tilburg, i.v.m. mogelijk bestuurlijk overleg.

Daarnaast is afgesproken om de voor Delfzijl en Chemelot afwijkende vervoersprognoses door te rekenen. Dit gebeurt onder de randvoorwaarde dat dit inpasbaar moet zijn in het Basisnet.

## BIJLAGE 4.4

### Stand van zaken warme-BLEVE-vrij (WBV) samenstellen van treinen

5 januari 2010

*100% veilig bestaat niet, maar het Rijk en het bedrijfsleven nemen hun verantwoordelijkheid om het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen veiliger te maken binnen de mogelijkheden die er zijn. Voor het WBV rijden betekent dat dat zij hun best doen om treinen zodanig samen te stellen dat het warme-BLEVE-  
risico veel kleiner wordt.*

Dit standpunt is en wordt nader geconcretiseerd door afspraken en toezeggingen. Rijk en CTGG hebben hierover het volgende besloten op grond van de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek:

- Het zogeheten "WBV-medium" scenario wordt als *uitgangspunt* gehanteerd voor het maken van afspraken met bedrijven en voor de rekenmodellen. Dit komt neer op gemiddeld 80% WBV samengestelde treinen<sup>1</sup>.
- De *ambitie* ligt echter op het niveau van het "WBV-maximum" scenario.
- De internationale afspraken blijven op de agenda staan, maar de *prioriteit* ligt bij de met Nederlandse partners te realiseren maatregelen.

Tot nu toe zijn de volgende resultaten behaald:

1. De brancheorganisaties VNCI, VNPI en CTGG<sup>2</sup> hebben aan VenW een gezamenlijke brief gestuurd waarin zij toezeggen te zullen "bevorderen dat hun leden voor wie het "warme-BLEVE-vrij" samenstellen van treinen van toepassing zou kunnen zijn, zich aansluiten bij de intenties daarover van het bedrijfsleven". Daarnaast brengen zij het onderwerp WBV samenstellen in hun (internationale) gremia onder de aandacht.
2. Voor het containervervoer (6-8% van het relevante vervoer) wordt een convenant gesloten met de intermodale railtransportsector (beheerders van containerterminals voor op- en overslag en intermodale railoperators). Aan deze bedrijven is verzocht om vooruitlopend op het sluiten van het convenant de bereidheid voor het WBV samenstellen schriftelijk te bevestigen. Zes van de negen bedrijven hebben dit inmiddels gedaan. Dit leidt tot 100% WBV containervervoer met herkomst Nederland en 80% met herkomst buitenland.
3. Verladers committeren zich (al dan niet middels een vastgelegde toezegging) aan het WBV samenstellen van treinen op hun eigen terrein en aan het stellen van WBV vervoer 'buiten de poort' als voorwaarde in hun contracten met vervoerders.
4. Met vervoerders in het ketelwagenvervoer is overleg gaande.

Door de toezeggingen en nog te maken afspraken wordt verwacht dat een percentage van circa 90% WBV treinen wordt bereikt.

<sup>1</sup> Een trein is WBV samengesteld als de afstand in de trein tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde wagen of container met samengeperst of vloeibaar gemaakt brandbaar gas (dit betreft de GEVI-codes 23, 239 of 263) en een geheel of gedeeltelijk gevulde wagen of container met zeer brandbare vloeistof (dit betreft de GEVI-codes 33, 333, 336, 338, 339, X323, X333 of 338) groter is dan 18 meter.

<sup>2</sup> VNCI: Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie. VNPI: Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie. CTGG: Commissie Transport Gevaarlijke Goederen.

# verslag

Verslag van	NMB
Datum bespreking	28 januari 2010
Deelnemers	zie bijlage
Afschrift aan	leden
Bijlage	(1) Lijst van aanwezigen

**Datum**  
8 februari 2010

**Nummer**  
2010-1

**Bijlage(n)**  
1

## 1. Opening

De Minister opent de vergadering en heet ieder welkom.

Als nieuw lid wordt (delegatie IPO) welkom geheten, die in de plaats komt van in verband met de komst van minister Cramer, die weer spoedig weg moet, zal de agenda in andere volgorde worden afgelopen.

#### **4. Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen - spoor**

Minister Eurlings leidt dit als volgt in:

In het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 15 december 2009 is afgesproken om de brief over het Ontwerp Basisnet Spoor op enkele punten aan te passen, omdat het op onderdelen vergevorderd maar nog niet af is. In de brief is duidelijk aangegeven hoe alle bouwplannen ongeacht hun tijdshorizon in het Ontwerp Basisnet Spoor zijn meegenomen. Ook is de afspraak verwerkt dat vóór 1 juni 2010 bestuurlijk overleg zal plaatsvinden over de twee nog lopende onderwerpen:

- het resultaat van het overleg met de 20 gemeenten over de resterende knelpunten en aandachtspunten en
- de voortgang van de taskforce die de groeiruumte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen na 2020 verkent.

Door deze afspraken is het mogelijk om

- de definitieve risicobeelden voor deze gemeenten in de komende maanden zorgvuldig te onderbouwen, inclusief de te treffen veiligheidsmaatregelen en

een aantal maatregelen die na 2020 mogelijk groeiruumte geven aan het vervoer te verkennen op effectiviteit, kosten en haalbaarheid.

Op 22 januari heb ik overleg gehad met de minister van VROM. Daarbij zijn drie belangrijke afspraken gemaakt.

- De ambitie voor het knelpuntvrij en zoveel mogelijk aandachtspuntvrij opleveren van het Basisnet Spoor blijft ongewijzigd. We wachten hier eerst de uitkomsten van het lokale overleg af.
- De Minister van VROM wil de hotbox detectie niet op voorhand van de uitkomsten van het lokale overleg toekennen aan het vervoer; zij wil deze nog kunnen inzetten voor de lokale knel- en aandachtspunten.

Afgesproken is dat VROM in de komende maanden samen met VenW het draagvlak voor één convenant voor warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen gaat verkennen. Op 25 januari is de Basisnet brief aan de Kamer besproken met het bedrijfsleven.

- Het bedrijfsleven wil dat de Taskforce Robuustheid nog wat steviger tot zijn recht moet komen in de brief. Als het niet lukt om met de Taskforce na 2020 een groeiruumte van 1,5 te vinden, ontstaat in hun ogen een nieuwe situatie die een nieuwe bestuurlijke afweging vraagt.

In beide overleggen is het nuttig gebleken om toch iets te zeggen over het lopende overleg met de 20 "knelpuntgemeenten".

- Naar verwachting daalt het aantal knelpunten en de oriëntatiewaarden van het groepsrisico sterk in de lokale verkenning, zelfs zonder aanpassing van bouwplannen. De minister spreekt zijn positieve verwachting uit dat een deel zichzelf op zal lossen.
- Wij willen het echter eerst zeker weten. Geen dagkoersen meer. Daarom wordt er nu hard aan gerekend en intensief met de gemeenten overlegd. De definitieve uitkomst verwacht ik in de komende maanden.

Voor minister Cramer en Eurlings is van belang te vernemen hoe de medeoverheden nu staan in dit dossier. Ze zouden de brief over het Basisnet Spoor zo mogelijk nog in februari 2010 willen toesturen aan de Kamer, zodat de belangrijkste piketpalen zijn geslagen en het Basisnet in de komende maanden verder kan worden uitgewerkt.

In de Tweede Kamer is grote waardering voor het proces. De Kamer maant echter wel aan tot spoed. Dat wil zeggen dat hij niet te ver het voorjaar in mag worden ingediend. Minister

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
8 februari 2010

**Nummer**  
2010-1

Minister Cramer vult aan:

Op 22 januari heb ik met de minister van VenW een aantal afspraken gemaakt. Daarbij is van belang dat we goed onderzoeken hoe de knelpunten worden opgelost en hoe we de aandachtspunten zoveel mogelijk kunnen reduceren:

- Tegen die achtergrond wordt het definitieve ontwerp nog getoetst aan de vraag of de Betuweroute zoveel als mogelijk is benut.
- Ook vind ik het belangrijk dat we onderzoeken of we de Warme BLEVE afspraken met alle partijen alsnog kunnen onderbrengen in één convenant. Met DSM is dat ook gelukt en SABIC verzoekt zelf om een convenant. DSM geeft aan dat het ammoniakconvenant onverwacht ook logistieke voordelen oplevert. Derhalve is het de moeite waard om te bezien of het mogelijk is om met alle partijen tot één convenant te komen. Het voordeel is dat er dan een "level-playing-field" tot stand komt. Het Basisnet Spoor hoeft overigens niet te wachten op de uitkomsten van dit proces.
- Met betrekking tot de hotbox detectie is een stap terug gezet. Het is niet aan de orde om het effect van deze maatregel nu aan het vervoer toe te kennen. Deze maatregel wil ik indien nodig kunnen inzetten om het aantal lokale knelpunten verder te verminderen.
- De tussenresultaten van het onderzoek in de gemeenten waar nog op te lossen knel- en aandachtspunten zijn ziet er overigens gunstig uit. Er resteren op dit moment nog zo'n 20 knelpunten, terwijl het onderzoek nog loopt. Hier lijkt de ambitie dus haalbaar en betaalbaar. Ook voor de groepsrisico's zijn de verwachtingen positief, maar hier gaat nog wel enig rekenwerk aan vooraf voordat we duidelijkheid hebben.
- Tenslotte wijs ik op de afspraken met de Gasunie. Met de Gasunie zijn we er uit hoe we met knelpunten en aandachtspunten moeten omgaan. Basisnet is nu het sluitstuk van deze aanpak.

Gedeputeerde  
VNG:

verwoordt het standpunt van de IPO, SKVV en

- Allereerst zijn de medeoverheden zeer verheugd over de tariefkorting die voor de Betuweroute is ingesteld.
- Ook is er grote tevredenheid over de bereikte afspraken over Warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Vooral de inzet van de vervoerders voor het inkomende vervoer uit Duitsland is een positief signaal. Het zou nog mooier zijn als voor het inkomende verkeer uit België een soortgelijk resultaat bereikt kan worden. De ministers wordt gevraagd zich hiervoor in te zetten.
- Er is grote behoefte aan transparantie van berekeningen en robuustheid van uitkomsten. Geen dagkoersen en fouten in kaarten meer.
- De brief aan de Kamer kan – rekening houdend met de eerder in dit overleg gedane uitspraken – verstuurd worden. Benadrukt moet worden dat de uitkomsten in de brief nog indicatief zijn.

- De opzet voor de Taskforce Robuustheid 2040 dient eerst te worden besproken in de Stuurgroep Basisnet. Duidelijk moet worden wie welke verantwoordelijkheden heeft en waar de groeifactor na 2020 vandaan moet komen. En welke veiligheidswinst aan het vervoer ten goede komt.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
8 februari 2010

**Nummer**  
2010-1

De heren \_\_\_\_\_ geven aan dat zij zich aansluiten bij het betoog van gedeputeerde \_\_\_\_\_ De heer \_\_\_\_\_ vult aan dat het SKVV wil participeren in de Taskforce. \_\_\_\_\_ zijn van mening dat de Taskforce niet alleen moet kijken naar meer ruimte voor goederenvervoer, maar ook naar ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zal in de Stuurgroep Basisnet bij de bespreking van de Taskforce aan de orde gesteld worden. \_\_\_\_\_ missen in de brief een passage over de relatie tussen het basisnet spoor en het Programma Hoogfrequent Spoor. Die zal nog worden toegevoegd

Minister Cramer reageert als eerste in verband met het feit dat zij naar de Kamer moet. Zij maakt excuses voor de dagkoersen. In maart 2010 zullen alle rekenlagen zorgvuldig en koersvast gepresenteerd worden. Met betrekking tot de Taskforce gaat het om de langere termijn. De korte termijn is daarmee duidelijk.

Minister Eurlings bedankt minister Cramer voor haar inzet voor het Basisnet en voor de samenwerking bij het opstellen van de brief. Hij constateert dat het Basisnet duidelijk maakt dat er een duurzaam evenwicht tussen veiligheid, ruimtelijke ontwikkelingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is. Het is daarmee ook een resultaat van ons allen. Belangrijk is dat we nu goede procesafspraken maken om tot een goede uitwerking te komen.

**Beslissing:** Het NMB beslist als volgt:

- Minister Eurlings zal zich inzetten om ook de zuiderburen te verleiden om treinen Warme BLEVE-vrij (WBV) samen te gaan stellen. We kunnen dit niet eenzijdig wettelijk afdwingen, dus moeten we het bedrijfsleven hiertoe verleiden. Hij zet zich daarnaast met het bedrijfsleven in om tot een internationale afspraak over WBV samenstelling van treinen te komen. Het zal evenwel niet eenvoudig zijn om alle landen (snel) over te halen om mee te doen.
- De mogelijkheden van één WBV-convenant of andere nadere afspraken zullen verder worden verkend door de koplopers te volgen.
- De SKVV kan voortaan participeren in de Taskforce Robuustheid 2040. In de Stuurgroep Basisnet zal de invulling van de opdracht van de Taskforce besproken worden. De door het bedrijfsleven gevraagde groeifactor van 1,5 tot 2 voor de periode 2020-2040 is vergeleken met gerealiseerde groeicijfers niet extreem. Deze groei mag evenwel niet aan het vastgelegde veiligheidsniveau tornen.
- De tekst voor de brief aan de Kamer zal op basis van het voorgaande en het overleg met het bedrijfsleven nog op enkele punten worden aangepast en schriftelijk aan u worden voorgelegd.

Minister Cramer en  
vergadering.

(ambtelijke ondersteuning) verlaten de



## AGENDA

### Bestuurlijk Overleg Basisnet

Donderdag 8 juli 2010

17.00 - 18.00 uur,

Ministerie VenW, Plesmanweg, Gele Zaal

Uitgenodigde bestuurders: minister Eurlings (VenW), minister Huizinga (VROM), (IPO, ged. Zuid Holland), (IPO, ged. Zeeland), (VNG, weth. Rotterdam), (VNG), (SKVV), (VNCI), (Deltalinqs), (CBRB) en (KNV spoorgoederenvervoer)  
Verder uitgenodigd: mw. (VNCI), (KNV), (VNG), (IPO), (vz. Stuurgroep), (VROM), (EZ) en (vz. Werkgroep Spoor)

#### 1. Opening en welkom door minister Eurlings

#### 2. Bespreken restpunten bestuurlijke afspraken Basisnet Spoor

Bijgaand treft u de eerder gemaakte afspraken aan, die ook zijn besproken in de Stuurgroep Basisnet. De daar gemaakte toezeggingen zijn verwerkt (rijksafpraak 7, afspraken met bedrijfsleven 6 en 12).

In de overleggen met de Taskforce Brabanthroute en met de CTGG is al aangekondigd om nog enkele punten in dit overleg te bespreken: gebruik route Elst-Oldenzaal, aanvullende lokale maatregelen en startdatum MIRT verkenning Rotterdam-België. Doel is om na deze bespreking in te stemmen met het gehele pakket van afspraken.

##### a. Rijksafspraken 11 mei 2010

##### b. Afspraken Rijk met Taskforce Brabanthroute 4 juni 2010

##### c. Afspraken Rijk met bedrijfsleven (CTGG) 9 juni 2010

#### 3. Brief aan de Kamer

Bijgaand treft u een korte conceptbrief aan de Kamer aan, waarin de bestuurlijk overeenstemming wordt gemeld. De eindredactie is afhankelijk van de uitkomsten van agendapunt 2. In de overleggen van 4 en 9 juni 2010 is afgesproken om ook een persbericht uit te brengen.





**a. Concept brief Overeenstemming over Basisnet Spoor**

**4. Rondvraag en sluiting**

**Ter informatie:**

**Rijksontwerp Basisnet Spoor**

Bijgaand treft u de kaarten met vervoersstromen aan, die in de risicoberekening van het Rijksontwerp zijn gebruikt. De Uitgangspunten Risicoberekeningen Basisnet Spoor staan sinds 1 juli 2010 op de VenW site. De uitkomsten van de berekeningen treft u aan in de PR en GR kaarten.

- a. Kaarten met vervoersstromen Rijksontwerp**
- b. Kaarten met uitkomsten risicoberekeningen Rijksontwerp**

# verslag

Verslag van 8 juli 2010  
Datum bespreking  
Deelnemers

Bestuurlijk overleg Basisnet

8 juli 2010

Bestuurders (of hun vervangers):

(VenW, voorzitter), (VROM),  
(VNCI), (Deltalinqs),  
(KNV-Spoorvervoer/CTGG), (IPO),  
(IPO), (SKVV) en (CBRB)  
(VNG), (VNG) en  
(CTGG/VNCI)

Overige aanwezigen:

(VenW), (VROM),  
(EZ) (VenW)  
(EZ), (IPO) en  
(VNG)

Afschrift aan

Ministers VenW, VROM, EZ en BZK; Bestuurlijk Overleg  
Basisnet, NMB, Stuurgroep Basisnet

Datum  
8 juli 2010

Nummer  
-

Bijlage(n)  
-

## 1. Opening en welkom

... opent de vergadering. Hij geeft aan dat minister ... nog onderweg is van een vorig overleg en iets later aanwezig zal zijn. ... geeft aan dat minister ... helaas verhinderd is en dat hij haar vervangt. De aanwezigen stellen zich kort aan elkaar voor.

## 2. Bespreken restpunten bestuurlijke afspraken Basisnet Spoor

... geeft namens rijkszijde zijn complimenten dat we tot deze afspraken zijn gekomen. Op 15 december 2009 is het Bestuurlijk Overleg Basisnet voor het laatst bijeen geweest. Toen is met elkaar afgesproken om de bestuurlijke besluitvorming van het Ontwerp Basisnet Spoor vóór 1 juni 2010 af te ronden. Vandaag is het zover. In de afgelopen weken zijn er afspraken gemaakt met diverse medeoverheden en met het bedrijfsleven. Vandaag ligt het resultaat voor ons: drie afsprakenlijsten die één geheel vormen.

geeft namens de minister van VenW aan dat in dit overleg met elkaar de aangekondigde restpunten doorgenomen worden, maar dat hij voorafgaand, mede namens zijn collega's van VROM, EZ en BZK, nog iets wil zeggen over de totstandkoming van het voorliggende resultaat.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
8 juli 2010

**Nummer**  
-

In de Basisnet brief aan de Kamer van 18 februari 2010 was duidelijk dat er een aantal punten waren waar aanvullend onderzoek nodig was. In willekeurige volgorde:

Er is in maart 2010 een Taskforce Robuustheid ingesteld om met het bedrijfsleven te verkennen of er ook na 2020 voldoende groei ruimte is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Taskforce heeft gerapporteerd dat er vertrouwen is dat een groei ruimte van een factor 1,5 tot 2 gerealiseerd kan worden. Inmiddels heeft de Taskforce opdracht gekregen dit voor eind 2011 verder uit te werken.

Kabinet en Kamer wilden onderzocht hebben in hoeverre het gebruik van de Betuweroute gemaximaliseerd kon worden. Dit is nader onderzocht. Daarbij is ook geconstateerd dat de inzichten over de haalbaarheid hiervan ver uiteen liepen, zowel aan rijkszijde als ook tussen bedrijfsleven en betrokken gemeenten.

De bestuurlijke afspraken worden in dit ontwerp gerespecteerd. Hierbij heeft de vervoersafpraak in het NSP Breda een cruciale rol gespeeld. Deze afspraak is bepalend en beperkend gebleken voor het gebruik van de Brabanneroute. De keerzijde hiervan is dat de Drechtsteden extra belast worden.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ten noorden van de Betuweroute werden hoge groepsrisico's vooral bepaald door de transportstroom over Rotterdam via Amsterdam, Amersfoort en Oldenzaal naar noordoost Europa. Deze stroom is in het Rijksontwerp over de Betuweroute via Zevenaar afgewikkeld. Het punt over het gebruik van de route Elst – Oldenzaal grens komt later in dit overleg aan de orde.

Voor de knelpunten is een milde saneringsregeling in voorbereiding. De financiering voor de oplossing van deze knelpunten is inmiddels veilig gesteld.

Voor de drie gemeenten met het hoogste groepsrisico (Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht) is nog verder gezocht. Met een "alles uit de kast" aanpak en aanpassing van bouwplannen kan samen nog een verdergaande veiligheidswinst worden bereikt.

Resumerend: Er ligt een resultaat op tafel waarbij alle partijen het gezamenlijk belang hebben laten voorgaan boven het geheel vasthouden aan het eigen belang. Op deze manier heeft eenieder het mogelijk gemaakt om op dit complexe dossier met moeilijk te verenigen belangen de gezamenlijke winst te realiseren.

Het bedrijfsleven en de medeoverheden onderschrijven de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken. Zij spreken hun waardering uit over het proces van totstandkoming van de afspraken.

stelt voor om vandaag na de bespreking van de restpunten en van het gebruik van de route Elst – Oldenzaal grens in te stemmen met het totale pakket van afspraken. Hij vraagt wie als eerste een reactie wil geven.

... wil graag een opmerking vooraf maken. Het Basisnet Spoor dat vandaag voorligt levert veel herroutering op. Dat gaat natuurlijk niet vanzelf. Toch kan ze daarmee instemmen. Het traject Elst – Oldenzaal komt zo meteen nog ter sprake. ... geeft verder aan dat ze graag zekerheid heeft, dat als het bedrijfsleven de risicoruimte krijgt, er geen andere zaken door overheden beïnvloed worden waardoor de ruimte niet benut kan worden. Ze denkt daarbij bijvoorbeeld aan milieuvergunningen voor emplacementen en aan overeenkomsten met het buitenland.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
8 juli 2010

**Nummer**  
-

... merkt op dat als er nog overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico resteren er voor de gemeenten met de hoogste risico's, zoals Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht, nog mogelijkheden moeten zijn om de risico's te verlagen. Dan gaat het in zijn ogen bijvoorbeeld om de aanleg van nieuwe infrastructuur. De ... vult aan dat de toekomstige mogelijkheden hiervan nog moeilijk te voorspellen zijn. Hij staat achter de afspraak dat zodra deze mogelijkheden zich voordoen, de lasten en lusten opnieuw sectoraal verdeeld moeten worden. De risico's moeten dan opnieuw worden vastgesteld. ... geeft aan dat zij achter deze afspraak staat, zoals die in het afsprakenpakket is vastgelegd.

... merkt op dat de voorstellen die nu voorliggen nog op hoofdlijnen zijn. Indien bij de uitwerking wordt afgeweken van het huidige voorstel zal opnieuw overleg in deze setting nodig zijn. Richting het Rijk als regisseur vraagt ze hierop toe te zien.

Verder geeft ... aan dat in de voorliggende afspraken de monitoring, toezicht en handhaving van de risicoruimte nog wordt gemist.

... vraagt wie er opdraait voor eventuele planschade als een veiligheidscontour over een bouwplan komt te liggen. In haar ogen kan het toch niet zo zijn dat die kosten voor de gemeenten zijn.

... vraagt ook een nadere toelichting op de laatste toets op de bouwplannen. Worden deze bouwplannen nog doorgerekend?

Verder vraagt ... hoe het zit met de bereikbaarheid van het spoor met een brandweerauto. Ook legt ze de meer principiële vraag op tafel wie opdraait voor deze kosten. In haar ogen maken vervoerders gebruik van de infrastructuur, terwijl gemeenten opdraaien voor de kosten. Hier zou toch sprake moeten zijn van enige vorm van compensatie.

Tenslotte vraagt ... hoe de Inspectie VROM zal omgaan met de in Basisnet berekende overschrijdingen van het groepsrisico. Vaak worden gemeenten gemaand om "alles uit de kast" te halen om onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te blijven. In het Basisnet wordt echter op enkele plaatsen ingestemd met een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Zij verwacht van de Inspectie VROM dat zij niet alleen controleren, maar dat zij ook constructief meedenken.

... geeft aan dat in de inleiding over 'alles uit de kast' iets te snel ging. Het is voor hem niet duidelijk welke maatregelen worden getroffen op korte termijn en vooral de aandacht voor de lange termijn oplossingen en welke termijn daarbij hoort.

Voor de ... is het niet duidelijk wat de extra vervoersstromen van SABIC, Groningen en Amsterdam betekenen voor de risico's die zijn gepresenteerd. Het is niet duidelijk of die extra vervoerswensen worden opgelost binnen de nu voorgestelde risicoruimte. Hoe wordt daarmee omgegaan?

merkt op dat nog niet bekend is waar de plasbrandaandachtsgebieden (PAG) precies komen te liggen. Ook is niet duidelijk wie de kosten voor de extra bouwkundige maatregelen in het PAG moet betalen.

geeft het woord om op de vragen te reageren.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Vellig transport

**Datum**  
8 juli 2010

**Nummer**  
-

### **Robuuste vervoersruimte**

vroeg om zekerheid dat de vervoersruimte gegarandeerd blijft. onderstreept het belang van robuuste afspraken. Van belang is dat er geen inbreuken op de afspraken worden gedaan, zoals in milieuvergunningen of in het geval van capaciteitsbeperkingen in het buitenland. stemt hier mee in, waarbij wel het voorbehoud wordt gemaakt voor eventuele nieuwe Europese regelgeving.

### **Monitoring en handhaving**

vroeg naar de afspraken op het gebied van monitoring en handhaving.

licht de afspraken toe. Om binnen de risicoruimte voor het vervoer te blijven, zijn door ProRail en KNV afspraken gemaakt om die risicoruimte bij het aanvragen van treinpaden en capaciteitsverdeling te betrekken. De gegevens over de treinsamenstelling, die door de vervoerder voor vertrek aan ProRail moet worden geleverd, zullen worden gebruikt voor de monitoring. Tijdige bijsturing wordt hierdoor mogelijk.

bevestigt dit.

vult aan dat de monitoringsgegevens ook gebruikt zullen worden voor periodieke rapportage aan de Tweede Kamer. De handhaving van het overleggen en controleren van de gegevens wordt door de Inspectie VenW gedaan.

*Aktie: in de brief aan de Tweede Kamer zal hierover een passage worden opgenomen.*



### **Planschade binnen de veiligheidszone**


geeft aan dat het niet de bedoeling is dat de planschade ten gevolge van Basisnet ten koste van de gemeente komt. Hij deelt mee dat met de gemeenten waarmee te saneren kwetsbare objecten zijn besproken, is afgesproken om samen te verkennen hoe invulling te geven aan de saneringsopgave en hoe de planschade te bepalen en daarmee om te gaan. Beide aspecten worden uitgewerkt in de saneringsregeling. Aan zegt hij toe om de VNG bij deze verkenning te betrekken. antwoordt bevestigend op de vraag van of de saneringsregeling gaat gelden voor alle kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone in zowel Basisnet Spoor als in Basisnet Weg.

### **Laatste toets op de bebouwing en bouwplannen**

licht de komende toets op bouwplannen en bebouwing toe. vroeg hiernaar. In 2008 en 2009 zijn eerdere inventarisaties al getoetst door de gemeenten. Deze derde toets is puur uit oogpunt van zorgvuldigheid. Zijn gebouwen en plannen juist ingetekend ten opzichte van de veiligheidszone en zijn daarmee geen kwetsbare objecten over het hoofd gezien. Naar zijn verwachting zal er geen reden zijn voor herberekening, maar zal er wel

aanvullend inzicht komen over mogelijke planschade of over een enkel niet eerder geïncidentiseerd kwetsbaar object.

Op de vraag van de  geeft de  aan dat het Rijk het initiatief neemt om de gemeenten te benaderen om binnen een bepaalde termijn te reageren op de afsluitende toets.

Minister Eurlings verontschuldigt zich voor zijn late komst en neemt het voorzitterschap over van 

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport


**Datum**  
8 juli 2010


**Nummer**  
-

### **Rampenbestrijding en hulpverlening**



 begrijpt de zorg van  op het gebied van de zelfredzaamheid en hulpverlening. In de afgelopen jaren hebben een aantal gemeenten daarom extra middelen van het Rijk gekregen voor externe veiligheidsmaatregelen langs het spoor. Met de maatregelen in het Basisnet Spoor wordt de veiligheid op en langs het spoor verder verbeterd.

Door de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid is gewezen op een ander aspect van de hulpverlening dat versterking behoeft. In diverse veiligheidsrisico's schort het aan operationele deskundigheid. Het Rijk zet daarom in op een betere samenwerking en inzet van bestaande middelen van hulpverleningsdiensten en bedrijfsleven. Onder leiding van burgemeester  van Barendrecht worden hierover afspraken gemaakt en aanbevelingen gedaan.



 geeft aan dat het haar alleen gaat om de fysieke ingrepen die gemeenten moeten treffen voor de bereikbaarheid van het spoor. Dan gaat het bijvoorbeeld over een extra toeleidingsroute of extra blusputten. Haar meer principiële vraag om compensatie voor lokaal te treffen maatregelen is nog niet beantwoord.

Minister  geeft aan in het kader van Basisnet geen reden tot verdere compensatie te zien.

### **Omgaan met groepsrisico**

 geeft antwoord op de vraag van  hoe de Inspectie VROM zal omgaan met overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Hij geeft aan dat de gemaakte afspraken er in voorzien dat de Inspectie VROM en de provinciale inspectiediensten bij het adviseren over ruimtelijke plannen op een constructieve wijze rekening houden met de in het kader van Basisnet gemaakte afspraken, binnen de berekende oriëntatiewaarden.

### **Afspraken met Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg**

Op de vraag van  antwoordt  dat de "alles uit de kast" maatregelen zich richten op de korte termijn.

Minister  gaat in op de opmerkingen van de heren  over de lange termijn. Bij de toekomstige aanleg van de zuidwest boog bij Meteren zullen de mogelijkheden tot verdere reductie van de hoge groepsrisico's in deze steden worden benut. Hij zegt verder toe om in 2018 een extern veiligheidsonderzoek voor het traject Rotterdam – België te laten starten, zodat de in diverse Rijkswaterstaat's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

*Aktie: in de brief aan de Tweede Kamer zal hierover een passage worden opgenomen.*

## **Marktverkenningen SABIC, Delfzijl en Amsterdam**

In antwoord op de vragen van \_\_\_\_\_ deelt \_\_\_\_\_ mee dat de effecten van deze mogelijke marktontwikkelingen in de komende maanden zullen worden doorgerekend en beoordeeld. Naar verwachting zullen de berekende risicotoenames tot enkele kleine gebieden beperkt blijven. De ambitie is om buiten deze gebieden binnen de vandaag gepresenteerde risicoruimtes te blijven. Bij de marktverkenning worden de betreffende provincies, gemeenten en bedrijven betrokken. Regionaal zijn er grote economische belangen in het geding. Vandaar dat een eventuele verhoging van de risicoruimte een bestuurlijke afweging vergt. Hierbij geldt de randvoorwaarden knelpuntvrij en zoveel mogelijk aandachtsruimte vrij.

\_\_\_\_\_ stelt voor om in afspraak 6 tussen Rijk en CTGG de woorden "in hoeverre" te wijzigen in "hoe". Het moet wat haar betreft duidelijk zijn dat ook deze stromen geacommodeerd zullen worden.

\_\_\_\_\_ ondersteunt dit, maar geeft aan dat als de mogelijkheden voor spoorvervoer ontoereikend zijn ook het gebruik van andere modaliteiten overwogen moet worden.

\_\_\_\_\_ kan zich vinden in deze afspraak, voor zover er op regionaal niveau een bestuurlijke afweging wordt gemaakt en de politiek zich daar verantwoordt. Dan hoeft het Basisnet Spoor niet opnieuw te worden voorgelegd aan dit overleg. Dit ligt anders wanneer er ook buiten deze regio's sprake is van verhoging van de risicoruimte.

Minister Eurlings geeft aan dat de verkenningen half oktober gereed zullen zijn en dat dan zal blijken wat de gevolgen zijn voor de risicoruimte.

## **Aanwijzing Plasbrandaandachtsgebieden**

\_\_\_\_\_ geeft \_\_\_\_\_ antwoord op haar vragen over het plasbrandaandachtsgebied (PAG). De criteria voor de aanwijzing van routes met een PAG zijn in de werkgroep spoor al bepaald. Dit is op een vergelijkbare manier gebeurd als voor de Basisnetten Water en Weg. Over enkele routes moet nog een beslissing worden genomen, bijvoorbeeld in samenhang met de marktverkenning Amsterdam.

\_\_\_\_\_ vult aan dat de aanvullende bouwvoorschriften worden opgenomen in het nieuwe Bouwwerkbesluit. De kosten van de maatregelen zullen voor rekening van de opdrachtgever van het bouwwerk komen.

\_\_\_\_\_ constateert dat in sommige vallen de gemeente opdrachtgever is en dan voor de extra kosten moet opdraaien.

Minister Eurlings bevestigt dit. Ook het Rijk is vaak een opdrachtgever. Iedereen draagt hiermee hun steentje bij aan het integrale afsprakenpakket van het Basisnet.

## **Kaarten met vervoersstromen**

\_\_\_\_\_ vraagt om bepaalde details in de kaarten met vervoersstromen nog éénmaal goed te bekijken. Minister Eurlings gaat hiermee akkoord.

\_\_\_\_\_ geeft aan dat alle restpunten zijn besproken, met uitzondering van het voorbehoud van het bedrijfsleven die graag meer gebruik wil maken van de route Elst – Oldenzaal grens.

### **Mobiliteit**

Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

### **Datum**

8 juli 2010

### **Nummer**

-

## Onderzoek extra vervoer Elst - Oldenzaal grens

licht toe dat deze route niet onderzocht was in het Rijksontwerp van 11 mei. Het bedrijfsleven wil een beperkt aantal stromen over deze route leiden en denkt dat dit mogelijk moet zijn, binnen redelijke randvoorwaarden. De grensovergang bij Oldenzaal is belangrijk voor het vervoer naar noord en oost Europa.

geeft aan dat vanuit IPO gestreefd wordt naar bestuurlijke continuïteit. Hij wil daarom niet vooruitlopen op een oplossing die eerst aan de orde komt bij de implementatie van het Programma Hoogfrequent Spoor. In de IJsselsteden is zeer veel weerstand tegen het eventueel verhogen van de risico's.

sluit zich hier bij aan. Wat de VNG betreft moet de Betuweroute maximaal gebruikt worden.

geeft aan dat het traject Elst - Oldenzaal grens sinds de stuurgroep Basisnet van 18 juni intensief is besproken. Volgens de inzichten van het Rijk is een vervoersstroom van 4.000 wagons LPG zeker niet haalbaar, gezien een aantal beperkende vergunningen en bestuurlijke afspraken. Er heeft de afgelopen dagen al het nodige vooroverleg plaatsgevonden tussen het Rijk en het bedrijfsleven. Afgesproken is om het traject in de komende drie maanden nader te onderzoeken. Hij is daarbij bereid om de vervoersstroom die binnen de bestuurlijke, vergunningstechnische en veiligheidsinhoudelijke randvoorwaarden past, binnen Basisnet Spoor mogelijk te maken. Zonder dat de groepsrisico's op dit traject boven de oriëntatiewaarde komen. Een "alles uit de kast" aanpak, zoals ook bij de gemeenten met een hoog groepsrisico is toegepast, zal daarbij worden gehanteerd.

Door de wordt verzocht om hierbij de mogelijkheden van onder meer langzaam rijden, dag/nacht gebruik en geluidsbeperkende maatregelen te bezien.

kunnen met deze opdracht instemmen, omdat daarin is opgenomen dat de groepsrisico's op dit traject niet boven de oriëntatiewaarde mogen komen.

verzoekt om in het onderzoek expliciet de relatie met Duitsland te bezien. Hiermee wordt ingestemd.

Minister Eurlings concludeert dat iedereen kan instemmen met het onderzoek, onder de besproken condities. Het onderzoek moet medio oktober 2010 zijn afgerond.

## Brief aan de Kamer

Minister Eurlings stelt vast dat vandaag een belangrijke mijlpaal is bereikt. Er is bestuurlijke overeenstemming bereikt over het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Wat betreft het Basisnet Spoor kan de stuurgroep binnen de bestuurlijke afspraken verder. Bij enkele afspraken is een nadere invulling overeengekomen; deze zullen worden verwerkt en rondgestuurd ter goedkeuring<sup>1</sup>. In de brief is ook duidelijk afgesproken wanneer nieuw bestuurlijk overleg nodig is.

Eerdergenoemde aanvullende passages zullen in de brief worden toegevoegd.

vindt de toonzetting van de brief aan de Kamer wat aan de positieve kant. is juist tevreden over de toonzetting.

Minister Eurlings zal in de passage over de resultaten tweemaal het woord "nu" toevoegen, zodat het duidelijk is dat het om het huidige inzicht gaat. De brief zal op 9 juli verzonden worden en er zal een persbericht worden uitgebracht.

## Mobiliteit

Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

## Datum

8 juli 2010

## Nummer

-

<sup>1</sup> Zie bijlage bij dit verslag.



## Rondvraag en afsluiting

Minister Eurlings dankt eenieder voor hun grote inzet op dit dossier en voor de plezierige samenwerking die hij de afgelopen jaren heeft ervaren met alle aanwezigen.

## Mobiliteit

Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

## Datum

8 juli 2010

## Nummer

-

## Bijlage 1

### Voorgestelde correcties en aanvullingen op de afsprakenlijsten naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010

#### A. Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010)

3. Op de routes ten noorden van de Betuweroute wordt gekozen om maximaal gebruik te maken van de Betuweroute. De maximale risicoruimte op het traject Elst - grensovergang Oldenzaal wordt voor half oktober 2010 verkend en in Basisnet mogelijk gemaakt, waarbij de "alles uit de kast" aanpak wordt gehanteerd. Bij deze verkenning gelden bestuurlijke afspraken als NSP Arnhem, de vergunningssituatie van het goederenemplacement in Deventer, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en de geluidsnormen als uitgangspunt.

#### B. Afspraken Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabantroute (4 juni 2010)

6. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

#### C. Afspraken Basisnet Spoor Rijk – CTGG (9 juni 2010)

De CTGG stemt in met de Rijksafspraken Basisnet Spoor van 11 mei 2010 gelet op de onderstaande aanvullende afspraken:

1. Het bedrijfsleven onderschrijft de rijksafpraak om ook voor de herkomsten en bestemmingen naar noord en oost Europa zo maximaal mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute. De maximale risicoruimte op het traject Elst - grensovergang Oldenzaal wordt voor half oktober 2010 verkend en in Basisnet mogelijk gemaakt. Bij deze verkenning worden onder meer mogelijkheden van langzaam rijden, dag/nacht gebruik en geluidsbeperkende maatregelen gezien.

6. Onderzocht zal worden hoe tegemoet gekomen kan worden aan de wensen van SABIC, Delfzijl en Amsterdam voor extra structureel vervoer. Bij het onderzoek worden zo nodig ook de mogelijkheden van andere vervoersmodaliteiten gezien. De uitkomsten zullen bij de vaststelling van het Basisnet Spoor betrokken worden.

## **Basisnet Spoor**

Werkgroep Basisnet Spoor

Opdrachtgever: Werkgroep Basisnet Spoor

Status: vastgesteld

Kenmerk: IENM/BSK-2011/151455

Datum: 20-09-2011

## Inhoudsopgave:

Samenvatting .....	3
1. Doel en ambitie .....	5
1.1 Aanleiding en achtergrond.....	5
1.2 Doel en ambitie van het Basisnet .....	5
1.3 Projectorganisatie Basisnet.....	7
1.4 Aanpak en werkwijze .....	8
1.5 Leeswijzer van het rapport .....	8
2. Uitgangspunten .....	9
2.1 Inleiding .....	9
2.2 Afbakening van het Basisnet Spoor .....	9
2.2.1 Infrastructuur .....	9
2.2.2 Kaderstellende Nota's .....	9
2.2.3 Spoor 2 maatregelen .....	10
2.2.4 Rangeeremplacementen .....	10
2.2.5 Bestuurlijke toezeggingen .....	11
2.3 Toekomstig Vervoer .....	11
2.4 Huidige en toekomstige bebouwing .....	12
2.5 Juridische context .....	12
3. Ontwerpelementen.....	14
3.1 Methodiek Basisnet Spoor .....	14
3.2 Vervoerszijde .....	14
3.2.1 Risicoplafond .....	14
3.2.2 Maatregelen vervoerszijde.....	15
3.2.2.1 Seinen voorzien van ATB Vv .....	16
3.2.2.2 Routing .....	16
3.2.2.3 Treinsamenstelling.....	17
3.2.2.4 Langzaam rijden.....	17
3.2.2.5 Hotbox-detectie.....	18
3.3 Bebouwingszijde .....	18
3.3.1 Veiligheidszone .....	18
3.3.2 Plasbrandaandachtsgebied .....	19
3.3.3 Bouwbesluit 2012 in relatie tot veiligheidszone en PAG .....	19
3.3.4 Maatregelen bebouwingszijde .....	19
3.3.4.1 Verbeteren bestrijdingsmogelijkheden .....	20
3.3.4.2 Zelfredzaamheid.....	20
3.3.4.3 Effectreducerende bouwkundige maatregelen.....	20
3.4 Overbouwingen.....	20
3.5 Tunnels.....	20
3.6 De groeirimte van vervoer na vaststelling van het Basisnet .....	20
4. Het Basisnet Spoor .....	22
4.1 Inleiding .....	22
4.2 Soorten spoorlijnen .....	22
4.3 Basisnet tabel - vervoerszijde.....	22
4.4 Kaarten .....	25
4.5 Aanpak knel- en aandachtspunten.....	26
5. Basisnet Spoor in de praktijk.....	28
5.1 Gevolgen voor het bedrijfsleven.....	28
5.2 Gevolgen voor gemeenten.....	29
5.3 Aanpassing van het Basisnet Spoor na vaststelling .....	29
Bijlage 1: Kaarten Basisnet.....	31
Bijlage 3: Begrippen- en afkortingenlijst.....	39
Bijlage 4: In stappen naar Basisnet Spoor .....	42
Bijlage 5: Afspraken Basisnet Spoor nav BO juli 2010 .....	47
Bijlage 6: Bronnenlijst.....	52

## Samenvatting

Dit document is de eindrapportage van de "werkgroep Basisnet Spoor". De werkgroep heeft het Basisnet Spoor ontworpen en uitgewerkt; de resultaten zijn vastgelegd in deze eindrapportage.

Op 8 juli 2010 hebben de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, Rijk, IPO en VNG bestuurlijk ingestemd met het toen voorliggende ontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het finale ontwerp zijn in dit overleg nog enkele afspraken gemaakt, welke in het nu voorliggende Basisnet Spoor nader zijn uitgewerkt en waar mogelijk verwerkt.

Dit Basisnet Spoor:

- levert duidelijkheid: er is een begrenzing voor het vervoer enerzijds en de bebouwingszijde anderzijds;
- levert weliswaar een inperking voor het vervoer ten opzichte van de huidige situatie (onbeperkt vervoer mogelijk op alle routes), maar maakt alle nu verwachte toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen op de spoorwegtrajecten wel mogelijk, zij het dat de routes soms zijn aangepast om de veiligheidsrisico's in de Nederlandse stadskernen te beperken;
- maakt alle nu verwachte toekomstige bebouwingsplannen langs het spoor mogelijk, zij het dat in enkele gemeenten de planvorming is aangepast om de veiligheidsrisico's te beperken;
- doet de groepsrisico's langs het spoor sterk in omvang afnemen, maar lost niet alle overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op;
- vergt een beperkt aantal saneringen van kwetsbare objecten (woningen).

Aan de vervoerszijde worden de begrenzings voor de risico's als gevolg van het vervoer neergelegd in een vaste, niet veranderlijke *risicoruimte* voor dat vervoer. Daarmee wordt gebroken met de trend dat groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen bijna automatisch ook tot een groei van het risico leidt, gegeven de bebouwing.

Aan de bebouwingszijde worden de ruimtelijke beperkingen neergelegd in een vaste, niet veranderlijke *veiligheidszone*, alsmede in aanvullende bouwkundige voorschriften in de veiligheidszone en in het plasbrandaandachtsgebied. Het Basisnet biedt hiermee een oplossing voor de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving en - door beide partijen een eigen begrenzing op te leggen - wordt in de toekomst vermeden dat een partij oplossingen moet aandragen voor de toename van risico's tengevolge van activiteiten door de andere partij. Tevens worden met het Besluit transportroutes externe veiligheid de verantwoordingsplicht van het groepsrisico, en de aandacht voor rampbestrijding en zelfredzaamheid voor de bebouwingszijde wettelijk vastgelegd.

Het Basisnet Spoor voldoet aan de geformuleerde ambities: er zijn aan de bebouwingszijde geen wettelijk onaanvaardbare risico's, belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen blijven mogelijk en de belangrijkste (internationale en binnenlandse) verbindingen op het spoor blijven beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel blijft op een aantal plaatsen een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bestaan (bij volle belasting van de spoorlijn), doch met een veel lager groepsrisico dan zónder Basisnet het geval zou zijn.

De risicoruimte in het Basisnet is gebaseerd op het verwachte maximale groeiscenario voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor rond 2020 (gebaseerd op de beleidsvrije marktverwachting opgesteld door ProRail in 2007, plus de effecten van het ammoniakconvenant en enkele 'extra vervoersstromen', waarover in 2010 bestuurlijke afspraken zijn gemaakt). Op de Rotterdamse Havenspoorlijn en de Betuweroute zijn de risicoruimtes gebaseerd op de veiligheidszone van 30 meter ter weerszijden van het spoor; deze is vastgelegd in het Tracébesluit Betuweroute (1996). In het Basisnet is de groei van het vervoer binnen het vastgestelde risicoplafond alleen maar mogelijk doordat een aantal veiligheidsmaatregelen is afgesproken. De rijksoverheid zal circa 350 ATB Vv installaties plaatsen in bestaande seinen op locaties met veel vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor de botsingskansen verkleind worden. Het bedrijfsleven zal zorg dragen voor het zoveel mogelijk "Warme BLEVE vrij" samenstellen van treinen, waardoor de kans op het - voor de

risicoberekeningen - belangrijkste ongevalscenario vrijwel wordt uitgesloten. Daarnaast zijn de risicoplafonds voor routes gebaseerd op maximaal gebruik van de Betuweroute in plaats van routes door stedelijk gebied. Hierdoor zal in de praktijk niet al het vervoer over de kortste route plaatsvinden.

Op de Rotterdamse Havenspoorlijn en de Betuweroute is zonder nadere maatregelen nog forse ruimte voor verdere vervoersgroei bovenop de vervoershoeveelheden volgens de marktverwachting voor rond 2020 binnen de vastgestelde risicoplafonds. Ook op het overige (gemengde) spoorweginet is nog extra ruimte voor verdere vervoersgroei bovenop de vervoershoeveelheden van de marktverwachting voor rond 2020, mits aan de vervoerszijde (materieel en infra) aanvullende veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Binnen de vastgestelde risicoruimte kan dan meer worden vervoerd. Daarmee "bevriest" het Basisnet aan de vervoerszijde de risico's ook voor de langere termijn.

De vergunningruimte van emplacementen – die onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vallen – is toereikend voor de marktverwachting tot 2020, waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is om de treinsamenstelling te veranderen. Voor het extra vervoer van SABIC loopt aanvullend onderzoek op regionaal niveau. Voor sommige emplacementen worden de komende jaren de mogelijkheden onderzocht om binnen de vergunningruimte meer rangeerhandelingen mogelijk te maken. Daarnaast kunnen gemeenten gebruik maken van hun bevoegdheid om de vergunningruimte te vergroten door hogere risico's toe te staan. Aan de bebouwingszijde geldt dat binnen de "veiligheidszone" met een berekend plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  geen kwetsbare objecten (woningen e.d.) mogen staan. Ook mag hier geen kwetsbaar object boven het spoor worden gebouwd. Voorts geldt langs spoorlijnen waarover veel zeer brandbare vloeistoffen vervoerd (kunnen) worden een vast "plasbrandaandachtsgebied (PAG)" tot 30 meter ter weerszijden van de spoorbaan. Het PAG omvat ook het gebied boven het spoor. Voor zover in de "veiligheidszone" of in het PAG gebouwd mag worden, moeten op grond van het Bouwbesluit 2012 aanvullende bouwtechnische maatregelen worden getroffen die vooral gericht zijn op vergroting van de zelfredzaamheid.

De harde grenzen die het Basisnet Spoor vastlegt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoorlijn én voor de bebouwing langs die spoorlijn geven voor gemeenten duidelijkheid voor hun planvorming. Ook voor vervoerders geeft het Basisnet Spoor een handelingsperspectief op lange termijn.

In bijlage 1 zijn de kaarten en tabellen opgenomen, waarin per baanvak de grenzen worden aangegeven. De tabellen zullen in de regelgeving worden verankerd. Een eventuele verandering van de wettelijk vastgelegde Basisnetgrenzen zal slechts met een nieuwe wettelijke procedure kunnen plaatsvinden.

In deze rapportage wordt ook een aantal procedures beschreven om het Basisnet Spoor goed te laten functioneren. Dan gaat het onder meer over afspraken over het verwerken in het rekenprotocol spoor van veiligheidswinst van nieuwe maatregelen, afspraken over het inpassen van nieuwe infrastructuur in Basisnet, over sturing om binnen de risicoplafonds te blijven, over de wijze van monitoring, en over toetsing en handhaving. Tevens wordt aangegeven hoe de periode tot en met inwerkingtreding van de regelgeving Basisnet overbrugd moet worden.

## 1. Doel en ambitie

### 1.1 Aanleiding en achtergrond

Over het spoor in Nederland worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Bij een ongeluk zouden die stoffen vrij kunnen komen wat tot slachtoffers kan leiden. De kans dat een dergelijk incident plaats vindt, is zeer klein vanwege de strenge (internationale) regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Toch blijft er altijd een risico bestaan dat het fout gaat. Dit risico moet zo klein zijn, dat het aanvaardbaar is: het voldoet dan aan de normen voor de externe veiligheid. Groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen en steeds dichtere bebouwing rond het spoor kunnen tot maatschappelijk onaanvaardbare risico's leiden als geen duidelijke grenzen voor die ontwikkelingen worden aangehouden.

Bouwprojecten langs het spoor worden mogelijk gemaakt doordat gemeenten deze opnemen in visies en vervolgens vastleggen in bestemmingsplannen. Gemeenten zijn echter niet bevoegd om de groei van het vervoer te beperken. Omgekeerd kan de vervoersector de ruimtelijke ontwikkelingen niet beïnvloeden. De rijksoverheid ziet het als haar taak om kaders te bieden waarbinnen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen verantwoord mogelijk zijn. Daarvoor toetst zij aan de normen voor externe veiligheid. In het project Basisnet is dat gebeurd met alle betrokken partijen: Rijk, gemeenten, provincies en het bedrijfsleven.

In november 2005 hebben de ministers van VenW, VROM, EZ en BZK (thans IenM, EL&I en VenJ) de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS) [1] uitgebracht. De Nota is opgesteld om een toekomstvast oplossing te bieden voor de borging van veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en toenemende transporten van gevaarlijke stoffen. Deze toekomstvastheid van het beleid komt tot uiting in de vorming van het zogenaamde Basisnet (Spoor I van de NVGS) voor de modaliteiten spoor, weg en water, dat is gericht op de vermindering van de spanning tussen vervoersbelangen enerzijds en belangen op het terrein van ruimtelijke ordening anderzijds. Die vermindering moet plaatsvinden door vaststelling van risicoruimtes en veiligheidszones en de wettelijke verankering daarvan.

### 1.2 Doel en ambitie van het Basisnet

Zeker in een dichtbevolkt land als Nederland is het belangrijk de risico's rond het transport van gevaarlijke stoffen voor omwonenden in redelijkheid te beperken. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties gaat het Rijk uit van een basisnorm; oftewel het minimale beschermingsniveau tegen risico's door gevaarlijke stoffen voor de inwoners van een bepaald gebied. Er wordt dan gekeken naar de kans dat iemand die een jaar lang permanent en onbeschermd op een plaats aanwezig is, daar overlijdt door een ongeluk met gevaarlijke stoffen. Dit is het Plaatsgebonden Risico (PR). Het PR mag niet groter zijn dan  $10^{-6}$  (één op de miljoen of éénmiljoenste) per jaar (zie ook paragraaf 3.2.1).

Daarnaast bestaat het Groepsrisico (GR). Het GR legt een relatie tussen de kans op een ongeval en het aantal mogelijke slachtoffers. Het is dus een maatstaf voor de verwachte omvang van een ongeluk en de kans daarop. Bij de berekening van het groepsrisico spelen de aard en de hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen en het aantal potentiële slachtoffers een grote rol. In een omgeving met veel inwoners is dit aantal bijvoorbeeld groter dan in een dunbevolkt gebied. Het GR wordt uitgedrukt in een grafiek waarin het aantal dodelijke slachtoffers afgezet wordt tegen de kans op een ongeval met minimaal zoveel slachtoffers. Bij transportroutes wordt het GR per kilometer route berekend. Bij de toetsing van vervoers- en omgevingsbesluiten moet de kans op een bepaald aantal slachtoffers worden vergeleken met de zogenaamde "oriëntatiewaarde" voor de hoogte van het groepsrisico. Deze oriëntatiewaarde is - de naam zegt het al - geen harde norm, maar een richtwaarde (zie ook paragraaf 3.2.1).

Het Basisnet Spoor is een onderdeel van het Basisnet, waartoe ook een Basisnet Weg en een Basisnet Water behoren. Met het Basisnet wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen, binnen de maatschappelijke randvoorwaarde van veiligheid, duurzaam mogelijk gemaakt, in afweging met de belangen van ruimtelijke ordening. Het Basisnet beoogt daarbij de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid te

verminderen door het vaststellen van risicoruimtes voor het vervoer en veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening.

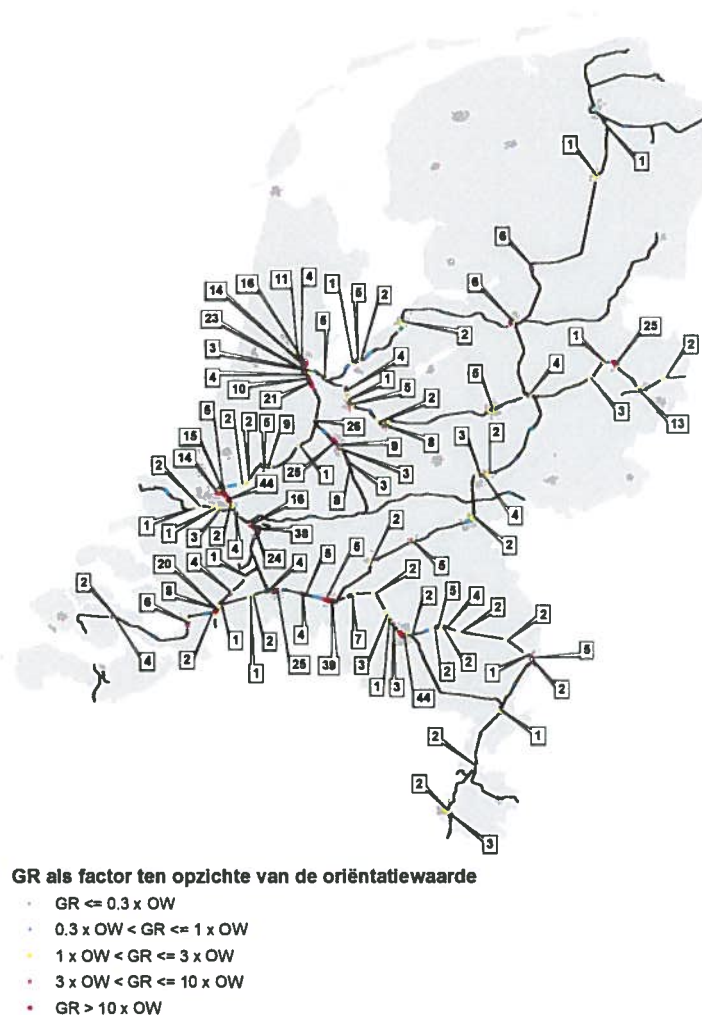
Andere doelen van het Basisnet zijn het creëren van duidelijkheid over waar welk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, en wat de consequenties van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn voor burgers, bedrijfsleven en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsorganisaties.

Daarnaast biedt het Basisnet handvatten voor bestuurders om verantwoorde afwegingen te kunnen maken over bebouwingsplannen langs de Basisnet infrastructuur.

Bij Basisnet Spoor is – voorafgaand aan de vaststelling - gezien hoe externe risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt kunnen worden. De noodzaak hiervoor wordt geïllustreerd door de situatie die zou ontstaan bij de verwachte groei van het gevaarlijke stoffen vervoer in 2020 en alle voorziene bouwplannen bij ongewijzigd beleid (zonder nieuwe infrastructuur en basisnet maatregelen).

In figuur 1 zijn uitsluitend de groepsrisico's weergegeven op locaties waar deze gelijk of groter zullen zijn dan de oriëntatiewaarde van het GR. Uit die berekeningen blijkt dat, als er geen Basisnet Spoor komt, het groepsrisico rond 2020 langs 225 km spoor hoger zal zijn dan de oriëntatiewaarde; langs 41 kilometer spoor is die overschrijding groter dan een factor 10.

Figuur 1: Groepsrisico langs het spoorwegnet rond 2020 bij ongewijzigd beleid (zonder Basisnet)



Doel en de ambitie van het Basisnet Spoor zijn geformuleerd in de tussenrapportage die de ministers van VenW en VROM in december 2008 naar de Tweede Kamer hebben gestuurd [2].

**DOEL:**

Het Basisnet Spoor moet garanderen dat de zeehavens en de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland op de lange termijn bereikbaar blijven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Daarnaast moet ook de ruimtelijke ontwikkeling rond het spoor op verantwoorde wijze mogelijk blijven; bestuurlijke afspraken worden gerespecteerd. Dit alles binnen de voor externe veiligheid geldende normen.

**AMBITIE:**

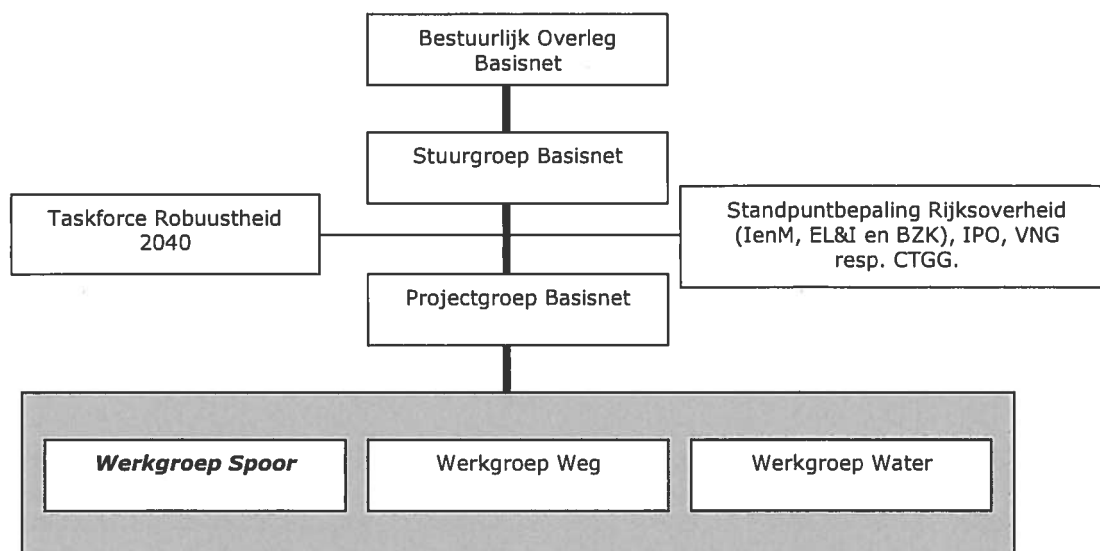
Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt zoveel mogelijk over de Betuweroute afgewikkeld, om zo de stedelijke gebieden langs de parallelle routes te ontzien. Bij vaststelling van het Basisnet Spoor mogen er langs het spoor geen knelpunten zijn (geen kwetsbare objecten binnen de zone waar het plaatsgebonden risico (PR) groter of gelijk is dan  $1 \cdot 10^{-6}$  per jaar), en moet het spoor zo veel mogelijk aandachtspuntenvrij zijn (zo weinig mogelijk locaties waar het berekende groepsrisico - GR - hoger is dan de oriëntatiewaarde voor het GR).

### 1.3 Projectorganisatie Basisnet

Het project Basisnet is in voorjaar 2006 gestart om de uitvoering van de NVGS [1] ter hand te nemen. Mede gezien de uitkomsten van de behandeling in de Tweede Kamer (2006) en de gewenste betrokkenheid van partijen bij de invulling heeft het project een brede projectstructuur.

Het Basisnet Spoor is, onder verantwoordelijkheid van het Bestuurlijk Overleg en de Stuurgroep Basisnet, voorbereid door de Werkgroep Basisnet Spoor. In deze werkgroep zitten vertegenwoordigers van de belangrijkste betrokken partijen: Rijk, gemeenten, provincies, vervoerders, (petro-)chemische industrie en de spoorwegbeheerder (ProRail). Het project is gericht op draagvlak bij al deze partijen.

Figuur 2: Organisatie structuur Basisnet





De Werkgroep Spoor is begonnen in juni 2006. De samenstelling (zie bijlage 2) en werkwijze van de Werkgroep waren erop gericht om alle betrokken partijen interactief te betrekken bij de opzet en invulling, en daarmee consensus en draagvlak (ook binnen de achterbannen) te creëren voor de door de Werkgroep opgeleverde producten.

De werkgroepleden hebben in de afgelopen periode elk hun eigen achterbanoverleg georganiseerd. Dat heeft er toe geleid dat voorliggend document draagvlak heeft bij alle in de Werkgroep vertegenwoordigde partijen.

#### **1.4 Aanpak en werkwijze**

De Werkgroep Spoor is gestart met een probleemanalyse. Er zijn analyses gemaakt van het toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (vervoerstromen, groei, type stoffen, treinsamenstelling). Ook is een inventarisatie van alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen langs de spoorlijnen uitgevoerd onder betrokken gemeenten. Op basis van de uitkomsten hiervan zijn risicoberekeningen en probleemanalyses uitgevoerd. Hiervan was het doel om in beeld te krijgen waar rond 2020 spanning tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving aanwezig is, dan wel verwacht kan worden. Tevens zijn verkenningen uitgevoerd van maatregelen om het vervoer veiliger te maken, zoals veiligheidsmaatregelen in de infrastructuur, andere treinsamenstelling, en andere rijroutes. Op basis van al die informatie heeft de Werkgroep vervolgens het Basisnet Spoor ontworpen dat binnen de gestelde randvoorwaarden zo goed mogelijk voldoet aan de gestelde doelen en ambities. Alhoewel emplacementen buiten het wettelijke kader van het Basisnet vallen, is vanwege de relatie met het doorgaande treinverkeer tenslotte onderzocht of de vergunningcapaciteit op de relevante rangeeremplacementen toereikend is voor het behandelen van de vervoerstromen die maximaal mogelijk zijn binnen de risicoplafonds van Basisnet Spoor.

In het Bestuurlijk Overleg Basisnet van december 2009 is de Taskforce Robuustheid 2040 ingesteld, met als opdracht te zoeken naar verdere groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de periode na 2020. De Taskforce heeft in juni 2010 geconcludeerd dat het pakket aan risicoreducerende maatregelen dat in de toekomst nog getroffen kan worden op het doorgaande spoor voldoende perspectief biedt op het verruimen van de groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de periode 2020 - 2040, zonder daarbij de risicoruimte uit het Basisnet te overschrijden [15].

#### **1.5 Leeswijzer van het rapport**

Deze rapportage bevat het Basisnet Spoor. Doelstelling van deze rapportage is om de niet inhoudelijk ingewijde lezer te informeren over het Basisnet Spoor: "waarom, hoe en wat?". Voor inhoudelijke deskundigen in het vakgebied van de externe veiligheid wordt aanvullende technische informatie ter beschikking gesteld via de website van de Rijksoverheid [3], respectievelijk via het Relevant netwerk [4].

In hoofdstuk 2 Uitgangspunten en 3 Ontwerpelementen, wordt inleidend toegewerkt naar het ontwerp van het Basisnet Spoor dat opgenomen is in hoofdstuk 4. Hoe het Basisnet Spoor in de praktijk werkt is beschreven in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk zijn ook per belanghebbende partij de gevolgen van het Basisnet benoemd. In de bijlagen is het Basisnet Spoor visueel gepresenteerd en worden afkortingen en begrippen toegelicht.

## **2. Uitgangspunten**

### **2.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven die de werkgroep heeft gehanteerd. Achtereenvolgens wordt aangegeven om welke spoorlijnen het gaat, welke gegevens zijn gehanteerd voor het vervoer en voor de bebouwde omgeving, en binnen welke juridische context het Basisnet dient te worden ontwikkeld.

Het maken van een robuust en knelpuntvrij Basisnet voor het spoor was complexer dan het ontwerpen van de Basisnetten Water en Weg. Dat komt omdat de meeste spoorlijnen - in tegenstelling tot autosnelwegen en vaarwegen - dwars door stedelijke gebieden gaan, waardoor de spanning tussen de belangen van het vervoer en van de bebouwde omgeving veel meer "op scherp staat" en soms nu al tot problemen leidt. Zonder aanvullend beleid is er op sommige trajecten nu al sprake van (forse) overschrijdingen van de risiconormen en zou er geen ruimte meer zijn voor groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen en voor de ontwikkeling van nieuwe bebouwing.

### **2.2 Afbakening van het Basisnet Spoor**

#### **2.2.1 Infrastructuur**

Basisnet Spoor geldt op alle spoorlijnen van het Hoofdspoorwegnet, zoals gedefinieerd in de Spoorwegwet [9]. Voor het Basisnet Spoor wordt uitgegaan van de spoorinfrastructuur zoals die ten tijde van het opstellen van het Basisnet Spoor beschikbaar was plus de trajecten waarvan vast stond dat deze in 2012 gerealiseerd zouden zijn, zoals bijvoorbeeld de Hanzelijn en de spoorwegverdubbeling tussen Utrecht en Houten.

De Hanzelijn was ten tijde van het opstellen van het Basisnet geen "huidige infrastructuur" maar doordat het bouwbesluit was genomen staat vast dat deze gerealiseerd wordt; de spoorlijn is anno 2011 bijna gereed en daarom is in het Basisnet al rekening gehouden met deze nieuwe infrastructuur. Op basis van vergelijkend onderzoek (in de MER Hanzelijn) van de externe veiligheid langs de route Flevolijn/Hanzelijn en langs de route Gooilijn/Veluwelijn (Weesp - Amersfoort - Zwolle) is in 2001, op het aspect externe veiligheid, de voorkeur uitgesproken naar het zoveel mogelijk gebruiken van de route via de Flevolijn/Hanzelijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar Noord-Nederland. In Basisnet kunnen voor de ontsluiting van Noord-Nederland beide spoorroutes gebruikt worden. Indien in de toekomst overwogen wordt om aan een van beide routes meer de voorkeur te geven, dan aan de andere route, dan zal dat geëffectueerd kunnen worden met een aanpassing van de BN-risicoplafonds op een of beide routes; daarvoor geldt een wettelijke procedure waarbij alle gemeenten en provincies geconsulteerd zullen worden.

Het Basisnet Spoor houdt dus nog geen rekening met nieuwe infrastructuur waarvan nog niet met zekerheid vaststaat dat deze gerealiseerd zal worden, zoals bijvoorbeeld de infrastructuraanpassingen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Voor PHS is immers weliswaar (juni 2010) een voorkeursbeslissing [10] genomen, maar er is nog een lange weg te gaan, vóórdat vaststaat dat de betreffende infrastructuur daadwerkelijk gerealiseerd zal worden zoals thans is voorgenomen; die zekerheid bestaat per onderdeel pas als het betreffende Tracébesluit na beroepsgang onherroepelijk is geworden. In Basisnet is daarop derhalve niet vooruitgelopen. In aanloop naar elk Tracébesluit zal de risicoruimte van nieuwe routemogelijkheden en capaciteitsuitbreidingen worden vastgesteld.

#### **2.2.2 Kaderstellende Nota's**

In de Nota Mobiliteit (2004) [5] zijn de hoofdlijnen van het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. Ook wordt aangekondigd dat er een beleidsvernieuwing voor het vervoer gevaarlijke stoffen op komst is. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor een groot deel verbonden aan industriële activiteiten, in het bijzonder het Rotterdamse havengebied (overslag en productie), het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en enkele andere grote industrielocaties, die voornamelijk liggen in de economische kerngebieden en

het aangrenzende buitenland: Moerdijk, Vlissingen-Sloehaven, Kanaal-zone Terneuzen-Gent, Antwerpen, Delfzijl, Geleen, en het Duitse Rijn/Ruhrgebied. Het Basisnet verbindt in ieder

geval de hiervoor genoemde gebieden, en zorgt voor goede oost-west- en noord-zuidverbindingen met het achterland.

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen [1] zijn de hoofdlijnen van het Basisnet verder uitgewerkt.

In de NVGS staat onder meer dat voor het Basisnet zoveel mogelijk uit zal worden gegaan van een indeling van spoortrajecten in drie hoofdcategorieën, namelijk:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen krijgt geen beperkingen opgelegd, maar er gelden wel ruimtelijke beperkingen.
2. Er gelden beperkingen voor het vervoer en voor ruimtelijke ontwikkelingen.
3. Er gelden alleen beperkingen voor het vervoer en er gelden geen ruimtelijke beperkingen.

Enkele contouren van het Basisnet Spoor zijn nader ingevuld in de Nota Ruimte (2006). Aangegeven is dat de Betuweroute een oost-westverbinding van categorie 1 wordt. Deze spoorverbinding is immers speciaal aangelegd voor goederenvervoer. De veiligheid op en langs deze lijn is hoger dan op de overige spoorroutes omdat er geen overwegen zijn, geen personenvervoer rijdt, er nauwelijks wissels zijn, de lijn voorzien is van goede veiligheidsvoorzieningen (o.a. beschikbaarheid bluswater, goede bereikbaarheid, ERTMS treinbeveiliging) en de route niet door dichtbebouwde omgevingen gaat (zie ook paragraaf 3.2.2.2).

Op de noord-zuid verbinding richting België is een categorie 1 verbinding niet mogelijk en is gezocht naar een evenwichtssituatie. In de noord-zuid spoorcorridor Rotterdam-België kan de eventuele ontwikkeling van een speciale goederenspoorverbinding via Antwerpen (RoBel) op langere termijn betekenis hebben. Uit de studie naar RoBel (2005) bleek destijds dat het vanuit capacitaire overwegingen niet noodzakelijk is om binnen afzienbare termijn (niet vóór 2020) een nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen te realiseren<sup>1</sup>.

Naast deze twee hoofdassen hebben ook de spoorverbindingen die van belang zijn voor de bereikbaarheid van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de overige in de Nota Ruimte genoemde grote haven- en industrielocaties een bijzondere functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze vormen, samen met de noord-zuidverbinding Rotterdam-België, verbindingen van categorie 2. De overige spoorverbindingen vallen in categorie 3.

### 2.2.3 Spoor 2 maatregelen

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen wordt de realisatie van Basisnet als "spoor één" aangeduid. Een breed scala van instrumenten voor de verbetering van de veiligheid wordt als een tweede "spoor" aangekondigd. Deze "spoor 2 maatregelen" rond permanente verbetering van de veiligheid betreffen onder meer: zorgsystemen, verbeterde registratie en analyse van incidenten, en verbeterde regelgeving. De Werkgroep Spoor heeft zich alleen gebogen over het effect van maatregelen die via aanpassing van het rekenprotocol spoor kunnen worden vertaald in veiligheidswinst. Dit rapport gaat niet in op de overige "spoor 2 maatregelen".

### 2.2.4 Rangeeremplacementen

Rangeerhandelingen vallen niet onder het juridische kader van het Basisnet Spoor. Rangeerhandelingen op spooreplacementen zijn vergunningplichtig onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), waardoor een risicobegrenzing op rangeeremplacementen aan de vervoerszijde al bestaat. De rangeeremplacementen die risico's voor de omgeving veroorzaken vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Bevi vindt

<sup>1</sup> Bestuurlijk is vastgelegd dat in 2018 een nieuw externe veiligheidsonderzoek zal plaatsvinden naar de Rotterdam – België verbinding (zie Bijlage 5, Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabantroute, afspraak nr. 6).

voor alle rangeeremplacementen de afweging plaats tussen de risico's van het rangeeremplacement voor gevaarlijke stoffen en de veiligheid van de omgeving, zodat ook de risicobegrenzing aan de bebouwingszijde al bestaat. Er is dus geen reden voor extra regelgeving voor rangeeremplacementen.

De vergunningruimte op rangeeremplacementen voor rangeerhandelingen moet vanuit vervoersoogpunt wel zoveel mogelijk passen bij de vervoersruimte die het Basisnet Spoor biedt, bijvoorbeeld voor het van rijrichting veranderen (kopmaken), wisselen van locomotief en om de treinsamenstelling aan te passen.

## **2.2.5 Bestuurlijke toezeggingen**

In het verleden heeft het Rijk bestuurlijke toezeggingen gedaan en afspraken gemaakt over de maximale risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen waarmee men rekening moet houden. Dit betreft:

1. De toezegging in 2000 dat de externe veiligheidsrisico's langs de IJssellijn (Arnhem - Deventer) beperkt zullen blijven.
2. De afspraken die het Rijk, in het kader van het stationsvernieuwingprogramma 'Nieuwe Sleutel Projecten (NSP)', heeft gemaakt met de gemeenten Arnhem, Breda, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam-Zuidas over de maximale risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen waarmee bij die NSP's rekening gehouden moet worden.
3. De toezegging van het Rijk aan de gemeenten Dordrecht, Deventer en Eindhoven over het beperken van de externe veiligheidsrisico's.

Bovendien zijn in het bestuurlijk overleg van juli 2010 aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over het Basisnet Spoor. De belangrijkste voor het ontwerp van het Basisnet Spoor zijn de volgende:

4. In het spoornetwerk ten noorden van de Betuweroute wordt gekozen om voor het grensoverschrijdende vervoer naar Duitsland zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute.
5. Onderzocht zal worden of en hoe tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van SABIC, Delfzijl en KNV voor extra vervoer, bovenop de marktverwachting van 2020.
6. Het bedrijfsleven stemt er mee in om de veiligheidswinst van Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB Vv) en de "Warme BLEVE vrij" (WBV) aannamen in te zetten als onderdeel van het Basisnet Spoor.
7. De CTGG kan de "warme BLEVE vrij" (WBV) aannamen (voor wat betreft nationaal vervoer en export) die ten grondslag liggen aan het Rijksontwerp Basisnet Spoor aanvaarden mits alle bevoegde gezagen Wet milieubeheer zich zullen inspannen om ook op de langere termijn bestuurlijk en vergunningstechnische ruimte laten voor maatregelen om het WBV-samenstellen van treinen duurzaam mogelijk te maken.

De bestuurlijke afspraken (4 – 7) zijn opgenomen in bijlage 5. De doorwerking van de bestuurlijke toezeggingen en afspraken die betrekking hebben op het Basisnet Spoor is geïmplementeerd in het voorliggende Basisnet Spoor.

## **2.3 Toekomstig Vervoer**

Bij het ontwerpen van Basisnet Spoor is in eerste instantie uitgegaan van de vervoersomvang zoals opgenomen in de beleidsvrije vervoersprognoses rond 2020 die door ProRail in 2007 zijn opgesteld [7]. Deze prognoses zijn gebaseerd op vervoersverwachtingen van marktpartijen (vervoerders en chemische industrie) in relatie tot economische groeiscenario's. De op dat moment bekende ontwikkelingen als de Tweede Maasvlakte en ontwikkelingen van het vervoer van en naar het chemisch complex Chemelot (DSM en Sabic) te Geleen, zijn daarbij betrokken. Voorts zijn de omvang van het transitovervoer alsmede de herkomst- en bestemmingsrelaties bij de marktverwachting betrokken. Deze informatie is van belang om inzicht te verkrijgen in de routes die voor het vervoer van bepaalde stofcategorieën worden gebruikt.

Naast deze generieke prognoses zijn vanaf juli 2010 enkele aanvullende onderzoeken [11, 12 en 13] gedaan naar de effecten van mogelijk extra vervoer op basis van bestuurlijke

afspraken tussen Rijk en CTGG (zie Bijlage 5, Rijk CTGG afspraak nr. 6). Onderzocht is of tegemoet gekomen kan worden aan de wensen van SABIC, Delfzijl en de KNV om binnen de risicoplafonds van Basisnet extra structureel vervoer mogelijk te maken, bovenop het vervoer volgens de beleidsvrije marktverwachting.

Bij het bepalen van de risicoruimte op de Betuweroute is en blijft het doel, in uitwerking van de "categorie 1 –aanwijzing" in de NVGS, om daarop de maximale ruimte voor vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen. In het Basisnet Spoor zijn de risicoplafonds op de Betuweroute en op de Rotterdamse Havenspoorlijn derhalve vastgesteld uitgaande van:

- (1) de reeds in 1996 vastgestelde veiligheidszone van 30 meter langs de Betuweroute (Tracébesluit Betuweroute, 1996), alsmede
- (2) het criterium om geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te krijgen.

Binnen de op deze wijze vastgestelde risicoplafonds blijkt bovenop het verwachte vervoer rond 2020 nog een groei van het vervoer met een factor 2,7 mogelijk te zijn, nog zónder dat aan de vervoerszijde extra veiligheidsmaatregelen getroffen zijn.

## **2.4 Huidige en toekomstige bebouwing**

Ten behoeve van het ontwerpen van het Basisnet Spoor zijn behalve de bestaande bebouwing tevens de ruimtelijke plannen geïnventariseerd. Voor de toekomstige bouwplannen heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu door Royal Haskoning een eerste inventarisatie van ruimtelijke plannen binnen 200 meter van weg, water en spoor laten uitvoeren<sup>2</sup>. De bebouwing in deze zone is bij groepsrisicoberekeningen het meest bepalend voor het risiconiveau. ARCADIS heeft op basis van de inventarisatie van Royal Haskoning en de Nieuwe Kaart van Nederland de plannen verder uitgewerkt, gecheckt en aangevuld.

Het gaat hierbij niet alleen om concrete korte termijn bouwplannen van gemeenten, maar ook invulling van structuurvisies, masterplannen en langere termijn toekomstplannen (zolang bij dit plan maar een locatie en een personendichtheid te benoemen was). In dit kader is contact geweest met álle gemeenten met bouwplannen langs het spoor voor specifieke, gedetailleerde informatie. De wijze waarop in Basisnet wordt omgegaan met geprojecteerde kwetsbare objecten (met name woningen) wordt uitgewerkt in de saneringsregeling. Deze is beschreven in paragraaf 4.5.

De inventarisatie is als volgt uitgevoerd:

- Eerste inventarisatie door Royal Haskoning in de periode oktober 2006 tot maart 2007 van alle bouwplannen binnen 200 meter van hoofdinfrastructuur (water, weg en spoor).
- De bouwplannen zijn door ARCADIS per gemeente opgevraagd in de periode januari 2007 tot oktober 2008. Uitgangspunt hiervoor is dat alle bouwplannen binnen de zone van 200 meter van het spoor zijn meegenomen.
- Eind 2008 is een DVD uitgebracht waarop alle bouwplannen zijn weergegeven zoals die door de gemeenten zijn aangeleverd en die door AVIV in de risicoberekeningen zijn meegenomen. Deze DVD is naar de gemeenten verstuurd ter controle van de gegevens.
- Wijzigingsvoorstellen van gemeenten op de in 2008 gesignaleerde knelpunten en aandachtspunten zijn tot 1 juli 2009 binnengekomen en in Basisnet betrokken.
- In 2009 en 2010 zijn bij een dertigtal gemeenten, waar eind 2008 een knelpunt of een aandachtspunt geconstateerd werd, verdere verfijningen van de personendichtheden en bouwplannen doorgevoerd (zie paragraaf 4.5).

## **2.5 Juridische context**

Vervoer van gevaarlijke stoffen is aan een grote hoeveelheid regels gebonden. Die regels zijn gericht tot alle individuele partijen in de vervoersketen en betreffen met name eisen die worden gesteld aan de verpakking, de vervoermiddelen, de veiligheidsfunctionarissen (machinist, wagencontroleur en treindienstleider) en de wijze van vervoer. De meeste van deze regels komen voort uit het in Internationaal en Europees verband opgestelde RID<sup>3</sup> en

<sup>2</sup> Inventarisatie van (nieuwe) ruimtelijke plannen binnen 200 meter van weg, water en spoor in opdracht van het ministerie van VenW, maart 2007.

<sup>3</sup> Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

het COTIF<sup>4</sup>-verdrag. Zowel deze verdragregels uit het RID als aanvullende nationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn verankerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de onderliggende regelgeving. De regels van Basisnet die gelden ten aanzien van de vervoerszijde zullen bij of krachtens die Wvgs verankerd worden.

Bebouwing langs de infrastructuur is onder meer gebonden aan de regels die zijn gesteld op grond van de Wro. Daarbij houden gemeenten bij de totstandkoming van ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, voor zover die betrekking hebben op gebieden langs infrastructuur waar gevaarlijke stoffen over vervoerd worden, rekening met de circulaire RisicoNormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Rnvgs) uit 2004. In de Circulaire staat beschreven op welke wijze rekening moet worden gehouden met externe veiligheid. Maar ook op grond van de Wro en de Wet milieubeheer vastgestelde Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) zoals het Bevi) kunnen op de ruimtelijke inrichting van invloed zijn. De regels voor de ruimtelijke ordening als gevolg van het Basisnet zullen worden verankerd in een AMvB die zijn grondslag vindt in zowel de Wro als de Wet milieubeheer; deze AMvB heet het "Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)". Regels voor bouwen in de Veiligheidszone (zie 3.3.1) en in het plasbrandaandachtsgebied (PAG, zie paragraaf 3.3.2) worden vastgelegd in het Bouwbesluit 2011, de opvolger van het vigerende Bouwbesluit (zie paragraaf 3.3.3).

## **2.6 Technische rekenuitgangspunten**

Tot op heden worden de externe veiligheidsrisico's berekend met verschillende rekenmodellen en soms ook met verschillende invoergegevens. Daardoor kunnen de uitkomsten van de berekeningen soms zeer uiteenlopend zijn. De verschillende uitkomsten zijn onderling moeilijk vergelijkbaar en slecht uitlegbaar aan niet-ingewijden.

Bij de totstandkoming van Basisnet Spoor heeft de Werkgroep Spoor tussen juli 2008 en juli 2010 een uitgebreid beleidsconsequentie-onderzoek uitgevoerd met het rekenmodel RBMII. In dit onderzoek is gekeken naar toekomstige vervoersstromen en zijn maatregelen afgesproken en doorgerekend. Hiermee is geijkt of de huidige normstelling voor externe veiligheid haalbaar en betaalbaar is. Om het maatschappelijk aanvaarde veiligheidsniveau van 2010 als referentiepunt te behouden, is in het Stuurgroepoverleg van februari 2011 afgesproken dat de rekenuitgangspunten die zijn gehanteerd bij Basisnet duurzaam en eenduidig zullen worden vastgelegd in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART), waarin dan tevens wordt voorgeschreven dat uitsluitend het rekenmodel RBMII mag worden gehanteerd. Daarmee zullen in de toekomst de uitkomsten van risicoberekeningen onderling vergelijkbaar blijven en daardoor geloofwaardiger zijn.

Dat laat natuurlijk onverlet dat de ontwikkeling van faalkansen en van veiligheidseffecten van veiligheidsmaatregelen verder onderzocht worden. Als het rekenkundig effect van de maatregel is vastgesteld, kan die maatregel worden gehanteerd bij de berekeningen in RBMII. Zo zal de partij die na vaststelling van Basisnet veiligheidsmaatregelen treft daarmee ook "risicoruimte" krijgen voor extra vervoer of nieuwe bouwplannen.

De technische uitgangspunten (rekenprotocol spoor met aanvullingen), die bij de berekeningen voor Basisnet Spoor zijn gehanteerd, zijn te vinden op de website van de Rijksoverheid [8], te vinden via het zoekwoord "Basisnet".

---

<sup>4</sup> Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer.

### 3. Ontwerpelementen

#### 3.1 Methodiek Basisnet Spoor

Uitgaande van het doel en de ambitie om te komen tot een duurzaam vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, waarbij de bereikbaarheid van de chemische clusters gegarandeerd wordt en de risico's voor omwonenden en de maatschappij aanvaardbaar zijn, is een aantal ontwerpelementen gehanteerd. In dit hoofdstuk worden deze elementen behandeld.

Bij het bepalen van de **methodiek** van Basisnet Spoor gold als uitgangspunt dat de goederenvervoermarkt op het spoor volledig geliberaliseerd is: net als op de weg en op het water heeft elke individuele vervoerder - binnen de geldende regels - volledige keuzevrijheid met betrekking tot tijdstip, omvang, samenstelling en route van het vervoer. Gekozen is daarom voor de methodiek van de "*plafondbenadering*": alles mag, mits dat geschiedt binnen het wettelijk vastgestelde plafond. Daarmee is qua methodiek voor Basisnet Spoor aangesloten op de methodiek die is gehanteerd in de nieuwe geluidwetgeving, die medio 2011 door de Tweede Kamer is vastgesteld (de zogenaamde "*swung-wetgeving*"). Ook in die wet is uitgegaan van de *plafondbenadering*: per spoorlijn wordt een "*geluidplafond*" vastgelegd, en het geluid dat veroorzaakt wordt door het vervoer over die spoorlijn mag die plafondwaarde niet overschrijden.

Naar analogie hiermee wordt in Basisnet Spoor per spoorlijn een "*risicoplafond*" vastgelegd. Het risico dat veroorzaakt wordt door het vervoer over die spoorlijn mag die plafondwaarde niet overschrijden. Het risicoplafond van een spoorlijn wordt vastgelegd in een "*maximale hoeveelheid risico*", en niet in een "*maximaal aantal wagens*". De reden daarvoor is dat veiligheidsverbeteringen die in de toekomst aan de vervoerszijde worden genomen er toe leiden dat er meer vervoer mogelijk is zonder dat de risico's in de omgeving groter worden. Er is dus na implementatie van maatregelen meer vervoer mogelijk binnen gelijkblijvende risicoplafonds. Verladers en vervoerders hebben daarmee zelf de instrumenten in handen om meer te vervoeren. Bij een risicoplafond uitgedrukt in "*maximaal aantal wagens*" zou deze reële groeimogelijkheid niet bestaan. Bovendien is een risicoplafond een extra impuls voor de vervoerssector om te blijven zoeken naar veiligheidsverbetering.

In Basisnet worden het plaatsgebonden risico en het groepsrisico met één rekenmodel (RBMII) en één set rekenafspraken berekend (zie 2.6). Dit model en deze rekenafspraken zullen wettelijk worden verankerd. In het gehanteerde risicomodel wordt *risico* gezien als de functie van de *kans* op een ongeval met gevaarlijke stoffen, vermenigvuldigd met het *effect*. Risicobeperkende maatregelen kunnen daarom gericht worden op:

1. *kansbeperving*: maatregelen aan de bron, te weten het vervoer of de infrastructuur
2. *effectbeperving*: maatregelen aan omgeving en bebouwing

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens aangegeven wat de ontwerpelementen zijn geweest voor de vervoerszijde en de bebouwingszijde.

#### 3.2 Vervoerszijde

##### 3.2.1 Risicoplafond

Het risicoplafond voor het vervoer is de maximale hoeveelheid risico die in de omgeving van een spoortraject aanwezig mag zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat spoortraject. Het risico dat in de omgeving wordt veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over een spoortraject wordt berekend met het voorgeschreven rekenmodel RBMII. Dat risico wordt uitgedrukt in twee waarden:

1. *Het plaatsgebonden risico (PR)*. Voor het PR geldt een wettelijke grenswaarde voor kwetsbare functies, die niet overschreden mag worden: de zogenaamde  $PR 10^{-6}$  (kans op overlijden als gevolg van de risicovolle activiteit van één op de miljoen per jaar). De lijn die de punten langs een spoortraject met elkaar verbindt, waarop het risico gelijk is aan deze wettelijke grenswaarde, wordt de PR contour genoemd, uitgedrukt in meters vanuit het hart van de spoorbundel van het doorgaande vervoer

van gevaarlijke stoffen. Hoe meer risico's het vervoer oplevert, hoe verder deze contour uit het hart van het spoor ligt. Het risicoplafond voor het vervoer over een spoortraject wordt dus bepaald door de  $PR-10^{-6}$ -contour in meters. Door de berekeningswijze is het PR uitsluitend afhankelijk van het vervoer en van de spoorinfrastructuur: bebouwing langs het spoor leidt niet tot een verandering van het berekende PR.

2. *Het groepsrisico (GR).* Voor het GR geldt geen harde wettelijke grenswaarde, maar een "oriëntatiewaarde", die minder harde grenzen stelt. Het GR wordt bepaald door enerzijds de bevolkingsdichtheid, en anderzijds de risicobron (hier het spoor). In de berekeningswijze van het GR speelt dus de hoeveelheid bebouwing, en met name het aantal aanwezige personen wél een rol: bij een grotere bevolkingsdichtheid van de omgeving van een spoortraject is het berekende GR groter. Aan de hoogte van het GR dragen dus zowel het vervoer als de bebouwde omgeving bij.

De bijdrage van de vervoerszijde aan het GR wordt in het Basisnet begrensd door een maximumwaarde vast te leggen voor de berekende PR-waarden voor  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$ . Deze PR-waarden worden voor een groot deel bepaald door het transport van zeer brandbaar gas (stofcategorie A) respectievelijk van toxische vloeistoffen (categorie D4). Door sturing op de maximale waarde voor de PR  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  wordt de bijdrage van de vervoerszijde aan het groepsrisico aan een harde grens gebonden.

In de huidige regelgeving heeft het bevoegde gezag (meestal het gemeentebestuur) bij de beoordeling van het berekende groepsrisico de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de oriëntatiewaarde. In analogie daarmee zal de minister van IenM (als bevoegd gezag) in de Basisnetregelgeving de bevoegdheid hebben om, na een consequentie-onderzoek en na overleg met de betrokken besturen, andere maximumwaarden vast te stellen voor de PR  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$ .

Omdat er veel verschillende gevaarlijke stoffen zijn die allemaal hun specifieke eigenschappen hebben, zijn er veel verschillende mogelijkheden om met samenstelling en hoeveelheden het risicoplafond te halen. Er zal dus door de spoorbeheerder (ProRail) en de vervoerders regelmatig bezien moeten worden of de grenzen van de risicoruimte in zicht komen.

#### *Omgeleid vervoer.*

Alle vervoer van gevaarlijke stoffen valt onder de regels van Basisnet, ook het zogenaamde ongepland omgeleid vervoer, bijvoorbeeld bij een calamiteit of een andere overmachtsituatie. Dat vervoer telt dus ook mee bij de toetsing aan het risicoplafond op die spoorroute. Bij de afweging door de minister om, naar aanleiding van de resultaten van de toetsing eventueel een maatregel te nemen, zal de minister vanzelfsprekend meewegen in hoeverre er sprake was van ad-hoc omgeleid vervoer. Die afweging kan bijvoorbeeld tot de conclusie leiden dat de minister géén maatregel treft, omdat de geconstateerde plafondoverschrijding niet structureel, doch incidenteel is.

### **3.2.2 Maatregelen vervoerszijde**

Onderdeel van het Basisnet Spoor is dat aan de vervoerszijde - naast de wettelijke regeling van het risicoplafond per spoortraject - een pakket veiligheidsverhogende maatregelen genomen zal worden. Hierna worden eerst de *generieke* maatregelen behandeld - die in het gehele spoorwernet doorwerken - en daarna de *locatiespecifieke* maatregelen (die alleen een lokaal effect hebben). De veiligheidswinst van de hierna genoemde maatregelen (met uitzondering van hotboxdetectie) is al in Basisnet Spoor verdisconteerd.

In het Bestuurlijk overleg is afgesproken dat:

- De veiligheidswinst van de hotboxdetectie ten goede komt aan de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen na de vaststelling van Basisnet Spoor. De verwachte groeifactor van hotboxdetectie kan derhalve door de Taskforce worden meegenomen.
- Ook de veiligheidswinst van andere veiligheidsmaatregelen die door het bedrijfsleven worden getroffen komen ten goede aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze veiligheidswinst wordt gekwantificeerd in het risicoberekeningsmodel RBMII.



### 3.2.2.1 Seinen voorzien van ATB Vv

Ingeval een trein door rood sein rijdt (STS-passage = Stop Tonend Sein passage) kan dat leiden tot een botsing met een andere trein; als die trein gevaarlijke stoffen vervoert kunnen de gevolgen voor de externe veiligheid ernstig zijn. Een risicobeperkende maatregel in het kader van Basisnet is dus om de kans op botsingen als gevolg van een STS-passage te verkleinen. Bij treinsnelheden boven 40 km/uur wordt een STS-passage gecorrigeerd door ingrijpen van de Automatische Trein Beïnvloeding (ATB). Als de trein langzamer dan 40 km/uur rijdt grijpt het ATB-systeem echter niet in; daarvoor is een extra voorziening nodig, ATB Vv (verbeterde versie) genaamd.

Ten behoeve van het Basisnet Spoor zijn alle seinlocaties op de routes met gevaarlijke stoffen geïnventariseerd. Op de relevante seinlocaties waar een trein langzamer dan 40 km/uur rijdt (meestal in stationsomgevingen) zullen in het kader van Basisnet ATB Vv-installaties geplaatst worden; dat betreft circa 350 seinen die in 2012 gerealiseerd moeten zijn (kosten circa € 18 miljoen).

De veiligheidswinst van deze maatregel op de stationsemplacementen (de zogenaamde "complexe situaties") is al meegenomen in het rekenmodel waarmee de risico's van Basisnet Spoor zijn berekend.

### 3.2.2.2 Routing

De routekeuze van een trein is aan de spoorvervoerder, binnen de wettelijke gestelde grenzen. Als ontwerpement is "routing" (het dwingend voorschrijven van een andere route) derhalve niet beschikbaar, want de overheid kan de routekeuze niet beïnvloeden; de overheid wil dat ook niet omdat routing al gauw leidt tot onnodige bemoeienis met bedrijfsprocessen.

Desalniettemin is in Basisnet Spoor in een aantal gevallen uitgegaan van "herrouting". In dit geval wordt met herrouting bedoeld: de *aanname* dat het vervoer via een andere route rijdt dan de huidige standaardroute (die meestal de kortste route is). Twee gevallen van herrouting hebben grote invloed op de Nederlandse veiligheidssituatie.

De eerste herrouting houdt verband met de bestuurlijke afspraak over het maximale risico in het nieuwe stationsgebied (NSP) Breda uit 2006. Hierdoor worden enkele vervoerstromen vanuit Zuid- en West Nederland, die oorspronkelijk de kortste route via de Brabante route en de grensovergang Venlo zouden rijden, verlegd naar de Betuweroute en de grensovergang Zevenaar. Deze aanname leidt in Basisnet tot een lager risicoplaafond op en ontlasting van de Brabante route, zodat indirect - afdgedwongen door het beperkte risicoplaafond - aan herrouting is gedaan.

De consequentie van het nakomen van de bestuurlijke afspraken bij Breda is dat er minder gevaarlijke stoffen over de Brabante route, maar meer vervoer van zeer brandbare gassen en vloeistoffen over Halderberge, Moerdijk, Dordrecht en Zwijndrecht gaan plaatsvinden (meer dan voorzien was in de beleidsvrije marktprognose). Het gevolg hiervan is dat de hoge risico's in Dordrecht en Zwijndrecht minder afnemen dan in andere gemeenten<sup>5</sup>.

De tweede herrouting heeft betrekking op Noord Nederland, op basis van een vergelijking van de berekende risico's langs diverse routes. De inzet hierbij is geweest om de stromen die nu uit Zuid en West Nederland door de Randstad naar de grensovergang Oldenzaal plaatsvinden zoveel mogelijk over de Betuweroute af te wikkelen.

Uiteindelijk is in het bestuurlijk overleg Basisnet (8 juli 2010) gekozen om te verkennen wat de maximale risicoruimte is voor het vervoer op het traject Elst (aansluiting Betuweroute) - grensovergang Oldenzaal [14]. Bij deze verkenning geldt als uitgangspunt: de bestuurlijke

<sup>5</sup> In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt gewerkt aan het Tracébesluit voor de realisatie van een nieuwe spoorboogverbinding bij Meteren aan de Betuweroute (west-zuid-boog). Nadat vaststaat dat deze verbinding gerealiseerd wordt (besluit minister IenM) zal, in het kader van een mogelijke aanpassing van Basisnet, een consequentieonderzoek worden uitgevoerd zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de groepsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg. De extra risico's die elders (Meteren - Boxtel) kunnen ontstaan worden eveneens in deze afweging betrokken. Zie ook Bijlage 5, afspraken Rijk - Taskforce Brabante route.

afspraken met betrekking tot het NSP Arnhem en de IJssellijn, de milieuvergunning van het rangeeremplacement in Deventer en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De uitkomst van deze verkenning is dat 1.700 kwe's met brandbare gassen over het traject Elst – Zutphen – Goor – Hengelo afgewikkeld kunnen worden. Door deze uitkomst over te nemen wordt de Randstad sterk ontzien, evenals de route Amersfoort – Deventer – Almelo. De risico's op het traject Elst – Arnhem – Zutphen – Goor – Hengelo zijn daarentegen toegenomen maar binnen de vooraf afgesproken bestuurlijke randvoorwaarden.

### 3.2.2.3 Treinsamenstelling

Binnen de bestaande nationale en internationale wettelijke kaders zijn de mogelijkheden om de wijze van samenstellen van een trein te beïnvloeden beperkt. Daarom is gezocht naar een andere benaderingswijze om te komen tot een veiliger treinsamenstelling.

Het zogenaamde "Warme BLEVE scenario" heeft een belangrijke invloed op het berekende risico door het grote aantal slachtoffers dat in een bebouwde omgeving met dit scenario gepaard gaat. In dit scenario bezwijkt een tank met zeer brandbare vloeistof (stofcategorie C3, bijvoorbeeld benzine, of stofcategorie D3, acrylonitril) en vliegt de vrijgekomen vloeistof in brand. Deze brand verhit vervolgens een tank met tot vloeistof verdicht gas (stofcategorie A, bijvoorbeeld LPG) waardoor de druk in die gastank toeneemt en de tankwand verzwakt. Als de tankwand van de gastank onder de hoge druk bezwijkt ontstaat een zogenaamde "Warme BLEVE". De kans op dit scenario kan aanzienlijk worden verkleind door de betreffende stoffen niet direct achter elkaar in dezelfde trein te vervoeren. Met een "Warme BLEVE vrij samengestelde trein" wordt bedoeld een trein waarbij de afstand tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde, anders dan een lege, ongereinigde tank met brandbare gassen en een geheel of gedeeltelijk gevulde, anders dan een lege, ongereinigde tank met zeer brandbare vloeistoffen ten minste 18 meter bedraagt dan wel de tank met brandbare gassen is gescheiden van de tank met zeer brandbare vloeistoffen door twee 2-assige wagens of door een wagen met 4 of meer assen. Door treinen op deze manier samen te stellen nemen de risico's aanzienlijk af.

Naar aanleiding van het aanbod van het bedrijfsleven om een convenant te sluiten met het Rijk over het "Warme BLEVE vrij" samenstellen van treinen<sup>6</sup> is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Bedrijfsleven en Rijk hebben de resultaten van dat onderzoek gebruikt bij het maken van afspraken met als doel de treinen op het Nederlandse spoorwegnet zoveel mogelijk "Warme BLEVE vrij" samen te stellen. Toonaangevende chemische bedrijven, spoorvervoerders en bedrijven in de containervervoerbranche hebben zich afzonderlijk bereid verklaard hun aandeel hiervoor te leveren. Alle partijen zullen zich bovendien inspannen om het internationaal vervoer met bestemming Nederland en het transitoverkeer door Nederland zoveel mogelijk in "Warme BLEVE vrij" samengestelde treinen te laten geschieden om daarmee voldoende ruimte voor alle vervoer te garanderen. Hierdoor is het mogelijk om bij de vaststelling van de risicoplafonds in het Basisnet Spoor uit te gaan van de volgende percentages "Warme BLEVE vrij" samengestelde treinen: op de route Rotterdam-Roosendaal (78-81%); op de Rotterdamse Havenspoorlijn 93-95%, op de Betuweroute 70-73% en op de overige routes 100 % "Warme BLEVE vrij" samengestelde treinen.

Dit hoeft niet te betekenen dat het percentage "Warme BLEVE vrij" op deze routes ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Mocht het realisatiepercentage op deze routes hoger dan wel lager liggen dan betekent dit dat – binnen het vastgestelde risicoplafond – er meer dan wel minder vervoer mogelijk is dan in de tabel Basisnet Spoor is opgenomen (afgezien van de veiligheidswinst van nieuwe veiligheidsmaatregelen die nog niet in het rekenmodel zitten, zoals de hotbox).

### 3.2.2.4 Langzaam rijden

De locatiespecifieke maatregel "langzaam rijden" is in de meeste gevallen niet nodig en daarnaast niet altijd uitvoerbaar, omdat deze ten koste gaat van schaarse spoorcapaciteit. In het kader van Basisnet is in een beperkt aantal situaties gerekend met langzaam rijden door al het treinverkeer, omdat daar in die gevallen feitelijk al sprake van was. Dat betreft

<sup>6</sup> Brief van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) aan de minister van Verkeer en Waterstaat, 9 april 2008.

de situaties waar de treinsnelheid thans al wordt beperkt ("afgedwongen") door de instelling van de bestaande seinen (zoals bijvoorbeeld in het gehele stationsgebied van Roosendaal). Op sommige locaties wordt de treinsnelheid in één rijrichting beperkt. In het rekenmodel waarmee de risico's van Basisnet zijn berekend is deze lage snelheid in één rijrichting niet meegenomen (er is gerekend met hoge snelheid). Op deze plaatsen wordt het risico dus overschat. Zodra de rekenvoorschriften het mogelijk maken, zal deze overschatting worden gecorrigeerd in de veiligheidscontouren. Op alle voormalige stamlijnen wordt langzaam gereden (maximaal 30 km/uur).

Daarnaast zijn er situaties waar in de praktijk meestal niet harder dan 40 km/uur wordt gereden, maar waar die snelheid in de seinregelgeving niet is afgedwongen. In dergelijke situaties is in het Basisnet Spoor gerekend met de hoge snelheid, die immers niet onmogelijk is. Op die locaties bevat het berekende risico dus een overschatting van het feitelijke risico.

In één speciaal geval wordt in het kader van Basisnet de daadwerkelijk lage snelheid alsnog in de regelgeving geformaliseerd, zodat daarmee ook gerekend kan worden. Dat is het geval in het stationsgebied van Rotterdam Centraal, waar de treinen vanuit de Willemspoortunnel richting Gouda niet harder rijden (en mogen) dan 40 km/uur, terwijl treinen naar de Willemspoortunnel in de richting van Barendrecht formeel wel harder mogen rijden, maar dat in de praktijk nooit doen. Die snelheidspraktijk zal worden vastgelegd in de regelgeving. Deze speciale ingreep is nodig om te kunnen voldoen aan de afspraak die het Rijk heeft gemaakt met de gemeente Rotterdam in het kader van het NSP Rotterdam (het nieuwe Centraal Station).

### **3.2.2.5 Hotbox-detectie**

De ontsporing van een trein wordt in de meeste gevallen veroorzaakt door een technische defect aan de wielen of assen van een wagon. De ontsporing zelf wordt dan ook meestal voorafgegaan door het warmlopen van een as of een wieldefect. Door dergelijke symptomen in een vroeg stadium te detecteren en adequate maatregelen te treffen (de betreffende trein aan de kant zetten) kan de kans op ontsporingen verkleind worden.

Daartoe worden door ProRail in het gehele Nederlandse spoorweganet de volgende maatregelen getroffen:

1. De nieuwe versie van het meet- en telsysteem "Quo Vadis" (ook wel "Gotcha" genoemd), bestaat uit 41 meetposten in het gehele spoorweganet. Hierdoor worden circa 85 % van de op het net rijdende treinen waargenomen. In deze nieuwe versie is een functionaliteit opgenomen die oneffenheden aan de passerende wielen meet en daarvan online melding maakt bij de Verkeersleiding.
2. Aanvullend worden zogenaamde thermische meetpunten ("hotbox-detectoren") geïnstalleerd op vijf relevante grensovergangen (Oldenzaal, Zevenaar, Venlo, Maastricht en Roosendaal). Deze meetpunten constateren warmlopende assen constateren en maken daarvan online melding bij de Verkeersleiding.

Deze systemen zullen bij ProRail in de loop van 2012 operationeel zijn, inclusief de procedures bij Verkeersleiding om op basis van signalering door deze systemen snel een potentiële probleemtrein aan de kant te zetten.

Hiermee wordt een verkleining van de generieke ontsporingkans bereikt, die ook ten goede komt aan de externe veiligheid.

De veiligheidswinst van hotbox-detectie is nog niet vastgesteld en niet in het Basisnet meegenomen. Zodra de verlaging van de ontsporingkans is gekwantificeerd zal deze in de berekeningen van externe veiligheid worden meegenomen.

In het Bestuurlijk Overleg is afgesproken dat de veiligheidswinst van hotbox-detectie ten goede komt aan de groei van het vervoer (zie Bijlage 5, Rijksafspraken Basisnet Spoor, nr. 9).

## **3.3 Bebouwingszijde**

### **3.3.1 Veiligheidszone**

In het Basisnet wordt per spoortraject aan de vervoerszijde een risicoplaafond vastgelegd. Dat risicoplaafond fungeert enerzijds als de grens aan de groeiruimte van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Anderzijds fungeert het risicoplaafond als begrenzing van de veiligheidszone waarbinnen aan de bebouwingszijde ruimtelijke beperkingen gelden.

De veiligheidszone is de zone ter weerszijden van de spoorbaan waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Daar waar een veiligheidszone is bepaald, mag het spoor niet overbouwd worden. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan (zie hiervoor de regelgeving in het Btev<sup>7</sup>). De zone wordt uitgedrukt in een aantal meters vanuit het hart van de doorgaande spoorbundel. De grootste veiligheidszone in Basisnet is die langs de Betuweroute: 30 meter vanuit het hart van de spoorbundel; deze zone was overigens reeds vastgelegd in het Tracébesluit Betuweroute (1996).

In de veiligheidszone kunnen aanvullende bouwmaatregelen worden opgelegd. Zie verder paragraaf 3.3.3.

### **3.3.2 Plasbrandaandachtsgebied**

Net als bij het Basisnet Weg en het Basisnet Water wordt langs bepaalde spoorbaanvakken een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied (PAG) vastgesteld. Deze effectmaatregel is een aanvulling op de risicobenadering en geldt voor de spoorbaanbakken waarover aanzienlijke transportstromen van zeer brandbare vloeistoffen te verwachten zijn. Om deze grens te operationaliseren is uitgegaan van 3.500 ketelwagens per jaar met zeer brandbare vloeistoffen (categorie C3) in de berekeningen die ten grondslag liggen aan het Basisnet Spoor. Deze 3.500 ketelwagens representeren dezelfde hoeveelheid als de volumina die in de Basisnetten Weg en Water zijn aangehouden als grenswaarde voor een PAG-aanwijzing. Op grond van het Btev dient in het PAG rekening gehouden te worden met de effecten van een incident met brandbare vloeistoffen (o.a. benzine). Bij een incident kan de stof uit de ketelwagen vrijkomen en ontbranden (plasbrand). Dat kan in een gebied tot circa 30 meter langs de baan tot slachtoffers leiden. Daarom geldt in het PAG een bijzondere verantwoordingsplicht, speciaal gericht op het effect van een eventuele plasbrand, in aanvulling en aansluiting op de bestaande verantwoordingsplicht met betrekking tot het groepsrisico die met het Btev wettelijk wordt verankerd.

Als PAG geldt een zone van 30 meter aan weerszijden van de spoorbaan, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Het PAG betreft ook de ruimte boven het spoor. Naast de bijzondere verantwoordingsplicht gelden in een PAG voor nieuwe bebouwing aanvullende bouwkundige voorschriften. Een PAG geldt uitsluitend voor nieuwe situaties.

Voor de vervoerszijde heeft het PAG geen betekenis.

### **3.3.3 Bouwbesluit 2012 in relatie tot veiligheidszone en PAG**

In april 2009 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen<sup>8</sup> waarin de Regering werd verzocht om voor de finale vaststelling van het Basisnet de Kamer te informeren hoe en wanneer gemeenten zo nodig aanvullende bouweisen kunnen opleggen in veiligheidszones en PAG's om veiligheidsrisico's langs de infrastructuur tot een aanvaardbaar niveau te brengen. Ter uitvoering van deze motie is een aantal specifieke maatregelen geformuleerd, die zullen gelden voor nieuw te bouwen bouwwerken in een veiligheidszone en in het PAG. Hierbij is aangesloten bij de ontwikkeling van het nieuwe Bouwbesluit 2012 dat voor dit onderdeel medio 2012 formeel vastgesteld zal worden. In het Bouwbesluit 2012 zullen de zones, waar beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen (uiteraard met inachtneming van de grens- en richtwaarden), benoemd worden en zullen bij Ministeriële regeling de bouweisen genoemd gaan worden. Deze aanvullende bouweisen uit het Bouwbesluit 2012 zullen tegelijkertijd in werking treden met het Basisnet.

### **3.3.4 Maatregelen bebouwingszijde**

In algemene zin komt de veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen, ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Btev = Besluit transportroutes externe veiligheid, een ambtelijk concept van november 2008 is reeds gepubliceerd.

<sup>8</sup> Roefs/Van Heugten, kamerstuk 30373, nr. 35, Tweede Kamer

<sup>9</sup> Zie ook de bestuurlijke afspraken in Bijlage 5.

#### **3.3.4.1 Verbeteren bestrijdingsmogelijkheden**

Om bij een ongeval adequaat te kunnen optreden, is het van belang dat de mogelijkheden voor rampenbestrijdings- en hulpverleningsdiensten en de zelfredzaamheid van personen worden betrokken bij besluiten die voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De regionale brandweer (veiligheidsregio) wordt daarom in de gelegenheid gesteld voorafgaand aan de vaststelling van ruimtelijk relevante besluiten advies uit te brengen. Daarom zijn in het Btev eisen gesteld aan de motivering van dergelijke besluiten die betrekking hebben op (gronden binnen) het invloedsgebied van transportroutes.

In de aanloop naar het Basisnet zijn middelen beschikbaar gesteld aan de gemeenten met de hoogste groepsrisico's langs het spoor: Dordrecht, Rotterdam, Eindhoven, Tilburg en Roosendaal. Met de berekende extra veiligheidswinst ten gevolge van de maatregelen in Basisnet Spoor ziet het Rijk geen aanleiding extra te investeren in bestrijdingsmogelijkheden rond het spoor op deze en andere locaties.

#### **3.3.4.2 Zelfredzaamheid**

Het is van groot belang om bij de aanwijzing van ruimtelijke bestemmingen rekening te houden met de zelfredzaamheid. Door het stellen van bepaalde technische bouwspecificaties en eisen met het oog op de hulpverlening en de beheersbaarheid van een incident kan de zelfredzaamheid vergroot worden. Daarnaast of in samenhang met deze afweging dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan de bestrijdbaarheid van een plasbrand (hulpverlening en zelfredzaamheid mede in relatie tot effectreducerende maatregelen of brandvertragende maatregelen aan het gebouw).

#### **3.3.4.3 Effectreducerende bouwkundige maatregelen**

In het Bouwbesluit 2012 wordt vastgelegd aan welke bouwkundige voorschriften een bouwwerk moet voldoen. In het Bouwbesluit staan extra voorschriften voor een in een veiligheidszone of PAG te bouwen bouwwerk dat een beperkt kwetsbaar object is, of voor een in een PAG (maar buiten de veiligheidszone) te bouwen bouwwerk dat een kwetsbaar object is. Die voorschriften hebben betrekking op technische maatregelen in verband met de effecten van een externe brand, een ontploffing of drukgolf. Zij gelden in aanvulling op de minimumvoorschriften uit dat besluit. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het aanbrengen van brandbestendig glas in de gevel van een gebouw.

### **3.4 Overbouwingen**

Overbouwingen van de sporen hebben in Basisnet geen invloed aan de vervoerszijde: het risicoplafond verandert niet in of door een overbouwing.

Aan de bebouwingszijde gelden er wel speciale regels uit het Bouwbesluit 2012 ingeval van een overbouwing in een PAG-zone. Ook zijn overbouwingen met kwetsbare objecten over een baanvak met een veiligheidszone niet toegestaan (zie ook paragraaf 3.3.1).

### **3.5 Tunnels**

Spoortunnels hebben in het Basisnet geen invloed aan de vervoerszijde: het risicoplafond verandert niet waar het spoor in een tunnel ligt. In de Werkgroep Spoor is dit onderwerp verder buiten beschouwing gelaten.

### **3.6 De groeiruimte van vervoer na vaststelling van het Basisnet**

Het Basisnet Spoor is zoals eerder vermeld gebaseerd op zowel vervoersverwachtingen als huidige en toekomstige bebouwing voor rond het jaar 2020 (zie voor verdere uitleg paragrafen 2.3 en 2.4). In het voorliggende Basisnet Spoor is gezocht naar de balans tussen de ontwikkelingen in vervoer en bebouwing. Het Basisnet Spoor moet voldoende robuust zijn om ook in de verdere toekomst (na 2020) te kunnen functioneren als 'balans' tussen verder toenemend vervoer en toenemende bebouwing.

Het Basisnet is in essentie een *begrenzing* van de risico's veroorzaakt aan de vervoerszijde en de mogelijkheid om risico's ook te beheersen aan de bebouwingszijde. Die *begrenzing* is

in het Basisnet Spoor bepaald op basis van de toekomstverwachtingen van vervoer en bebouwing voor rond 2020. Het is logisch dat verdere groei van het vervoer en van de bebouwing uitsluitend plaatsvindt binnen de vastgelegde demarcatielijn, dus binnen het eigen "domein".

Om verdere groeimogelijkheden in de periode na 2020 van het vervoer te onderzoeken is de Taskforce Robuustheid 2040 ingesteld. Deze Taskforce rapporteert rechtstreeks aan de Stuurgroep Basisnet en heeft als doel te onderzoeken of er voldoende risicoreducerende maatregelen beschikbaar zijn, of naar verwachting beschikbaar zullen komen, om de bereikbaarheid van de chemische clusters en verdere groei van het vervoer mogelijk te maken binnen de in het Basisnet Spoor vastgelegde risicoplafonds. Hiertoe verkent het bedrijfsleven met vertegenwoordigers van IPO, VNG en het Rijk een aantal opties, om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een groeifactor van 1,5 tot 2 mogelijk te maken - ten opzichte van de hoeveelheden die ten grondslag lagen aan de berekeningen voor Basisnet Spoor (rond 2020).

De Taskforce heeft in januari 2011 [16] een pakket aan beschikbare dan wel verwachte risicoreducerende maatregelen geïdentificeerd dat voldoende perspectief biedt op het verruimen van de groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de periode na vaststelling van het Basisnet Spoor. De Stuurgroep Basisnet heeft de aanbevelingen van de Taskforce overgenomen om prioriteit te geven aan nader onderzoek om de maatregelen te gaan kwantificeren. Deze zullen nu verder uitgewerkt worden.

## 4. Het Basisnet Spoor

### 4.1 Inleiding

In het Bestuurlijk Overleg van juli 2010 is tussen de deelnemers consensus bereikt over een samenhangend en uitgebalanceerd afsprakenpakket om tot een optimale balans te komen tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en de veiligheid: het Basisnet Spoor is door alle betrokken partijen aanvaard.

In februari 2011 heeft de Stuurgroep Basisnet vastgesteld dat de verdere uitwerking van het Basisnet Spoor binnen de bestuurlijke randvoorwaarden heeft plaatsgevonden.

Dit Basisnet Spoor:

- levert duidelijkheid: er is een begrenzing voor het vervoer enerzijds en de bebouwingszijde anderzijds;
- levert weliswaar een inperking voor het vervoer ten opzichte van de huidige situatie (onbeperkt vervoer mogelijk op alle routes), maar maakt alle nu verwachte toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen op de spoorwegtrajecten wel mogelijk, zij het dat de routes soms zijn aangepast om de veiligheidsrisico's in de Nederlandse stadskernen te beperken;
- maakt alle nu verwachte toekomstige bebouwingsplannen langs het spoor mogelijk, zij het dat in enkele gemeenten de planvorming is aangepast om de veiligheidsrisico's te beperken;
- doet de groepsrisico's langs het spoor sterk in omvang afnemen, maar lost niet alle overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op;
- vergt een beperkt aantal saneringen van kwetsbare objecten (woningen).

In Basisnet Spoor worden per spoortraject grenzen gegeven door een risicoplaafond aan de vervoerszijde en door een veiligheidszone aan de bebouwingszijde. Die grenzen worden uitgedrukt in getallen; het Basisnet bestaat dus uit een tabel met getallen. Om praktische redenen worden twee aparte tabellen gemaakt, één voor de vervoerszijde (A) en één voor de bebouwingszijde (B); beide tabellen zijn gebaseerd op dezelfde gegevens.

### 4.2 Soorten spoorlijnen

Basisnet Spoor kent drie verschillende soorten spoortrajecten.

1. Spoortrajecten met verwacht vervoer van gevaarlijke stoffen en met PAG, omdat er rond 2020 meer dan 3.500 kwe/jaar vervoer van brandbare vloeistoffen verwacht wordt.
2. Spoortrajecten met verwacht vervoer van gevaarlijke stoffen, maar zonder PAG. Dit zijn spoortrajecten waarover naar verwachting aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd worden, maar waarbij de verwachte hoeveelheid zeer brandbare vloeistoffen kleiner is dan 3.500 kwe/jaar; langs deze routes geldt derhalve geen PAG.
3. Spoortrajecten waarover in de Marktverwachting [7] geen vervoer van gevaarlijke stoffen is verwacht. Langs deze trajecten geldt geen veiligheidszone en geen PAG. Over deze spoortrajecten is wel degelijk - zij het beperkt - vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk, maar de risico's als gevolg van dat vervoer mogen in de bebouwde omgeving niet leiden tot beperkingen vanwege externe veiligheid.

De "voormalige stamlijnen" die worden genoemd onder bijlage 2a van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen [9] vallen onder de werking van het Basisnet Spoor. De "voormalige stamlijnen" die onder bijlage 2b van dat Besluit worden genoemd maken geen onderdeel uit van Basisnet Spoor; dit zijn de berijdbare delen van spoorwegen gelegen op industriegebieden. Op alle "voormalige stamlijnen" wordt langzaam gereden (< 30 km/uur).

De Basisnetkaart is opgenomen in bijlage 1.

### 4.3 Basisnet tabel - vervoerszijde

In figuur 3 staat een onderdeel van de "Basisnettabel vervoerszijde". De gegevens die hierin opgenomen worden zijn het uitgangspunt voor de juridische uitwerking.

De gehele tabel Basisnet Spoor is opgenomen in een separaat rapport.

Figuur 3: de Basisnettabel vervoerszijde

1	2	3	4	5	6	7	8	9							10					
Spoorwijk beginpunt, (m)	Spoorwijk eindpunt, (m)	Naamgeving	Breedte categorie spoor (m)	Veilig- heids- zone PR10 * contour (m)	PAG 10-7 Con- tour	PR 10-8 Con- tour	PR 10-8 Con- tour	Transportgegevens voor het berekenen van het GR (in aantal kotswaagenequivalenten)							Bijzonderheden					
			X : Y		A B2 B3 C3 D3 D4 A B2															
			X : Y		10300 600 0 2700 600 300 0.03 1.84															
40809 : 385096	51807 : 390975	Traject 11010: Sloelaven - Roosendaal West	0-24	-	Nee	133	369													
40809 : 385096	40851 : 385197	1: Sloelaven - Franse Monument	25-49	-	Nee	132	363													
40851 : 385197	40866 : 385248	2: Sloelaven - Franse Monument	50-74	-	Nee	133	363													
40866 : 385248	40872 : 385286	3: Sloelaven - Franse Monument	75-99	-	Nee	134	364													
40872 : 385286	40874 : 385322	4: Sloelaven - Franse Monument	100-124	-	Nee	136	365													
40874 : 385322	40866 : 385382	5: Sloelaven - Franse Monument	125-149	-	Nee	138	367													
40866 : 385382	40849 : 385400	6: Sloelaven - Franse Monument	100-124	-	Nee	136	365													
40849 : 385400	40843 : 385446	7: Sloelaven - Franse Monument	125-149	-	Nee	138	367													
40843 : 385446	40841 : 385453	8: Sloelaven - Franse Monument	100-124	-	Nee	136	365													
40841 : 385453	40569 : 385997	9: Sloelaven - Franse Monument	75-99	-	Nee	134	364													
40569 : 385997	40560 : 386034	10: Sloelaven - Franse Monument	50-74	-	Nee	133	363													
40560 : 386034	40554 : 386065	11: Sloelaven - Franse Monument	25-49	-	Nee	132	363													
40554 : 386065	40546 : 386100	12: Sloelaven - Franse Monument	0-24	-	Nee	133	369													
40546 : 386100	40493 : 386243	13: Sloelaven - Franse Monument	0-24	-	Nee	133	369													
40493 : 386243	39671 : 387511	14: Sloelaven - Franse Monument	0-24	-	Nee	133	369													
39671 : 387511	38545 : 391806	15: Sloelaven - Franse Monument	0-24	-	Nee	62	239													
38545 : 391806	45692 : 391282	16: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
45692 : 391282	46764 : 391204	17: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
46764 : 391204	50066 : 390985	18: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
50066 : 390985	50954 : 390972	19: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
50954 : 390972	51413 : 390977	20: Franse Monument - Bergen Op Zoom	25-49	-	Nee	132	363													
51413 : 390977	51807 : 390975	21: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
51807 : 390975	90165 : 394400	Traject 11010: Sloelaven - Roosendaal West	0-24	-	Nee	62	239													
90165 : 394400	60355 : 387582	22: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
60355 : 387582	62121 : 386488	23: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
62121 : 386488	65750 : 384080	24: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
65750 : 384080	69382 : 382193	25: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
69382 : 382193	70318 : 382309	26: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
70318 : 382309	79204 : 388202	27: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	62	239													
79204 : 388202	79240 : 390113	28: Franse Monument - Bergen Op Zoom	0-24	-	Nee	133	369													
79240 : 390113	79526 : 390855	29: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	133	369													
79526 : 390855	79671 : 391002	30: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	62	239													
79671 : 391002	80427 : 391335	31: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	133	369													
80427 : 391335	82240 : 391604	32: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	62	239													
82240 : 391604	83229 : 391751	33: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	133	369													
83229 : 391751	89875 : 393630	34: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	62	239													
89875 : 393630	89987 : 393889	35: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	62	239													
89987 : 393889	90165 : 394400	36: Bergen Op Zoom - Roosendaal West	0-24	-	Nee	133	369													
90165 : 394400	103079 : 399568	Traject 12010: Roosendaal - Breda West	0-24	-	Nee	62	239													
103079 : 399568	91307 : 395652	1: Roosendaal - Breda West	0-24	-	Nee	-	-													
91307 : 395652																				



#### Toelichting op de Basisnettabel:

- Kolommen 1,2: Het spoortraject door middel van RDM coördinaten van het spoor (eenheid in meters).
- Kolom 3: Het nummer van de trajecten in de groene balk correspondeert met een traject op de kaart van knoop naar knoop (wissel, eindpunt) met gelijke vervoershoeveelheden conform Basisnet Spoor. Het nummer bestaat uit een route nummer met een trajectnummer. Het De laatste drie cijfers geeft het trajectdeel weer, de voorlopende cijfers geven het route nummer weer. De begin- en eindlocatie van een traject zijn aangegeven met een geografische plaatsaanduiding. Een traject is onderverdeeld in deeltrajecten die in volgorde van het beginpunt naar het eindpunt zijn weergegeven.
- Kolom 4: De breedte van de spoorbundel is een categorie breedte, zoals gehanteerd in het rekenmodel. De werkelijke spoorbreedte ligt binnen de categoriegrenzen (0 – 24 meter, 25 – 49 meter, 50 – 74 meter, etcetera).
- Kolom 5 geeft aan hoe breed de veiligheidszone is. Deze wordt gemeten vanuit het hart van de doorgaande spoorbundel. 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 veiligheidszone op 1 meter vastgesteld.
- In kolom 6 is aangegeven of langs het betreffende traject een PAG van 30 meter ter weerszijden van en boven de spoorlijn geldt.
- Kolom 7 en 8 samen bepalen de grenswaarden van de vervoersbijdrage aan het GR. De maximumwaarde voor  $10^{-7}$  dient om de bijdrage aan het GR van gassen (stofcategorie A) te beheersen en de maximumwaarde voor  $10^{-8}$  om de bijdrage aan het GR van zeer giftige vloeistoffen (stofcategorie D4) te beheersen. De toetsing van het vervoer aan de GR-grenswaarde is daarmee losgekoppeld van de verdere ontwikkeling van de bebouwde omgeving van de lijn; deze waarden hebben dus geen ruimtelijke consequenties. Met het stelsel van  $10^{-6}$  contouren en waarden voor  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  is bereikt dat ruimtelijke en vervoersontwikkelingen worden ontkoppeld.
- De kolom onder 9 bevatten de (vaste) vervoerscijfers gevaarlijke stoffen (in ketelwagenequivalenten per jaar) die de gemeenten moeten hanteren bij het maken van GR-berekeningen en de hierbij behorende versie van het rekenprotocol. Deze waarden zijn de vervoershoeveelheden die zijn gebruikt bij het berekenen van de Basisnet-grenswaarden voor het PR en GR. De subkolom Warme/Koude Blevende verhouding betreft de inputdata voor het rekenmodel. Dit getal is afgeleid van de samenstelling van treinen op het traject.  
*Nota bene: deze getallen zijn benodigd voor de berekening van het GR aan bebouwingszijde, maar mogen op geen enkele wijze worden gezien als harde plafondaantallen voor het daadwerkelijke vervoer. Evenmin kunnen hieraan rechten worden ontleend aan de hoeveelheden die ten minste vervoerd mogen worden. Daarnaast zullen de uitgangspunten voor de berekeningen zoals deze zijn gehanteerd bij het Basisnet Spoor worden bijgevoegd. Deze vervoerscijfers blijven constant en zullen niet veranderen als er nieuwe vervoerstellingen beschikbaar zijn. Dit is wel het geval als er door risicoreducerende maatregelen aan de vervoerszijde bij het zelfde risico meer vervoerd kan worden, dus bij wijziging van vervoersrisico kentallen. Hiermee blijft het systeem robuust; dit is de kracht van het Basisnet.*
- Kolom 10 bevat eventuele bijzonderheden, bijvoorbeeld of het een langzaam rijden traject is (40 kilometer per uur zone), of een wissel in het traject aanwezig is.

#### 4.4 Kaarten

Naast de bovengenoemde tabel zijn er kaarten die relevante informatie over het Basisnet Spoor geven. Deze kaarten zijn (zie bijlage 1):

- Kaart met PR-contouren en PAG-routes;
- Kaart met GR-contouren;
- Kaarten met vervoerstromen per stofcategorie (A, B2, B3, C3, D3 en D4);

In figuur 4 worden de resterende groepsrisico's gepresenteerd na inwerkingtreding van het Basisnet Spoor. Uit vergelijking met de risico's bij ongewijzigd beleid (figuur 1 in paragraaf 1.2) blijkt de effectiviteit van het Basisnet Spoor. Het groepsrisico met Basisnet Spoor zal rond 2020 langs 41 kilometer spoor hoger zijn dan de oriëntatiewaarde; langs 2 kilometer spoor is deze overschrijding groter dan een factor 10. Zonder Basisnet was dit respectievelijk 225 en 41 kilometer.

Figuur 4: Resterende groepsrisico's na inwerkingtreding van Basisnet Spoor



##### GR als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde

- $GR \leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$

## 4.5 Aanpak knel- en aandachtspunten

Binnen het Basisnet Spoor wordt bij het oplossen van knel- en aandachtspunten onderscheid gemaakt in de volgende situaties:

- Resterende kwetsbare objecten in de veiligheidszone in 2020;
- Geprojecteerde kwetsbare objecten in de veiligheidszone die volgens vigerende bestemmingsplannen zijn toegestaan (ook wel de niet-ingevulde bestemmingsplancapaciteit genoemd);
- Resterende overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR;

Alle gemeenten met PR knelpunten, een veiligheidszone en/of een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR (met en zonder maximale gebruiksruimte) hebben hierover bericht van het ministerie van IenM gekregen.

Met de gemeenten is overleg geweest voor bevestiging van en zoeken naar oplossingsrichtingen voor geconstateerde PR-knelpunten en GR-aandachtspunten.

De gemeenten waarin bij het vaststellen van Basisnet Spoor sprake is van een berekende overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico<sup>10</sup> hoeven, voor de voor 1 juli 2009 ingediende ruimtelijke plannen, niet nogmaals verantwoording over de in het Basisnet bepaalde hoogte van het groepsrisico af te leggen. Wel moet blijvend aandacht worden geschonken aan zelfredzaamheid en hulpverlening. Het ministerie van IenM en de betrokken provincies zullen in overleg met de betreffende gemeenten concrete afspraken maken over de invulling hiervan.. Op de locaties in deze gemeenten, waar sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, zal ProRail bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding onderzoeken of risicobeperkende infrastructurele maatregelen getroffen kunnen worden.

Het ministerie van IenM en de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg spannen zich samen in om een bijdrage te leveren aan het pakket van aanvullende veiligheidsmaatregelen voor de korte termijn voor Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg. Enerzijds gaat het hierbij om lokale spoorse maatregelen, anderzijds om middels een aanpassing van de bouwplannen tot een bijdrage in de vermindering van het groepsrisico te komen. De winst van dit gezamenlijke pakket komt ten goede aan de veiligheid van de burgers. De inspanningsverplichting van Rijk, Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg geldt voor beide partijen.

Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor (en ook Basisnet Weg) worden gesaneerd; dat wil zeggen dat de kwetsbare functie (wonen) wordt beëindigd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant die nader wordt uitgewerkt.

In overleg met gemeenten waar de veiligheidszone buiten de spoorbundel ligt zal de zogeheten 'Niet Ingevulde Bestemmingsplan Capaciteit' (NIBC) oftewel bouwrechten op basis van bestaande bestemmingsplannen binnen de veiligheidszones worden geïnventariseerd. Op basis van deze gegevens kan de eventuele planschade worden bepaald.

## 4.6 Rangeeremplacementen

Het behandelen van treinen op rangeeremplacementen valt zoals eerder vermeld buiten het wettelijke kader van het Basisnet. Vanwege de mogelijke relatie tussen het doorgaande spoorverkeer en enkele op emplacementen uitgevoerde handelingen, heeft ProRail van de voor Basisnet Spoor relevante rangeeremplacementen getoetst of de ruimte, die de vigerende (of in sommige gevallen de aangevraagde maar nog niet afgegeven) milieuvergunning biedt, voldoende is voor het behandelen van de vervoerstromen die maximaal mogelijk zijn binnen de risicoplafonds van Basisnet Spoor.

Op verzoek van de werkgroep Basisnet Spoor heeft ProRail onderzocht of en in hoeverre de milieuvergunningen van de spoorwegemplacementen milieuruimte bieden voor het behandelen van de vervoerstromen die maximaal mogelijk zijn binnen de risicoplafonds van het Basisnet Spoor.

Uit het onderzoek volgen als hoofdconclusies:

- De bestaande vergunningen van de emplacementen Sittard en Venlo bieden wel voldoende ruimte voor het behandelen van de transportstromen volgens het ontwerp Basisnet van 8

---

<sup>10</sup> Dit betreft de gemeenten uit figuur 4, waar een overschrijding van de oriëntatiewaarde is berekend.

juli 2010, maar niet voor de extra vervoerstromen (cat A stoffen) die mogelijk zijn gemaakt in het definitieve Basisnet Spoor.

- De risicoberekeningen voor rangeeremplacementen zijn gebaseerd op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Alle vergunningen zijn gebaseerd op risicoplafonds. De risicoberekeningen vinden in het kader van de vergunningverlening plaats met het dan vigerende model (een ander model dan in Basisnet wordt gebruikt). De uitkomst is ook gebaseerd op andere invoergegevens dan in Basisnet, namelijk het door ProRail aangevraagde vervoer en de op dat moment bekende bevolkingsgegevens.
- De aangevraagde vergunningen van de emplacementen Amsterdam Westhaven en Kijfhoek bieden voldoende ruimte voor het behandelen van de transportstromen volgens het Basisnet Spoor.
- De vergunningen van de emplacementen Delfzijl/Delfzijl Oosterhorn en de Rotterdamse Havenemplacementen bieden in eerste instantie voldoende ruimte voor het behandelen van de transportstromen volgens het Basisnet Spoor, met dien verstande dat nog niet vaststaat of de behandeling van de extra vervoerstromen, die uitstijgen boven de Marktverwachting 2007 en die mogelijk zijn gemaakt binnen de risicoplafonds van het Basisnet, kunnen worden vertaald in processen die vergunbaar zijn. Deze extra vervoerstromen zullen echter pas na 2020 ontstaan; daarom wordt er nu verder geen onderzoek naar gedaan. Hierover kan pas duidelijkheid worden verkregen wanneer te zijner tijd vervoerders hierover concrete procesinformatie kunnen verstrekken.
- Op alle andere emplacementen heeft deze studie geen knelpunten gevonden in de milieuruimte voor het behandelen van de transportstromen volgens het Basisnet Spoor.
- De invoering van Basisnet kan leiden tot wijzigingen in logistieke concepten bij vervoerders. Dit kan resulteren in extra handelingen op andere emplacementen. Dergelijke wijzigingen en de beoordeling of deze binnen de milieuvergunningen passen, zijn niet meegenomen in deze studie.

Op verzoek van de Stuurgroep Basisnet loopt er een onderzoek van de Taskforce Robuustheid van Basisnet naar de groei van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in de periode tussen 2020 en 2040. Dit is in de emplacementenstudie van ProRail niet meegenomen.

## 5. Basisnet Spoor in de praktijk

### 5.1 Gevolgen voor het bedrijfsleven

Het Basisnet Spoor zal voor vervoerders en verladers gevolgen hebben. Tot nu toe geldt op het spoor geen enkele begrenzing van het vervoer van gevaarlijke stoffen (hoeveelheid, stofsoorten, treinsamenstelling). Onder de werking van Basisnet verandert dat fundamenteel: het vervoer van gevaarlijke stoffen valt per spoortraject onder een begrenzing.

Het vaststellen van een risicoplafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft alleen zin als die grens ook gehandhaafd wordt. De risicoplafonds worden wettelijk vastgelegd. In diezelfde regelgeving wordt vastgelegd dat - net zoals bij Basisnet Water en bij Basisnet Weg - de minister de risicoplafonds moet naleven: de minister moet ervoor zorg dragen dat het risicoplafond voor het vervoer niet overschreden wordt. Daartoe kan de minister zo nodig maatregelen afdwingen. De maatregel die de Minister op grond van de Wvgs ter beschikking heeft om de risicoplafonds na te leven is het al dan niet verbieden van het vervoer van (bepaalde) gevaarlijke stoffen over een aangewezen route.

Een dergelijk ingrijpen door de minister zal in veel gevallen grofmazig en ingrijpend zijn. Immers, met minder ingrijpende maatregelen, zoals een relatief kleine beperking van het vervoer of een andere treinsamenstelling, kan de dreigende overschrijding van een risicoplafond ongedaan worden gemaakt. Het geheel verbieden van het vervoer van een bepaalde stofsoort is immers een zware ingreep. Echter, de minister beschikt niet over de wettelijke bevoegdheid om die minder ingrijpende maatregelen in te zetten en af te dwingen.

De spoorsector heeft er alle belang bij om een goed spoor specifiek systeem te ontwikkelen en te implementeren. In het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010 hebben ProRail en KNV (waarin de spoorvervoerders samenwerken) daarom toegezegd met gebruikmaking van het bestaande instrumentarium (logistiek en juridisch) tot een spoor specifiek systeem te komen. Dit systeem heeft als doel om vooraf door middel van zelfregulering de risicoplafonds van Basisnet Spoor na te leven en daarmee te voorkomen dat de minister achteraf handhavend moet optreden. Vooral nog is de spoorsector hierin nog niet geslaagd.

De gegevens over treinsamenstelling, die door de vervoerder voor vertrek aan ProRail moeten worden geleverd, zullen worden gebruikt voor de monitoring. Tijdige bijsturing wordt hierdoor mogelijk. De monitoringsgegevens zullen ook gebruikt worden voor periodieke rapportage aan de Tweede Kamer. De handhaving van het overleggen en controleren van de gegevens wordt door de IVW gedaan.

Net zoals bij de Basisnetten Water en Weg ligt de monitoringstaak bij de infrabeheerder. ProRail voert de monitoring uit op basis van daadwerkelijk gerealiseerde transporten. Deze worden gecorrigeerd voor het omrijden ten gevolge van incidenten en onvoorziene omstandigheden. Dit is nader uitgewerkt in de Wvgs. De risicoberekening vindt derhalve plaats op basis van gepland en gerealiseerd vervoer. De uitkomsten worden vervolgens vergeleken met de geldende risicoplafonds. De meetgegevens zullen ook worden gebruikt om bij te houden in welke mate treinen "Warme BLEVE vrij" zijn samengesteld.

Om bij voortgaande groei van het vervoer op sommige trajecten het risicoplafond niet te overschrijden, zullen vervoerders in de toekomst deels moeten uitwijken naar andere routes en/of aanvullende veiligheidsmaatregelen moeten treffen. Uitgangspunt daarbij is wel dat de chemische clusters goed bereikbaar blijven en dat ook op de doorgaande verbindingen naar het buitenland het vervoer mogelijk blijft. Over de verdere groei voor het vervoer van gevaarlijke stoffen na vaststelling van het Basisnet Spoor, heeft de Taskforce Robuustheid aangegeven op het spoor voldoende groeipotentie te zien.

De Stuurgroep Basisnet heeft de Taskforce Robuustheid gevraagd om een onderzoeksvoorstel te formuleren waarbij wordt bezien hoe de risicoruimte op de rangeeremplacementen in de komende jaren verder vergroot kan worden.

Rijk en bedrijfsleven zullen zich inspannen om tot internationale afspraken over het "Warme BLEVE vrij" samenstellen van treinen te komen. Het zal evenwel niet eenvoudig zijn om alle landen (snel)

over te halen om mee te doen. Daarom wordt bezien of het "Warme BLEVE vrij" gehalte van het inkomende verkeer uit onze buurlanden verhoogd kan worden. Deze verkenningen staan los van de totstandkoming van het Basisnet Spoor. Veiligheidswinst die ontstaat door verdere verhoging van het aandeel "Warme BLEVE vrij" samengestelde treinen, komt derhalve ten goede van het bedrijfsleven.

## 5.2 Gevolgen voor gemeenten

Gemeenten hanteren in de huidige situatie voor risicoberekeningen realisatiecijfers en marktverwachtingen die worden verstrekt door ProRail. Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moeten deze getoetst worden aan onder andere de toekomstige risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar die toetsing - aan een per definitie onzekere vervoersprognose - geeft geen zekerheid, omdat het vervoer kan veranderen. Met de introductie van het Basisnet komen er vaste vervoerscijfers beschikbaar, waarmee iedere gemeente uniform haar berekeningen moet uitvoeren en die duidelijkheid verschaffen voor gemeenten over de maximale risico's. Door Basisnet is wettelijk gegarandeerd dat de risico's die door het vervoer veroorzaakt worden, nooit hoger zullen worden dan de plafondwaarden uit Basisnet. De "veiligheidszones" waar vanwege het Basisnet bouwbeperkingen gaan gelden worden wettelijk vastgelegd. In de PAG's en veiligheidszones moet bij nieuwbouw rekening gehouden worden met aanvullende bouwvoorschriften. Dit zal worden vastgelegd in het Btev. Voor de verdere uitwerking van de gevolgen voor de gemeenten en voor de bebouwing wordt verwezen naar het Btev en de toelichting daarop.

Bij nieuwe ruimtelijke plannen houden gemeenten na inwerkingtreding van het Basisnet rekening met die maximale risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat binnen de veiligheidszone langs en boven het baanvak geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden en dat terughoudendheid moet worden betracht met het bouwen van beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, ziekenhuizen, scholen, bejaardenwoningen, grote kantoorgebouwen, etc. Voor "beperkt kwetsbare objecten" als bedrijfswoningen en sporthallen geldt dat die alleen binnen die zone mag worden gebouwd als daar zwaarwegende argumenten voor zijn aan te geven; het gemeentebestuur moet daarover openbare verantwoording afleggen. Het voorgaande is geen nieuwe verplichting voor de gemeente, aangezien de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen deze verplichting al kent. Het nieuwe van Basisnet is dat de gemeente, in plaats van het beleid te moeten baseren op onzekere vervoersprognoses, nu uit kan gaan van wettelijk vastliggende maximale risico's. Het PAG geldt alleen voor nieuw te bouwen objecten.

Mocht een gemeente willen bouwen in een PAG dan wordt er dus rekening gehouden met de effecten van een plasbrand. Rekening houden met de effecten van een plasbrand bestaat uit een verantwoording van de keuze om in dat gebied te gaan bouwen. Die verantwoording lijkt op hetgeen bij groepsrisico vereist is. In de verantwoording moet onder meer aangegeven worden welke maatregelen te nemen zijn om de effecten van een plasbrand tegen te gaan, hoe rekening gehouden is met de mogelijkheden voor de hulpverlening om bij een ongeval in te grijpen en hoe rekening is gehouden met de zelfredzaamheid van de mensen die in die gebouwen komen te wonen of te werken.

De handhaving van de PAG-verantwoording, de veiligheidszone en de verantwoording van het groepsrisico door de gemeente (of die verantwoording ook echt gemaakt wordt volgens de daarvoor gestelde vereisten), is in handen van de instanties die gebruikelijk betrokken worden bij de voorbereiding van en/of toezicht op de totstandkoming van een bestemmingsplan. ProRail zal als spoorbeheerder belanghebbende zijn bij een bestemmingsplan in de directe nabijheid van het spoor. De "Inspectie leefomgeving en transport" (voorheen de VROM-inspectie) ziet toe op een correcte bestemmingsplanvoorbereiding.

## 5.3 Aanpassing van het Basisnet Spoor na vaststelling

De risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoortrajecten in Nederland worden wettelijk vastgelegd. De doorwerking van die risicoplafonds voor de ruimtelijke ordening ook. Het eventueel aanpassen van een risicoplafond wordt daarmee de bevoegdheid van de Minister van IenM.

Voor bouwplannen in de directe omgeving van de (rijks)infrastructuur is het vastgestelde Basisnet een uitgangspunt. Het risicoplafond is geen punt van onderhandeling bij bijvoorbeeld grootschalige bouwplannen.

Als nieuwe spoorroutes beschikbaar komen, kan het vervoer over een andere route door minder (dichte) bebouwing plaatsvinden. Na een toetsing van de effecten en overleg met de betrokkenen (bedrijfsleven en overheden) kan overwogen worden om zo nodig het risicoplafond op de nieuwe route te verhogen en het risicoplafond op de oorspronkelijke route door dichtbevolkt gebied te verlagen. In het bestuurlijk overleg van juli 2010 is hierover het volgende afgesproken:

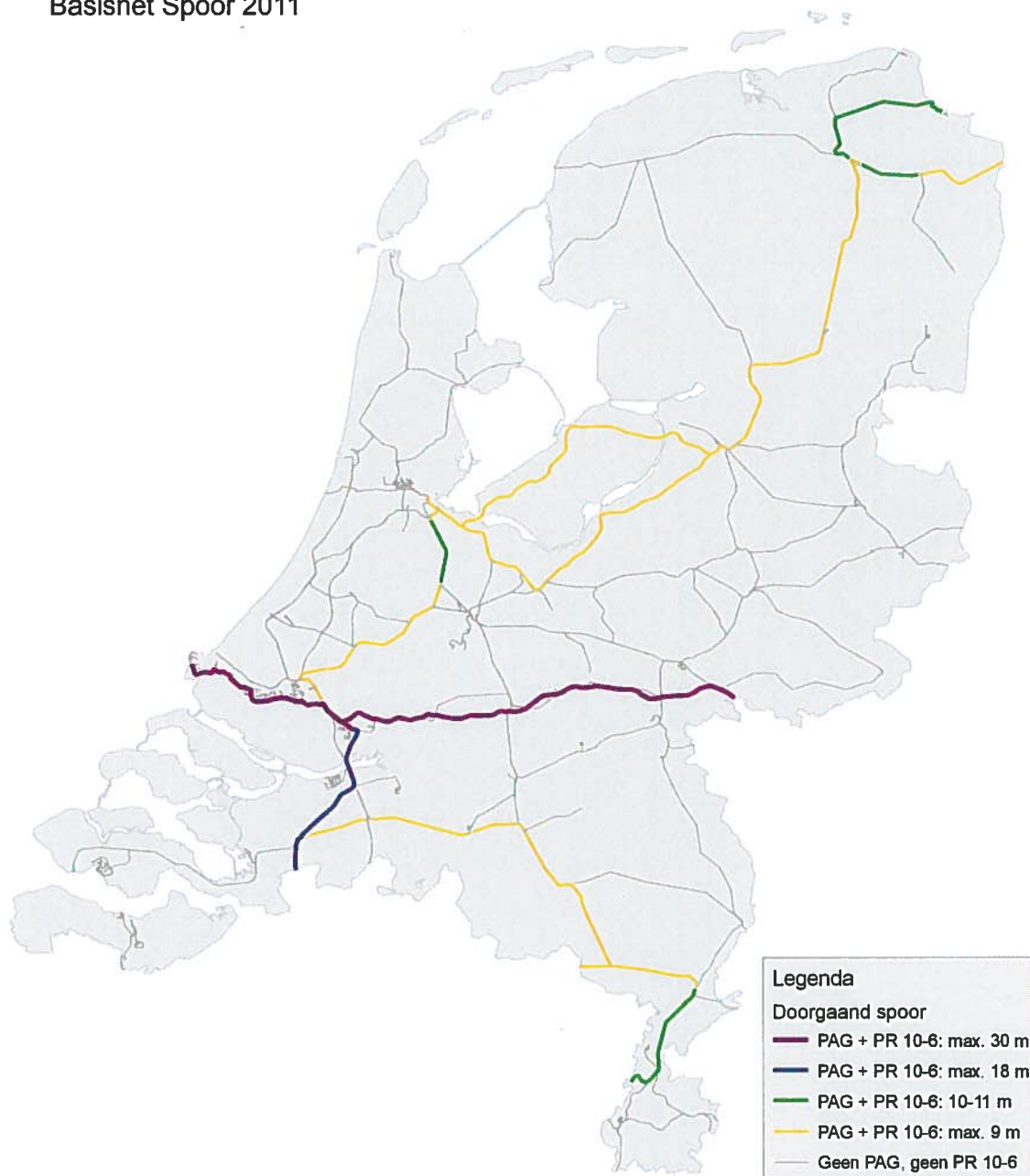
Als er nieuwe infrastructuur wordt toegevoegd aan het Nederlandse spoorwegnet waardoor andere routing van vervoer gevaarlijke stoffen mogelijk zijn, zullen die mogelijkheden onderzocht worden tijdens de voorbereidingsprocedure van die nieuwe infrastructuur, dus in aanloop naar het Ontwerp Tracébesluit. Dit onderzoek kan leiden tot de noodzaak om het Basisnet Spoor aan te passen, waarbij niet primair lokale aspecten een rol spelen, maar waarbij als criterium zal worden gehanteerd dat de veiligheid op de schaal van het gehele Nederlandse spoorwegnet per saldo groter wordt of gelijk blijft. Zodra het Rijk nieuwe infrastructuur realiseert zal zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in Basisnet Spoor worden gekeken (zie ook Bijlage 5).

Het Basisnet Spoor is robuust ontworpen. Met uitzondering van de aanleg of aanpassing van infrastructuur, bijvoorbeeld als gevolg van besluitvorming in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) [10], wordt verwacht dat het Basisnet Spoor ongewijzigd zal kunnen blijven. Als gevolg van maatregelen uit het PHS kunnen vervoerstromen gaan verschuiven, wat er toe kan leiden dat - in het kader van de PHS-uitvoering - op sommige spoortrajecten overwogen moet worden om de risicoplafonds aan te passen.

Op routes waarover in de Marktverwachting [7] geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien, wordt op het moment van het vaststellen van het Basisnet geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht. Daarom staan de waarden voor de  $PR 10^{-6}$ ,  $PR 10^{-7}$  en  $PR 10^{-8}$  plafonds allen op 0 (nul). Mocht vervoer op deze route overwogen worden, dan zal als gevolg van dit vervoer een  $PR 10^{-7}$  en/of een  $10^{-8}$  berekend worden. De minister van IenM kan in dat geval in overleg met lokale overheden en bedrijfsleven besluiten tot verhoging van de  $PR 10^{-7}$  en  $PR 10^{-8}$  waarden. Deze bevoegdheid zit in het wetsontwerp. Omdat het risicoplafond van de  $PR 10^{-6}$  als wettelijke norm is vastgelegd geldt hier voor eventuele wijzigingen een zwaardere procedure met waarborging van inspraak van alle betrokken partijen en besluitvorming waarbij ook de Tweede Kamer betrokken wordt.

## Bijlage 1: Kaarten Basisnet

### Plaatsgebonden risico's en Plasbrand aandachtsgebieden Basisnet Spoor 2011

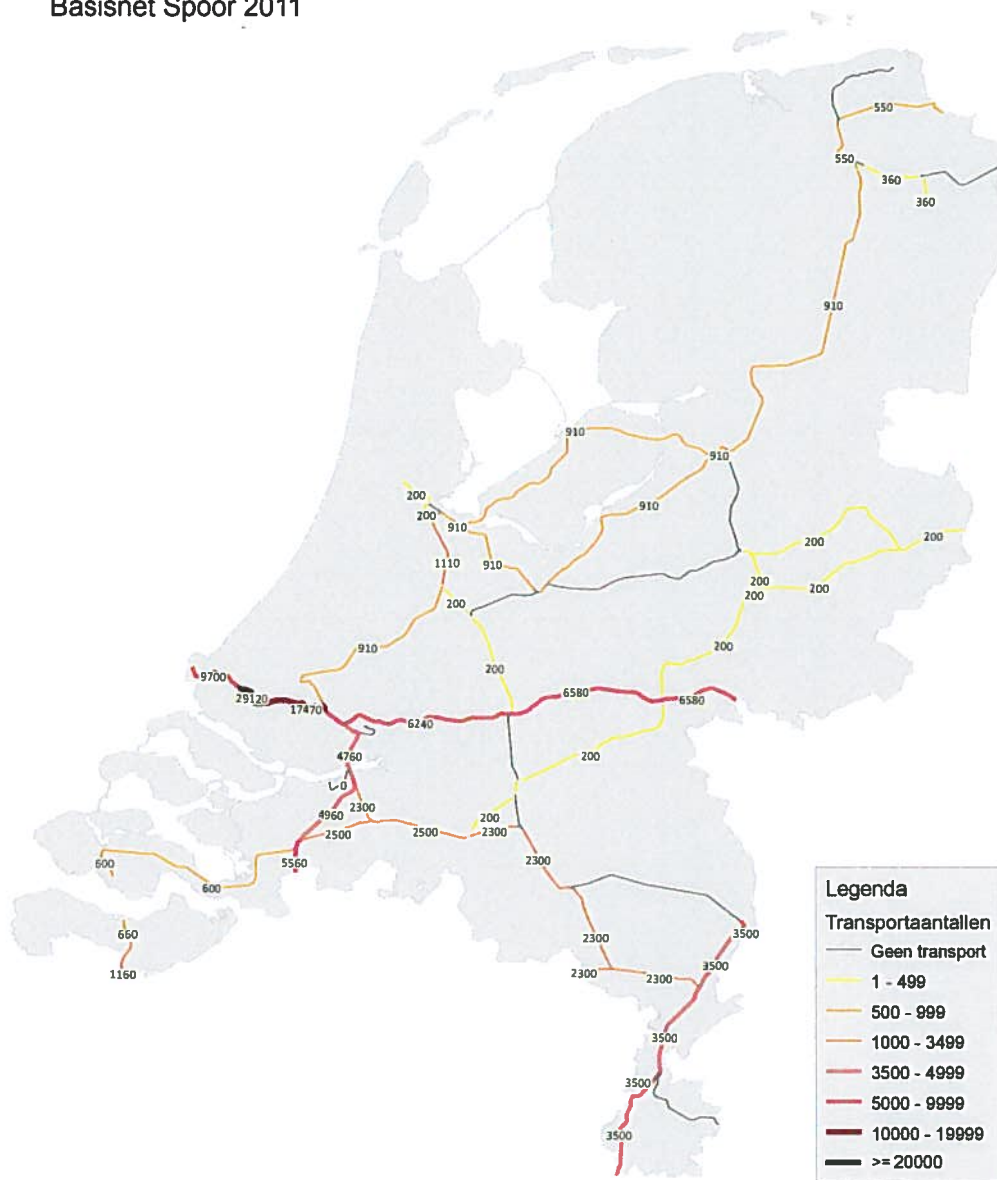




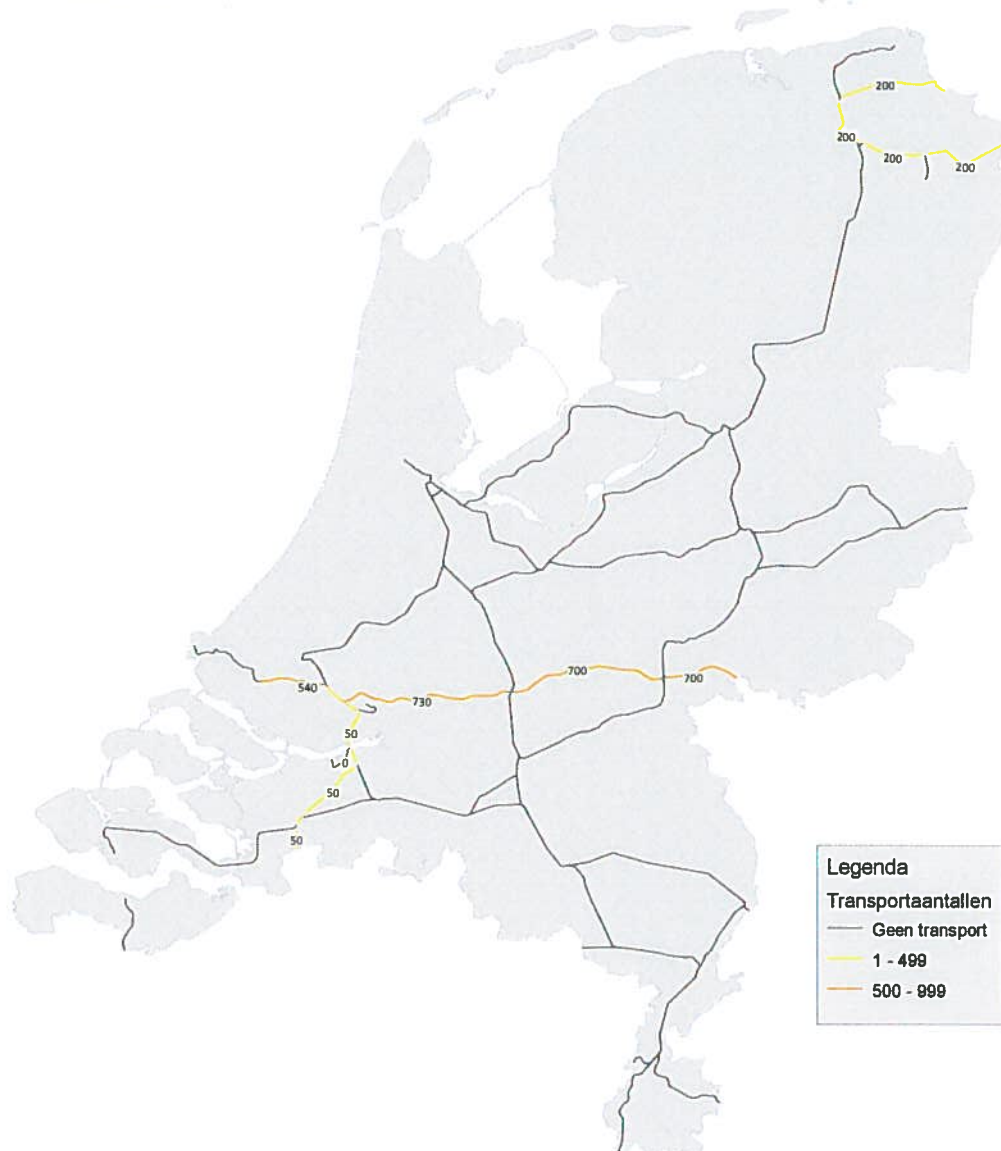
Transportstromen 2020  
Brandbare gassen (stofcategorie A)  
Basisnet Spoor 2011



Transportstromen 2020  
Toxische gassen (stofcategorie B2)  
Basisnet Spoor 2011



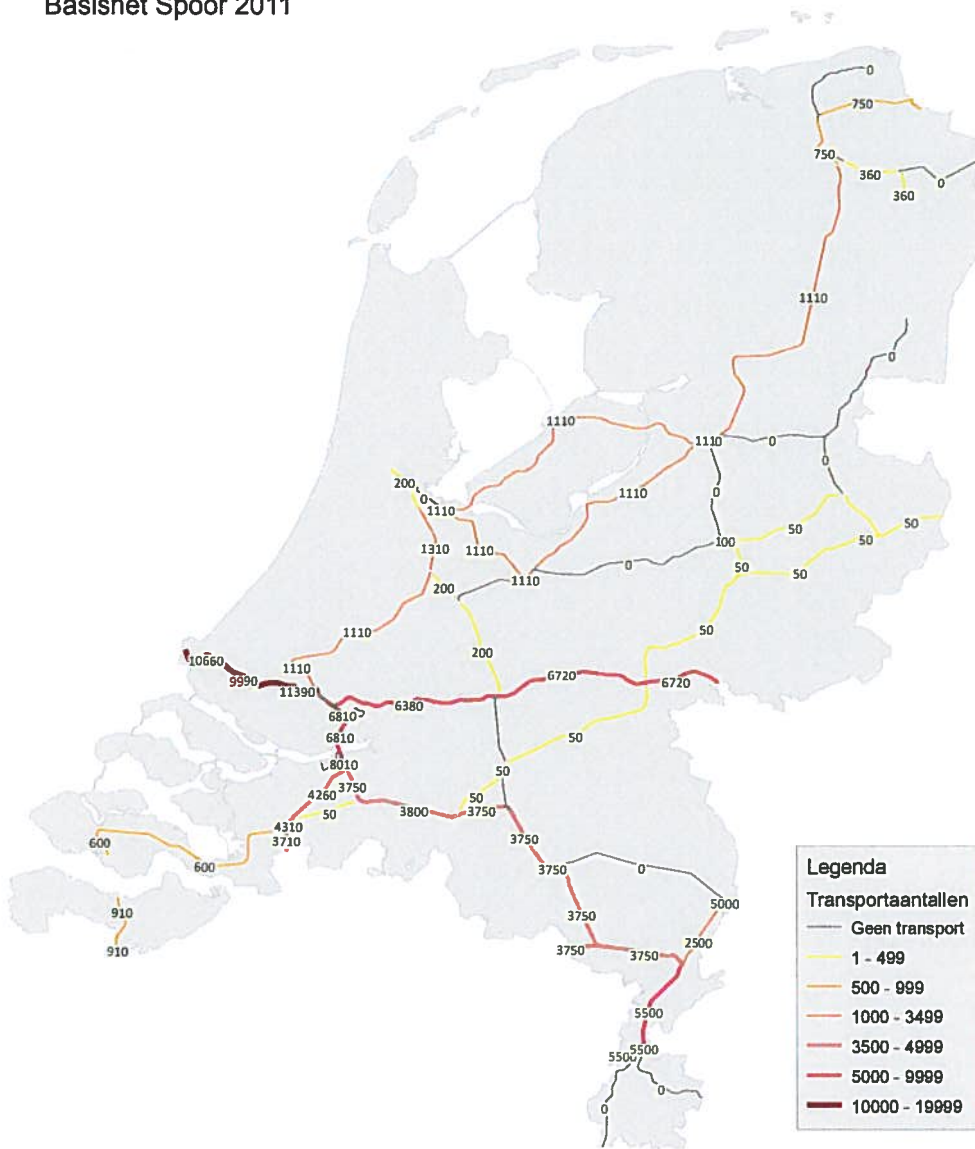
Transportstromen 2020  
Zeer toxische gassen (stofcategorie B3)  
Basisnet Spoor 2011



Transportstromen 2020  
 Brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3)  
 Basisnet Spoor 2011



Transportstromen 2020  
Toxische vloeistoffen (stofcategorie D3)  
Basisnet Spoor 2011



Transportstromen 2020  
 Zeer toxische vloeistoffen (stofcategorie D4)  
 Basisnet Spoor 2011



## Bijlage 2: Deelnemers werkgroep Basisnet Spoor

Naam	Organisatie	Rol
	Ministerie IenM (vh. VenW)	Voorzitter werkgroep tot 1 juli 2008
	Ministerie IenM (vh. VenW)	Voorzitter vanaf 1 juli 2008
	Ministerie IenM (vh. VenW)	
	Ministerie IenM (vh. VenW)	Secretaris vanaf 1 juli 2010
	ProRail	Secretaris tot 1 juli 2009
	ProRail	Tot 1 juli 2009
	ProRail	Vanaf 1 juli 2009
	Prorail	
	Ministerie IenM (vh. VROM)	
	Ministerie IenM (vh. VROM)	
	Ministerie EL&I (vh. EZ)	
	Provincie Noord-Brabant	namens IPO tot december 2008
	Provincie Zuid-Holland	namens IPO
	Provincie Utrecht	namens IPO vanaf juni 2009
	BP	namens CTGG
	DSM	namens CTGG tot juni 2009
	DSM	namens CTGG vanaf juni 2009
	Vopak	namens CTGG tot april 2011
	DB Schenker	namens KNV tot 1 januari 2011
	DB Schenker	namens KNV na 1 januari 2011
	Gemeente Eindhoven	namens VNG tot juni 2009
	Gemeente Eindhoven	namens VNG vanaf juni 2009
	Gemeente Hengelo	namens VNG
	Gemeente Dordrecht	namens VNG vanaf februari 2009
<b>Werkgroep ondersteuning</b>		
	ARCADIS	Tot 1 oktober 2010
	ARCADIS	
	ARCADIS	Vanaf januari 2010
	AVIV	Vanaf begin 2007
	AVIV	Vanaf augustus 2008
	AVIV	Tot begin 2007



### Bijlage 3: Begrippen- en afkortingenlijst

Term	Betekenis
Aandachtspunt	De spoorvakken die bij berekening een groepsrisico hebben dat boven de oriëntatiewaarde ligt
ATB Vv	Automatische Treinbeïnvloeding verbeterde versie
Basisnet	Met het Basisnet wordt een duurzaam evenwicht beoogd tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft mogelijk, maar er worden grenzen gesteld aan de risico's waarbij ruimtelijke ontwikkeling langs infrastructuur verantwoord moet plaatsvinden.
Beperkt kwetsbare objecten	Conform Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen: verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare dienst- en bedrijfswoningen van derden; kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1.500m <sup>2</sup> per object; restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn; winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2.000m <sup>2</sup> , voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1.000m <sup>2</sup> bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd; sporthallen, zwembaden en speeltuinen; sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen; bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1.500m <sup>2</sup> per object / complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk vloeroppervlak meer dan 1.000m <sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2.000 m <sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd; objecten die met onder a tot en met e en genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn; objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
BLEVE	Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Explosie die kan voorkomen als een houder (tank) gevuld met een tot vloeistof verdicht gas openscheurt, waarbij de inhoud instantaan vrijkomt en expandeert tot een gaswolk met een drukgolf tot gevolg. Wanneer



	het gas brandbaar is en de gaswolk wordt ontstoken ontstaat een vuurbal. In het geval dat de houder door mechanisch geweld (botsing) openscheurt spreekt men van een koude BLEVE. Is het bezwijken van de houder het gevolg van verzwakking door verhitting van buitenaf (bijvoorbeeld door een brand) dan spreekt men van een warme BLEVE.
Btev	Besluit transport externe veiligheid
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
COTIF	Convention concerning International Carriage by Rail. Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer
CTGG	Commissie Transport Gevaarlijke Goederen. Samenwerkingsverband van het bedrijfsleven.
EL&I	Economische zaken, Landbouw en Innovatie
EV-classificering	Classificatie die de gevaarlijke stoffen indeelt in categorieën die relevant zijn voor externe veiligheid
Externe veiligheid	Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen.
EZ	Ministerie van Economische Zaken
Groefactor	Percentuele toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen per jaar
Groepsrisico	De kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico (GR) wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden.
HART	Handleiding Risicoanalyse Transport
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Infrabeheerder	Coördinator van spoorwegennet
IPO	Interprovinciaal Overleg. Koepelorganisatie van de twaalf provincies
IVW	Inspectie voor Verkeer en Waterstaat
Knelpunt	Situatie waar een kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object zich in de huidige PR 10-6 contour en/of in een veiligheidszone bevindt
KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer. Werkgeversorganisatie in het goederen- en personenvervoer.
Kwetsbaar object	Conform Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen: woningen, niet zijnde verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare of dienst- en bedrijfswoningen van derden; gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals: ziekenhuizen/bejaardenhuizen/verpleeghuizen, scholen, gebouwen of gedeelten daarvan bestemd voor dagopvang van minderjarigen; gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn, zoals: kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500m <sup>2</sup> per object, complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000m <sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000m <sup>2</sup> per object voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt/hypermarkt/warenhuis is gevestigd;

	<p>kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar.</p>
Niet Ingevulde Bestemmingsplan Capaciteit (NIBC)	Niet benutte capaciteit binnen een vigerend bestemmingsplan waarbinnen (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogelijk zijn
Nvgs	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2005)
Oriëntatiewaarde	Referentiewaarde voor de afweging van het groepsrisico
Overschrijding oriëntatiewaarde	Van overschrijding is sprake als het groepsrisico groter is dan 1* de oriëntatiewaarde.
Plaatsgebonden risico	De kans per jaar op een plaats dat een onbeschermd persoon die continue op die plaats aanwezig is, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met iso-contouren.
Plasbrandaandachtsgebied (PAG)	Het gebied tot 30 meter van de spoorbaan waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.
PR-contour	Lijn die ontstaat door plaatsen met een gelijk plaatsgebonden risico met elkaar te verbinden. Veel gebruikt is de 10 <sup>-6</sup> - PR contour.
RBMII	Een risicoberekeningsprogramma dat is voorgeschreven vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de berekening van externe veiligheidsrisico's.
RID	Reglement concernant le transport International ferroviare des marchandises Dangereuses par chemin de fer. Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen
Risicoplafond	Maximale plaatsgebonden risico weergegeven in een PR 10-6 contour berekend voor het transport van gevaarlijke stoffen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RNVGS	Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
Stofcategorieën	<p>Het transport van gevaarlijke stoffen is ingedeeld in bepaalde categorieën om hiermee een classificering aan te geven. Voor transport over het spoor zijn dit de volgende stofcategorieën:</p> <p>A: Brandbare gassen  B: Toxische gassen  C: Brandbare vloeistoffen  D: Toxische vloeistoffen</p>
Tracébesluit	<p>Besluit conform de tracéwet.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Milieu neemt het definitieve Tracébesluit over een nieuw aan te leggen tracé. Na het Tracébesluit wordt er gestart met de realisatie</p>
Tracéwet	De Tracéwet bevat regels voor de besluitvorming over de aanleg of wijziging van hoofdwegen, landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen
Veiligheidszone	Een zone langs de spoorbaan waarbinnen geen <b>nieuwe</b> kwetsbare objecten zijn toegestaan. <b>Nieuwe</b> beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan (zie hiervoor de regelgeving in het Btev). De veiligheidszone wordt gemeten vanaf het hart van de spoorbundel.
VenJ	Ministerie van Veiligheid en Justitie
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VROM	Ministerie van Ruimtelijke Ordening en Milieu
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wro	Wet ruimtelijke ordening
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen

## Bijlage 4: In stappen naar Basisnet Spoor

Hieronder wordt in een procesverslag beschreven hoe, op basis van de Uitgangspunten in hoofdstuk 2 en met gebruikmaking van de Ontwerpelementen uit hoofdstuk 3, in een aantal stappen het Basisnet Spoor is ontwikkeld.

### STAP 1:

Uitgangspunten: Vervoer van gevaarlijke stoffen (stofsoorten, hoeveelheden en routes over het huidige spoorwagennet) volgens de "beleidsvrije marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen rond 2020" (ProRail, 2007) [7], en de omgevingsbebouwing die in 2020 (en later) wordt verwacht volgens een inventarisatie bij alle betrokken gemeenten.

Berekeningen: Met deze invoergegevens zijn de risicowaarden voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en voor het Groepsrisico (GR) langs alle spoorlijnen berekend. Dat levert een beeld op van de EV-situatie rond 2020 wanneer geen Basisnet wordt geïmplementeerd. De resultaten van de GR-berekening staan in het hoofdrapport; figuur 1, hoofdstuk 1.2.

De berekeningen geven aan dat bij ongewijzigd beleid rond 2020 op vele plaatsen knelpunten zullen zijn (dat zijn: kwetsbare objecten binnen de zone van het plaatsgebonden risico - PR) en aandachtspunten (dat zijn: locaties waar het berekende groepsrisico - GR - hoger is dan de oriëntatiewaarde voor het GR).

Een beleidsmaatregel om de EV-situatie te verbeteren is dus nodig.

### STAP 2:

Aangenomen maatregelen: Voor de treinsamenstelling is aangenomen dat deze geschiedt volgens het "Warme BLEVE-medium-scenario": in dat scenario zijn ongeveer 80% van de treinen die tegelijkertijd brandbare gassen (stofcategorie A) en zeer brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3) vervoeren "Warme BLEVE vrij samengesteld": dat wil zeggen dat de kans op het zogenaamde "Warme BLEVE scenario" is geminimaliseerd. Vervolgens is voor enkele vervoerstromen een andere routekeuze aangenomen, die door minder bebouwd gebied voert en daardoor kleinere risico's veroorzaakt.

Berekeningen:

Op basis van deze extra aannamen zijn de risicowaarden – voor PR en GR - opnieuw berekend. Uit de resultaten blijkt dat er rond 2020 naast enkele PR-knelpunten nog steeds veel GR-aandachtspunten berekend worden. Die zijn niet allemaal op te lossen met lokaal maatwerk. Er is daarom nog een aanvullende generieke verbeteringsinslag ingezet: dat is kosteneffectiever dan zeer omvangrijk lokaal maatwerk.

### STAP 3:

#### STAP 3a: zuid Nederland (ten zuiden van de Betuweroute).

Extra aangenomen maatregelen:

Op het spoorwagennet in zuid Nederland (ten zuiden van de Betuweroute) is in de berekeningen verwerkt dat de bestuurlijke afspraak over het maximale groepsrisico bij het NSP Breda maatgevend is voor de risicoruimte op de Brabantroute. Hierdoor kan - gegeven de huidige stand der techniek - een maximale risicoruimte worden vastgelegd voor de hoeveelheid brandbare gassen (stofcategorie A) die langs Breda vervoerd kunnen worden; samen met het vervoer in de andere stofcategorieën wordt zo het risicoplafond in Breda vastgelegd.

De treinen die volgens de marktverwachting in Venlo de grens willen passeren naar/van Duitsland (omdat ze de kortste route willen volgen), maar die niet meer 'passen' binnen het risicoplafond op de Brabantroute in Breda, zullen gebruik moeten gaan maken van de Betuweroute en de grensovergang Zevenaar/Emmerich.

Als aanname voor de treinsamenstelling wordt nog steeds gerekend met het "Warme BLEVE-medium-scenario" (dus circa 80 % Warme BLEVE samengesteld) met uitzondering van de vervoerstromen die over de Brabantroute gaan en de vervoerstromen van en naar Noord-

Nederland. Aangenomen wordt dat alle treinen in deze vervoerstromen Warme BLEVE vrij zijn samengesteld (dus 100% Warme BLEVE vrij).

Berekeningen:

Op basis van deze extra aannamen zijn de risicowaarden - PR en GR - opnieuw berekend. Het overgrote deel van de aandachtspunten (overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR) is bij deze nieuwe aannamen verdwenen; de resterende probleempunten, met name knelpunten en hoge groepsrisico's in West-Brabant en de Drechtsteden, zullen moeten worden opgelost met lokaal maatwerk.

### **STAP 3b: noord Nederland (ten noorden van de Betuweroute).**

Extra aangenomen maatregel:

Om in noord Nederland (ten noorden van de Betuweroute) te komen tot voldoende risicoreductie wordt aangenomen dat de treinen met de vervoerstromen die door Noord-Nederland gaan allemaal volledig "Warme BLEVE vrij" zijn samengesteld. Dat past bij de afspraken die met de vervoerders en verladers zijn gemaakt over het "Warme BLEVE vrij rijden" op bestemmingen en herkomsten in noord Nederland. Daarnaast wordt voor de vervoerstromen die van de Rotterdamse haven naar Noord en Oost Europa gaan aangenomen dat deze gebruik zullen maken van de Betuweroute en via Zevenaar-grens bij Duitsland de grens over gaan, in plaats van de route via Gouda - Amsterdam - Amersfoort - Oldenzaal.

In de aanloop naar het bestuurlijk overleg van juli 2010 is er in het voorstel Rijk van uitgegaan om voor de herkomsten en bestemmingen naar noord en oost Europa zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute. Daarom is het risicoplaafond over de alternatieve route over de Betuweroute via Elst richting grens Oldenzaal over Deventer en Almelo afgeleid op basis van slechts 700 ketelwagens brandbare gassen per jaar.

Berekeningen:

Op basis van deze extra aannamen zijn de risicowaarden - PR en GR - opnieuw berekend. Het overgrote deel van de aandachtspunten (overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR) is bij deze nieuwe aannamen verdwenen. Voor het bedrijfsleven is het gebruik van de grensovergang te sterk beperkt. In het bestuurlijk overleg van juli 2010 is daarom afgesproken om de maximale risicoruimte op het traject Elst - grens Oldenzaal te verkennen (zie stap 4b).

### **STAP 4:**

#### **STAP 4a: verkenning van de mogelijkheid voor extra vervoer**

Enkele initiatiefnemers verwachten in de toekomst méér vervoer van gevaarlijke stoffen dan hetgeen is verwacht in de Beleidsvrije marktverwachting van ProRail uit 2007 [7], waarop het Basisnet Spoor is gebaseerd. In het bestuurlijk overleg van juli 2010 is afgesproken om te onderzoeken of de risicoplaafonds in Basisnet zodanig ruimer kunnen worden vastgesteld dat daarbinnen ook het extra vervoer van gevaarlijke stoffen past, dat de initiatiefnemer verwacht. In deze stap is het benodigde onderzoek uitgevoerd en zijn conclusies getrokken. Het betreft de volgende wensen:

1. Het chemisch bedrijf SABIC vraagt om extra risicoruimte voor de extra aanvoer per spoor van brandbare gassen (stofcategorie A) vanuit Duitsland naar SABIC op het Chemelot terrein in Sittard.
2. De provincie Groningen vraagt om extra risicoruimte voor extra aanvoer per spoor van gevaarlijke stoffen (stofcategorie A en C3) naar Delfzijl om ruimte te houden voor verdere groei van het chemisch complex aldaar.
3. Het KNV Spoorgoederenvervoer (de spoorgoederen vervoerders) vraagt om extra risicoruimte voor extra afvoer vanuit de Haven van Amsterdam van zeer brandbare stoffen (stofcategorie C3) naar Duitsland en naar België.

Na onderzoek van de effecten en overleg met de initiatiefnemers en betrokken regionale partijen is binnen de in juli 2010 bestuurlijk overeengekomen randvoorwaarden (regionaal bestuurlijk draagvlak voor eventuele nieuwe aandachtspunten, geen nieuwe knelpunten) voor dit extra vervoer besloten dat:

(Onder 1)

- bij het bepalen van het risicoplafond in Basisnet Spoor op de Brabantroute geen rekening gehouden wordt met het door SABIC gevraagde extra vervoer van 1.500 kwe/jaar cat. A;
- het risicoplafond in Basisnet Spoor op de route Venlo/grens - Roermond - Sittard - Chemelot bepaald wordt met een extra vervoerstroom van 5.860 kwe/jaar cat. A;
- het risicoplafond in Basisnet Spoor op de route Eijsden/grens - Maastricht - Sittard - Chemelot bepaald wordt met een extra vervoerstroom van 2.000 kwe/jaar cat. A;
- geaccepteerd wordt dat als gevolg hiervan het groepsrisico in Sittard in Basisnet kan toenemen tot 2,6 maal de oriëntatiewaarde;
- er op wordt aangedrongen dat de gemeenten Sittard-Geleen en Venlo in overleg met de vergunningenhouder ProRail tot een oplossing komen voor de vergunningenproblematiek van de rangeeremplacementen.

(Onder 2)

- de risicoplafonds in het Basisnet Spoor op de route Nieuweschans/grens - Groningen - Delfzijl worden vastgesteld met een extra vervoerstroom van 1.750 kwe/jaar cat. A en 8.750 kwe/jaar cat. C3.

(Onder 3)

- de risicoplafonds in Basisnet Spoor vastgesteld worden inclusief een extra vervoerstroom van 2.250 kwe/jaar cat. C3 vanuit Amsterdam naar Duitsland via Zevenaar/grens (70 % = 1.550 kwe/jaar), via Oldenzaal/grens (15%=350 kwe/jaar) en naar België (15 % = 350 kwe/jaar).

#### **STAP 4b: maximaliseren vervoersruimte op route Elst - Oldenzaal/grens**

Op verzoek van het bedrijfsleven is gezocht naar maximalisering van de vervoerruimte op deze spoorverbinding. In het Bestuurlijk Overleg Basisnet op 8 juli 2010 is aan dit onderzoek als randvoorwaarden meegegeven: "bij deze verkenning gelden bestuurlijke afspraken als NSP Arnhem, de vergunningssituatie van het goederenemplacement in Deventer, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en de geluidsnormen als uitgangspunt."

Dit onderzoek is uitgevoerd door een aparte werkgroep. Naar aanleiding van de resultaten van dat onderzoek is besloten dat:

- de risicoruimte uitkomt op 1.700 kwe/jaar cat. A over de IJssellijn/Twentekanaalroute; deze wordt ingepast in Basisnet Spoor.
- voor de route Zutphen- Deventer- Hengelo-Almelo via het rangeeremplacement in Deventer een strategische reservering aan wordt gewezen van 200 kwe/jaar cat. A.

#### **STAP 4c: strategische reserveringen**

Voor het vaststellen van de risicoplafonds is uitgegaan van de Beleidsvrije marktverwachting van ProRail voor rond 2020; in die marktverwachting is in de meeste gevallen elke vervoerstroom over één route afgewikkeld, namelijk de kortste route.

Het spoorgoederenvervoer en het verladend bedrijfsleven is echter gebaat bij flexibiliteit waarbij zoveel mogelijk meerdere routes mogelijk zijn. Dat geldt ook om bij geplande onderhoudswerkzaamheden het vervoer te kunnen blijven afwikkelen.

Op een aantal spoorlijnen kan het risicoplafond worden verhoogd (dus meer ruimte aan de vervoerszijde) zonder dat dit leidt tot extra beperkingen aan de bebouwingszijde. Dit draagt bij aan de flexibiliteit van het Basisnet Spoor. Om te beoordelen of het risicoplafond verhoogd kan worden zijn de volgende criteria gehanteerd:

1. het risicoplafond kan uitsluitend verhoogd worden als er een concrete redenering te maken is voor een extra strategische reservering van vervoerruimte - dus *niet* zomaar "opvullen" tot de grens die de bebouwingszijde stelt;
2. het te overwegen hogere risicoplafond wordt getoetst op de *effecten voor de bebouwde omgeving* met als toetscriteria:
  - a. het hogere risicoplafond mag niet leiden tot een PR 10-6 contour;
  - b. het hogere risicoplafond mag niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR; bij een GR kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde is er geen probleem, als het GR groter is dan 0,1 volgt er discussie.

Op de volgende spoorlijnen is gezocht naar een grotere risicoruimte dan in de voorgaande stappen (stap 3) is aangehouden:

**1. Groningen - Nieuweschied - Duitse grens.**

Reden strategische reservering: kan als alternatieve route functioneren voor vervoer van/naar Delfzijl, dat in de prognose over Groningen - Assen - Zwolle rijdt. De onderzochte omvang van het vervoer is daarmee gelijk aan het vervoer waarmee wordt gerekend op het traject Groningen - Zwolle.

**2. Almelo - Mariënborg**

Reden strategische reservering: kan dienen als alternatieve aan-/afvoeroute voor Emmen van/naar Duitsland (Oldenzaal).

**3. Weert - Budel - Belgische grens.**

Reden strategische reservering: kan als alternatieve route functioneren voor het vervoer dat in de basisaanname over de spoorlijn Weert - Eindhoven - (Kijfhoek) - Roosendaal - België rijdt. De onderzochte omvang van het vervoer is gelijk aan het vervoer waarmee wordt gerekend op het traject Roermond - Weert.

**4. Chemelot - Maastricht - Eijsden - Belgische grens**

De reden voor deze strategische reservering is dat zodra de zuidelijke ontsluiting van Chemelot beschikbaar komt via deze route snel kan worden vervoerd van/naar België en Frankrijk. De onderzochte omvang van het vervoer is gelijk aan het vervoer waarmee wordt gerekend op het traject Sittard - Roermond, zodat alles wat vanuit Chemelot naar het noorden gaat ook naar het zuiden kan gaan (en andersom).

**5. Elst - Arnhem - Zutphen - Deventer - Zwolle (IJssellijn)**

De reden voor deze strategische reservering is dat deze route als alternatief kan functioneren voor het vervoer naar/van noord en oost Nederland dat in de basisaanname over spoorlijnen door de Randstad reed. De route Elst- Arnhem- Zutphen- Goor- Hengelo- Oldenzaal is verder opgepakt in stap 4b. Hieronder is alleen de route Zutphen- Deventer- Almelo- Hengelo

De onderzoeken in stap 4a en 4b overlappen een deel van de vijf eerder geselecteerde routes, namelijk op route 1,4 en 5. Na berekening van de effecten - PR en GR - zijn deze getoetst aan de gegeven criteria. Op grond daarvan is op de volgende spoortrajecten het risicoplaafond gebaseerd op de vervoershoeveelheden in onderstaande tabel.

Tabel: vervoershoeveelheden inclusief strategische reservering in kwe/jaar						
Traject	cat A	cat B2	cat B3	cat C3	cat D3	cat D4
Groningen - Nieuweschied/grens	1750	910	0	8750	1110	180
Almelo - Mariënborg	0	0	0	500	0	0
Weert - Budel/grens	1500	2300	0	4600	3750	0
Chemelot - Maastricht/grens	3000	3500	0	400	0	0
Zutphen- Deventer - Almelo- Hengelo	200	200	0	100	50	50

## STAP 4d: Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Het Basisnet Spoor houdt nog geen rekening met nieuwe infrastructuur waarvan nog niet met zekerheid vaststaat dat deze gerealiseerd zal worden, zoals bijvoorbeeld de infrastructuur aanpassingen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Voor PHS is immers weliswaar (juni 2010) een voorkeursbeslissing genomen, maar er is nog een lange weg te gaan, vóórdat vaststaat dat de betreffende infrastructuur daadwerkelijk gerealiseerd zal worden zoals thans is voorgenomen; die zekerheid bestaat per onderdeel pas als het betreffende Tracébesluit na beroepsgang onherroepelijk is geworden. In Basisnet is daarop derhalve niet vooruitgelopen. In de aanloop naar elk Tracébesluit zal de risicoruimte van nieuwe routhemogelijkheden en capaciteitsuitbreidingen worden vastgesteld.

## STAP 5:

In deze stap is getoetst of de berekende PR- en GR-waarden voldoen aan de bestuurlijke toezeggingen en afspraken. Dat was het geval.

Voorts zijn de resterende knelpunten (kwetsbare objecten binnen de zone van het plaatsgebonden risico - PR  $10^{-6}$ ) in beeld gebracht. Deze vallen onder de milde saneringsregeling, waarvoor de benodigde middelen zijn vrijgemaakt.

In het bestuurlijk overleg van juli 2010 zijn voor de resterende aandachtspunten nadere afspraken gemaakt. Voor de bewoners langs de trajecten met de hoogste groepsrisico's (in Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht) onderzoeken Rijk en gemeenten een gezamenlijke inspanningsverplichting voor de korte termijn (extra spoorse maatregelen en beperking van bouwplannen).

Voor de overige aandachtspunten (berekend GR hoger dan de oriëntatiewaarde) is afgesproken dat IenM aanvullende maatregelen zal treffen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding.

Daardoor resulteert stap 4 in het Basisnet Spoor, dat voldoet aan de gestelde doelen en ambities.

Hiermee is het eindbeeld van Basisnet Spoor van juli 2010 bereikt. De vervoerstromen en de bijbehorende aannamen over treinsamenstellingen, die ten grondslag liggen aan de berekeningen volgens stap 3, zijn de waarden die tezamen de risicoplafonds en dus ook de vervoersruimte in het Basisnet Spoor bepalen.

## STAP 6: Afronding Basisnet Spoor

Na verwerking van de resultaten van de stappen 4 a, b, c en d in de vervoershoeveelheden die waren vastgesteld na stap 5 kan het Basisnet Spoor definitief worden gemaakt:

1. de vervoershoeveelheden, en de bijbehorende aannamen over "Warme BLEVE vrij" samengestelde treinen, worden opgenomen in de ondersteunende tabel "Basisnet - vervoerscijfers";
2. met deze gegevens worden de definitieve *risicoplafonds* per spoortraject bepaald, die worden opgenomen in de tabel "Basisnet vervoerszijde", alsmede
3. de *veiligheidszones* langs elk spoortraject, die worden opgenomen in de tabel "Basisnet bebouwingszijde".

## Toelichting op de gehanteerde methode

De aannamen over de inzet van de maatregelen zoals hierboven in stap 2 en stap 3 zijn benoemd betekenen niet dat deze maatregelen "in het kader van Basisnet getroffen worden." De enige maatregel die in het kader van Basisnet wordt getroffen is het vastleggen (met een wettelijke regeling) van het risicoplafond per spoortraject, die de maximaal voor het vervoer beschikbare ruimte afgrenst.

De doorrekening van concrete "maatregelen" in stap 2 en 3 is uitsluitend bedoeld om te onderzoeken (toetsen) of de spoorvervoerders praktisch redelijkerwijs in staat zullen zijn om – binnen het vastgelegde risicoplafond – het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen afwikkelen. Dat blijkt mogelijk te zijn met de inzet van de in stap 2 en 3 doorgerekende maatregelen.

*Voorbeeld:* In zuid Nederland kan het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen worden afgewikkeld binnen de risicoplafonds van het Basisnet als de vervoerders veel meer gebruik maken van de Betuweroute; dat blijkt uit de berekening volgens stap 3a. Maar daarmee is niet vanuit Basisnet "verordonneerd" dat alle treinen over de Betuweroute moeten rijden. Hetzelfde effect op de externe veiligheid is immers realiseerbaar met andere maatregelen, waarvoor de vervoerders – in overleg met ProRail – kiezen, bv hun treinen maximaal Warme BLEVE vrij samenstellen. Of een mix van maatregelen.

Indien de vervoerders niet doen wat mogelijk en nodig is om de risico's binnen de plafonds te houden, kan de minister ingrijpen. De Wvgs geeft hem de bevoegdheid om een route voor het vervoer van bepaalde stoffen te verbieden. Desgewenst kan de minister met ontheffingen en vrijstellingen op zo'n traject wel vervoersruimte geven aan vervoerders die veiligheidsverhogende maatregelen hebben getroffen (bijvoorbeeld crashbuffers hebben gemonteerd). Overigens heeft een systeem waarbij niet de minister ingrijpt, maar vervoerders en ProRail op voorhand de risicoruimte verdelen, de voorkeur. ProRail en KNV werken gezamenlijk een dergelijk systeem uit.

## Bijlage 5: Afspraken Basisnet Spoor nav BO juli 2010

### Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010)

Tussen VenW, VROM, EZ en BZK is consensus bereikt over een samenhangend en uitgebalanceerd afsprakenpakket. Dit pakket is de nadere uitwerking van de afspraken die minister Eurlings en minister Cramer op 22 januari 2010 met elkaar hebben gemaakt en vormt de optimale balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en de veiligheid.

#### Vaststellen risicoruimte Basisnet Spoor:

1. De risicoruimte in Basisnet Spoor wordt zodanig gedimensioneerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen uit de in 2007 opgestelde marktverwachting voor rond het jaar 2020 (inclusief transitovervoer) wordt geacommodeerd.
2. Op de Brabante route wordt gekozen voor de risicoruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die precies past binnen de bestuurlijke afspraak van NSP Breda. Per saldo komt dit overeen met de vervoersprognoses uit 2003. Op basis hiervan kunnen jaarlijks 4.400 ketelwagens LPG door Breda vervoerd worden<sup>11</sup>.
3. Op de routes ten noorden van de Betuweroute wordt gekozen om maximaal gebruik te maken van de Betuweroute. De maximale risicoruimte op het traject Elst – grensovergang Oldenzaal wordt voor half oktober 2010 verkend en in Basisnet mogelijk gemaakt, waarbij de "alles uit de kast" aanpak wordt gehanteerd. Bij deze verkenning gelden bestuurlijke afspraken als NSP Arnhem, de vergunningssituatie van het goederenemplacement in Deventer, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en de geluidsnormen als uitgangspunt<sup>12</sup>.
4. Met deze risicoruimte worden naast de bestuurlijke afspraak voor NSP Breda ook de andere bestuurlijke afspraken gerespecteerd.

#### Oplossen knelpunten plaatsgebonden risico (PR):

5. Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor en Basisnet Weg worden gesaneerd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant, waarbij de huidige eigenaar/gebruiker zelf het moment van beëindiging van het gebruik kan bepalen.
6. De saneringskosten (geraamd op ongeveer € 30 miljoen) worden gefinancierd vanuit de begroting van VenW. Hiervoor wordt € 13 miljoen uit de nog beschikbare Rijksbrede Externe Veiligheidsmiddelen op de VenW-begroting ingezet en wordt additioneel € 17 miljoen vrijgemaakt op de VenW-begroting.

#### Verantwoorden aandachtspunten groepsrisico (GR):

7. Op locaties waar na het treffen van generieke en lokale maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal de minister van VenW aanvullende lokale infrastructurele maatregelen treffen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding.
8. In het bestuurlijke overleg met Dordrecht (grootste overschrijding oriëntatiewaarde groepsrisico) worden specifieke afspraken gemaakt over het handelingsperspectief voor binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkeling op korte en langere termijn.

#### Groeimogelijkheid vervoer gevaarlijke stoffen:

9. De veiligheidswinst van de hotboxdetectie (gefinancierd vanuit de Rijksbrede EV-middelen) komt ten goede aan de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen na de vaststelling van Basisnet Spoor. De verwachte groeifactor van hotboxdetectie (1,25 - 1,5) kan derhalve door de Taskforce Groeirimte worden meegenomen.

<sup>11</sup> De risicoruimte op de Brabante route is gebaseerd op het totale vervoerspakket van alle gevaarlijke stoffen uit de vervoersprognoses uit 2003. De totale hoeveelheid LPG die kan worden vervoerd wordt daarmee 4350 LPG wagens vanwege de hoeveelheden toxische gassen en toxische vloeistoffen die eveneens over de Brabante route worden vervoerd.

<sup>12</sup> Tekst is aangepast conform afspraken in Bestuurlijk overleg Basisnet 8 juli 2010.



10. Ook de veiligheidswinst van andere veiligheidsmaatregelen die door het bedrijfsleven worden getroffen komen ten goede aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze veiligheidswinst wordt gekwantificeerd in het risicoberekeningsmodel RBM II.

Ingrijpende gewijzigde inzichten risicoberekeningen:

11. Het bedrijfsleven en de decentrale overheden mogen erop vertrouwen dat de vervoershoeveelheden en de bouwmogelijkheden zoals overeengekomen bij de vaststelling van Basisnet Spoor worden gerespecteerd.

12. Indien de inzichten over de berekening van risico's ingrijpend wijzigen zal het Rijk een overleg initiëren met alle basisnetpartijen om tot nieuwe afspraken te komen over de balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en de veiligheid.

## **Afspraken Basisnet Spoor Rijk - CTGG (9 juni 2010)**

Tussen het Rijk en de CTGG is consensus bereikt over een samenhangend en uitgebalanceerd afsprakenpakket. De CTGG stemt in met de Rijksafspraken Basisnet Spoor van 11 mei 2010 gelet op onderstaande aanvullende afspraken:

### Korte termijnperspectief:

1. Het bedrijfsleven onderschrijft de rijksafpraak om ook voor de herkomsten en bestemmingen naar noord en oost Europa zo maximaal mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute. De maximale risicoruimte op het traject Elst – grensovergang Oldenzaal wordt voor half oktober 2010 verkend en in Basisnet mogelijk gemaakt. Bij deze verkenning worden onder meer mogelijkheden van langzaam rijden, dag/nacht gebruik en geluidsbeperkende maatregelen bezien<sup>13</sup>.
2. Het ministerie van VenW zal laten doorrekenen welke extra risicoruimte (en eventueel PAG) nodig zou zijn op het spoornet (Meteren - Boxtel en IJssellijn: Arnhem – Deventer) als de voorkeursbeslissing PHS (juni 2010) gerealiseerd wordt. De resultaten hiervan worden bekend gemaakt aan de betrokken gemeenten.
3. Bij het bepalen van de risicoruimte op de Betuweroute is en blijft het doel, in uitwerking van de "categorie 1- aanwijzing" in de Nota vervoer gevaarlijke stoffen, om daarop de maximale ruimte voor vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen. Het Rijk zal inzicht geven in de risicoruimte die op basis van het tracébesluit op de Betuweroute beschikbaar is.
4. Het Rijk zal inzicht geven in risicoreductie die wordt behaald door het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) via de grensovergang Oldenzaal in het Rijksontwerp Basisnet te beperken. De CTGG zal inzicht geven in de vervoerslogistieke en exploitatieve consequenties van deze beperking.
5. Het Rijk onderschrijft de wens van CTGG dat bij eventuele capaciteitsschaarste op de Betuweroute, het VGS voorrang krijgt boven andere goederentreinen. De KNV zal hiertoe met de infrastructuur managers (ProRail en KeyRail) een voorstel ontwikkelen dat in de regelgeving opgenomen kan worden.
6. Onderzocht zal worden hoe tegemoet gekomen kan worden aan de wensen van SABIC, Delfzijl en Amsterdam voor extra structureel vervoer. Bij het onderzoek worden zo nodig ook de mogelijkheden van andere vervoersmodaliteiten bezien. De uitkomsten zullen bij de vaststelling van het Basisnet Spoor worden betrokken<sup>14</sup>.
7. Het Rijk zal in overleg met de CTGG en de medeoverheden nadere invulling geven aan de Rijksafspraken 11 en 12 en deze in een brief vastleggen.

### Lange Termijn perspectief:

8. Als er nieuwe infrastructuur wordt toegevoegd aan het Nederlandse spoorwegnet waardoor andere routeringen van VGS mogelijk zijn, zullen die mogelijkheden onderzocht worden tijdens de voorbereidingsprocedure van die nieuwe infrastructuur, dus in aanloop naar het Ontwerp Tracébesluit. Dit onderzoek kan leiden tot de noodzaak om het Basisnet Spoor aan te passen, waarbij niet primair lokale aspecten een rol spelen, maar waarbij als criterium zal worden gehanteerd dat de veiligheid op de schaal van het gehele Nederlandse spoorwegnet per saldo groter wordt.
9. Indien het bedrijfsleven concrete aanwijzingen heeft voor nieuwe grootschalige transportstromen die niet binnen de risicoruimte afgewikkeld kunnen worden zal het Rijk in overleg met de andere overheden en het bedrijfsleven bezien of en hoe het Basisnet Spoor hierop aangepast kan worden. Eventueel zal het Rijk in overleg met betrokken provincies en gemeenten het Basisnet Spoor hierop aanpassen.
10. De CTGG kan de "warme BLEVE vrij" (WBV) aannamen (voor wat betreft nationaal vervoer en export) die ten grondslag liggen aan het Rijksontwerp Basisnet Spoor aanvaarden mits alle bevoegde gezagen Wet milieubeheer zich zullen inspannen om ook op de langere termijn bestuurlijk en vergunningstechnische ruimte laten voor maatregelen om het WBV-samenstellen van treinen duurzaam mogelijk te maken.

<sup>13</sup> Tekst is aangepast conform afspraken in Bestuurlijk overleg Basisnet 8 juli 2010

<sup>14</sup> Idem

11. Alle partijen zullen zich inspannen om het internationaal vervoer met bestemming NL en het transitovervoer zo veel mogelijk WBV te krijgen om daarmee voldoende ruimte voor nationaal vervoer te garanderen.

12. Mocht de uitkomst van de Taskforce Robuustheid of van de risicoruimte van de Betuweroute aangeven dat de vastgestelde risicoruimte onvoldoende is om verdere groei van het vervoer mogelijk te maken, ontstaat een nieuwe situatie waardoor partijen opnieuw in overleg zullen treden.

## **Afspraken Basisnet Spoor Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabanneroute (4 juni 2010)**

Tussen het Rijk en de partijen verenigd in de Taskforce Brabanneroute is consensus bereikt over een samenhangend en uitgebalanceerd afsprakenpakket. De deelnemers van de Taskforce Brabanneroute stemmen in met de Rijksafspraken Basisnet Spoor van 11 mei 2010 gelet op onderstaande aanvullende afspraken<sup>15</sup>.

### Korte termijnperspectief:

1. Ad Rijksafpraak 7: Het ministerie van VenW spant zich in om een bijdrage te leveren in het pakket aanvullende veiligheidsmaatregelen voor de korte termijn voor Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg uit te voeren<sup>16</sup>. De winst van dit pakket komt ten goede aan de vermindering van het groepsrisico.
2. De gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg zullen zich inspannen om middels een aanpassing van de bouwplannen ook een bijdrage in de vermindering van het groepsrisico te leveren.
3. De gemeenten<sup>17</sup> waarin bij het vaststellen van Basisnet Spoor sprake is van een berekende overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico hoeven, voor de voor 1 juli 2009 ingediende ruimtelijke plannen, niet nogmaals verantwoording over de in het Basisnet bepaalde hoogte van het groepsrisico af te leggen. Wel moet aandacht worden geschonken aan zelfredzaamheid en hulpverlening. Het ministerie van VROM en de betrokken provincies zullen in overleg met de betreffende gemeenten concrete afspraken maken over deze verantwoording.
4. De veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen komen ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico.

### Lange termijnperspectief:

5. Zodra het ontwerp-tracébesluit over de zuid-westboog aan de Betuweroute bij Meteren in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor is genomen, dan zal zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de groepsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg worden gekeken. De risico's die elders ontstaan als gevolg van nieuwe routes worden eveneens in deze afweging betrokken.
6. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt<sup>18</sup>.
7. Zodra het Rijk nieuwe infrastructuur realiseert zal zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in Basisnet Spoor worden gekeken.

### Overig:

8. Ad Rijksafpraak 5: Het Rijk zal in overleg met de gemeenten, waar een kwetsbaar object in de veiligheidszone ligt, invulling geven aan de 'milde saneringsvariant'.
9. Onderzocht zal worden in hoeverre tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van SABIC voor extra structureel vervoer. Bij dat onderzoek en de afweging zal het Rijk de Limburgse gemeenten, de provincie Limburg en SABIC betrekken. De uitkomsten zullen bij de vaststelling van het Basisnet Spoor worden betrokken.
10. In Basisnet Spoor worden het plaatsgebonden en het groepsrisico met één rekenmodel (RBM II) en één set rekenafspraken berekend. Dit model en deze rekenafspraken zullen wettelijk worden verankerd.

<sup>15</sup> De gemeente Breda zal nagaan of er extra (bouwkundige) maatregelen nodig zijn om de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in het stationsgebied te bevorderen, omdat in het Rijksontwerp meer zeer brandbare vloeistoffen zijn toegestaan, dan waarmee bij de NSP-afspraken rekening is gehouden.

<sup>16</sup> Het totale maatregelenpakket kost € 15 miljoen.

<sup>17</sup> Het gaat hierbij om de gemeenten: Dordrecht (11 x OW), Tilburg (5,3 x OW), Zwijndrecht (4,2 x OW), Breda (2,8 x OW), Eindhoven (2,3 x OW), Roosendaal (1,9 x OW), Breukelen (1,8 x OW), Rotterdam (1,6 x OW) en Oudenbosch (1,4 x OW), waarbij OW staat voor de oriëntatiewaarde groepsrisico.

<sup>18</sup> Tekst is aangepast conform afspraken in Bestuurlijk overleg Basisnet 8 juli 2010.

## Bijlage 6: Bronnenlijst

- [1] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *'Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen'* (Kamerstuk 30373, nr. 1 en 2, Tweede Kamer, dd 11 november 2005).
- [2] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *'Tussenrapportage Basisnet Spoor'* (Kamerstuk 30373, nr. 27, Tweede Kamer, dd 4 december 2008).
- [3] <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/vervoer-gevaarlijke-stoffen/basisnet-vervoer-gevaarlijke-stoffen>.
- [4] <http://www.relevant.nl>.
- [5] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *'Nota Mobiliteit'* (Kamerstuk 29644, nr. 1, Tweede Kamer, dd 28 mei 2004).
- [6] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *'Informatie over de Noord-Oostelijke Verbinding (NOV)'*, Kamerstuk 22589, nr. 157, Tweede Kamer, dd 11-04-2000.
- [7] Prorail: *'Marktverwachting Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor, een verwachting voor de middellange termijn'*, versie 3.0, dd 26 september 2007.
- [8] <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2008/07/17/uitgangspunten-risicoberekeningen-basisnet-spoor.html>.
- [9] Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Staatsblad 2009-444).
- [10] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Kabinetsbesluit *'Rapportage en voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoor'* (Kamerstuk 32404, nr. 1, Tweede Kamer, dd 4 juni 2010).
- [11] Eindrapport *'Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer – nr. 1 SABIC – Chemelot (Sittard – Geleen): extra vervoer cat. A stoffen naar Chemelot'*, dd 5 januari 2011.
- [12] Eindrapport *'Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer – nr. 2 Delfzijl/Groningen: extra vervoer naar Delfzijl'*, dd 5 januari 2011.
- [13] Eindrapport *'Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer – nr. 3 Amsterdam: export van C3-stoffen'*, dd 5 januari 2011.
- [14] Eindrapport *'Verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst – Oldenzaal'*, dd 26 januari 2011.
- [15] Taskforce Vervoer gevaarlijke stoffen *'Resultaat eerste werkzaamheden Taskforce'*, dd 31 mei 2010.
- [16] Taskforce Vervoer gevaarlijke stoffen *'Advies en voortgang van de werkzaamheden van de Taskforce'*, kenmerk TF-29, 25 januari 2011.

**BN spoor****onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr 1**

**SABIC - Chemelot (Sittard - Geleen): extra vervoer cat A stoffen naar Chemelot**  
**initiatief: SABIC; contactpersoon:**

[min I&M-DGMO- ; eindrapportage dd 13-01-2011; gewijzigd 26-01-2011]

**Samenvatting en aanbevelingen****Vraagstelling:**

SABIC heeft eind 2009 aangegeven dat men tot 15.900 ketelwagens/jaar cat. A stoffen per spoor zou willen vervoeren naar de Chemelot-site. Die aanvoer-prognose ligt circa tweemaal hoger dan de 8040 ketelwagens/jaar cat A stoffen uit de marktprognose van ProRail uit 2007, op basis waarvan het Ontwerp Basisnet is gemaakt. Onderzocht is of en hoe met dit gevraagde extra vervoer rekening gehouden kan worden bij het definitief bepalen van de risicoruimtes in Basisnet-spoor.

SABIC vraagt in concreto om ruimte voor drie extra vervoerstromen cat A stoffen (LPG e.d.):

1. 1500 kwe/jr extra vanuit Rotterdam via de Brabanthroute en Weert naar Chemelot
2. 5860 kwe/jr extra vanuit Duitsland via Venlo naar Chemelot
3. 2000 kwe/jr extra vanuit België via Maastricht naar Chemelot

In de onderliggende rapportage is door alle betrokken partijen gezamenlijk verslag gelegd van het onderzoek (par 3), de analyse (par 4) en de conclusies en aanbevelingen (par 6).

**Aanbevelingen:****1. Extra vervoer van Rotterdam via de Brabanthroute**

Alle partijen zijn het eens dat voor de gevraagde extra 1500 kwe/jr cat A vanuit Rotterdam via de Brabanthroute(o.a. Breda) - Weert - Roermond in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd moet worden.

SABIC tekent hierbij aan dat men de risicoruimte op de route van Eindhoven via Weert naar Roermond wél in Basisnet vergroot wil hebben voor de gevraagde extra 1500 kwe/jr. IenM is het hiermee niet eens, omdat deze aanpassing een toename van het groepsrisico in Eindhoven zou veroorzaken, terwijl het GR daar in het Ontwerp Basisnet al boven de oriënterende waarde ligt.

**2. Extra vervoer via Duitsland - Venlo - Chemelot**

Hoewel daarvan op korte termijn geen gebruik gemaakt kan worden - a.g.v. ontoereikende risicoruimte op emplacement Venlo - wordt aanbevolen om bij het vaststellen van de risicoruimte in Basisnet wel rekening te houden met het extra gevraagde vervoer van 5860 kwe/jr vanuit Duitsland via Venlo, Roermond en Sittard naar Chemelot.

**3. Extra vervoer via België - Chemelot**

Hoewel daarvan op korte termijn geen gebruik gemaakt kan worden - a.g.v. ontoereikende risicoruimte op emplacement Sittard - wordt aanbevolen om bij het vaststellen van de risicoruimte in Basisnet wel rekening te houden met het extra gevraagde vervoer van 2000 kwe/jr vanuit België via Maastricht en Sittard naar Chemelot.

**4. Regionale bestuurlijke afweging**

De beslissing om in het definitieve Basisnet spoor risicoruimte te reserveren voor de door SABIC gevraagde extra aanvoer van cat A stoffen vraagt primair om een brede afweging door de meest betrokken partijen gezamenlijk; op basis van de resultaten van dit onderzoek zijn dat met name SABIC, de provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen. Tot het moment van afsluiten van deze rapportage was nog geen gezamenlijk regionaal standpunt bekend.

Daarom wordt aanbevolen dat genoemde regionale partijen alsnog de gelegenheid krijgen om over het op 3 februari 2011 door de Stuurgroep Basisnet te nemen besluit (op basis van aanbevelingen 1 t/m 3) tot een gezamenlijk standpunt te komen. Mocht het regiostandpunt afwijken van het door de Stuurgroep (op 3 februari a.s.) genomen besluit, dan kan dit met een latere regionale herberekening gecorrigeerd worden.

## 1. Aanleiding nader onderzoek

SABIC gebruikt momenteel de grondstof nafta (aanvoer via buisleiding) als grondstof voor sommige processen. Vanwege prijsontwikkelingen in de markten van nafta (duurder) en LPG (goedkoper) wil SABIC een deel LPG bijmengen in de naftastroom als grondstof voor deze processen. SABIC heeft eind 2009 aangegeven dat men tot 15.900 ketelwagens/jaar cat. A stoffen per spoor zou willen vervoeren naar de Chemelot-site. Die aanvoer-prognose ligt circa tweemaal hoger dan de prognose van ProRail uit 2007, op basis waarvan het Ontwerp Basisnet is gemaakt.

Er is afgesproken dat de EV-effecten worden doorgerekend van deze extra stroom LPG, waarna in overleg met betrokkenen (SABIC, gemeenten en Provincie) zal worden beoordeeld of en hoe met het extra vervoer rekening gehouden kan worden bij het bepalen van de risicoruimtes in Basisnet-spoor. De uitkomst zal worden voorgelegd aan de Stuurgroep Basisnet, en zonodig aan het bestuurlijk overleg.

## 2. Gegevens tbv de EV-effect-berekening

### 2.1. Vervoersgegevens

SABIC heeft aangegeven hoe de verwachte vervoerstream van cat. A stoffen verdeeld zal zijn over de diverse spoorroutes naar Chemelot. Dit leidt tot de volgende tabel:

spoortraject	Marktverw. ProRail 2007	Rijksontw. Basisnet	EXTRA wens SABIC	Rijksontw. plus extra wens SABIC
Lutterade - Sittard	8040	8040	7860	15900
Sittard - Heerlen - DU	2670	2670	-	2670
Sittard -Maastricht -BE	1000	1000	2000	3000
Sittard - Roermond	8040	8040	5860	13900
Roermond - Venlo	6540	6540	5860	12400
Venlo - Duitsland	18450	8690	5860	14550
Roermond - Weert	1500	1500	1500	3000
Weert - Eindhoven	1500	1500	1500	3000
Weert - België	-	1500	-	1500
Eindhoven- Rotterdam	div.	div.	1500	div.+1500

TABEL 1: vervoerstromen cat A stoffen in Ontwerp Basisnet en extra gevraagd

- Richting info: het gaat bij deze extra vervoerstream uitsluitend om de aanvoer van grondstoffen naar de Chemelotsite, dus de stromen zijn uitsluitend gericht vanuit het buitenland en vanuit Rotterdam naar Chemelot.
- Toelichting:
  - SABIC heeft voor het spooreplacement Chemelot een nieuwe vergunning aangevraagd voor het behandelen van 15.900 kwe cat. A/jr en wil dus (tov het Ontwerp) extra 7860 kwe/jr aanvoeren naar Chemelot.
  - Van die extra 7860 komt 2000 kwe/jr via Maastricht, en 5860 kwe/jaar via Roermond.
  - De 5860 kwe/jaar via Roermond wil SABIC invoeren uit Duitsland via Venlo.
  - Tevens wil SABIC een reservering om 1500 kwe/jr extra vanuit Rotterdam via Roermond naar Chemelot te rijden; in dat geval wordt er minder geïmporteerd via Venlo, dus de hoeveelheid op het traject Roermond - Sittard verandert niet.
- Voor de effectberekening wordt aangenomen dat het extra vervoer plaatsvindt in warme BLEVE vrije treinen, dus rekenen met 100 % WBV.
- Voor de bebouwing wordt uitgegaan van dezelfde gegevens als gebruikt voor het Ontwerp Basisnet, conform de opgaven voor Basisnet door de gemeenten; zie hieronder bij par 2.2..

### 2.2. Gegevens bebouwing

Tijdens dit onderzoek kwam aan de orde dat in de Basisnet berekeningen van medio 2010 nog niet de meest actuele bebouwingsgegevens (bestaand en gepland) van de gemeente

Sittard-Geleen waren meegenomen. Afgesproken is dat de meest actuele bebouwingsgegevens van de gemeenten in de definitieve berekeningen voor Basisnet spoor worden meegenomen.

Uit praktische overwegingen zijn voor het onderhavige onderzoek de geactualiseerde bebouwingsgegevens nog niet meegenomen. In dit onderzoek is een vergelijking gemaakt tussen enerzijds de berekende risico's zónder de extra vervoersstroom (conform de Basisnet berekening van medio 2010) en anderzijds de berekende risico's mét de extra vervoersstroom; door niet tussentijds de bebouwingsgegevens te veranderen is de vergelijking zuiver gebleven.

De reden voor deze praktische benadering is dat de bestuurlijke opdracht (bestuurlijk overleg Basisnet dd 8 juli 2010) was om de resultaten van dit onderzoek medio oktober 2010 op te leveren. De tijd ontbrak om te wachten op de actualisatie van de bebouwingsgegevens; deze is in december 2010 ontvangen.

De meest actuele bebouwingsgegevens zullen in de definitieve berekeningen voor Basisnet wel meegenomen worden.

### **3. Resultaten van de berekeningen**

Bureau AVIV heeft in opdracht van V&W de EV-effecten berekend die het gevolg zouden zijn van bovengenoemde extra stromen.

#### **"disclaimer":**

Momenteel worden in Basisnetkader nog beperkte rekentechnische aanpassingen onderzocht; daardoor kunnen de uiteindelijk in Basisnet gepresenteerde waarden (met name de PR, dus de afmeting van de veiligheidszone) nog enigszins afwijken van de hier gepresenteerde berekeningsuitkomsten. Omdat het in deze notitie primair gaat om een vergelijking van twee situaties en niet om de absolute waarden is dat geen bezwaar.

De berekeningen zijn uitgevoerd met dezelfde methode en gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de andere berekeningen voor Basisnet spoor; de enige verandering betreft de andere vervoershoeveelheden.

#### **3.1. Resultaten groepsrisico (GR)**

In de steden langs de onderzochte routes waar een overschrijding van de oriënterende waarde (OW) van het groepsrisico (GR) werd verwacht zijn de resultaten voor het berekende GR - uitgedrukt als overschrijding resp. onderschrijding van de oriënterende waarde - in vergelijking met de waarden volgens het Ontwerp Basisnet, als volgt:

<b>Locatie</b>	<b>GR volgens BN (overschrijding OW)</b>	<b>GR bij extra vervoer naar SABIC (overschrijding OW)</b>	<b>GR bij extra vervoer naar SABIC - ZONDER reservering 1500 kwe/jaar via Brabanthroute</b>
Sittard (excl emplacement)	1,00	1,85	1,85
Roermond	0,21	0,36	0,36
Venlo (excl emplacement)	0,22	0,52	0,52
Weert	0,04	0,08	0,04
Eindhoven	2,34	3,30	2,34
Tilburg	5,33	7,17	5,33
Breda	2,85	3,83	2,85
Dordrecht	11,3	12,4	11,3
Zwijndrecht	6,18	6,73	6,18
Rotterdam	0,58	0,65	0,58
Maastricht	0,29	0,87	0,87
Heerlen	0,9	0,9	0,9

**TABEL 2: berekende GR in Ontwerp Basisnet en bij extra vervoer naar Chemelot**



Op de kaart in bijlage A zijn de berekende GR-waarden meer in detail weergegeven op het spoortraject Venlo - Maastricht zoals behoren bij het Ontwerp Basisnet, en daarnaast de berekende GR-waarden ingeval het extra vervoer naar Chemelot in het Basisnet wordt meegenomen.

Zoals verderop wordt aangegeven zijn de hogere GR-waarden langs de Brabanthoute aanleiding om te constateren dat de gevraagde reservering om 1500 kwe/jr extra vanuit Rotterdam via de Brabanthoute naar Chemelot te vervoeren *momenteel* niet mogelijk is binnen de randvoorwaarden van het Basisnet, vanwege de bestuurlijke afspraken m.b.t. het NSP Breda.

Daarom zijn in het vervolg van deze paragraaf met de berekeningsresultaten de gevolgen van deze extra reservering verder niet meegenomen in de presentatie.

Op langere termijn kan de ontwikkeling van de transportveiligheid er overigens goed toe leiden dat het gevraagde extra vervoer via de Brabanthoute vanuit Rotterdam via Breda naar Chemelot wel kan worden afgewikkeld binnen de in Basisnet vastgestelde risicoruimte.

N.B. Het Basisnet, en dus ook dit onderzoek, heeft uitsluitend betrekking op bestaande spoorlijnen. Er kan dus niet worden vooruitgelopen op mogelijke andere routing van vervoerstromen na realisatie van nieuwe spoorinfrastructuur, zoals de spoorverbodingsboog bij Meteren (Kabinetsvoorkeur PHS), waardoor routing van het door SABIC gewenst extra LPG-vervoer vanuit Rotterdam ook mogelijk wordt via de Betuweroute - Meteren - Boxtel - Eindhoven - Roermond. Dergelijke langere termijn opties worden onderzocht door de Taskforce Robuustheid.

### 3.2. Resultaten plaatsgebonden risico (PR)

Voor het plaatsgebonden risico (PR) leidt het extra vervoer (dus zonder de extra reservering voor vervoer over de Brabanthoute) tot grotere zones met een PR groter dan  $10^{-6}$ , namelijk:

Locatie langs hoofdspoorlijn Maastricht - Sittard - Roermond - Venlo ( <i>opm. 1</i> )	PR volgens BN (in meters)	PR bij extra vervoer naar SABIC (in meters)	<u>nieuwe knelpunten</u> binnen PR-zone bij extra vervoer naar SABIC
Maastricht	-	-	-
Geleen: tussen aansluiting Chemelotspoor en aansluiting spoor richting Heerlen	10	11	geen
Sittard: tussen aansluiting spoor richting Heerlen en zuidzijde stationsgebied ( <i>opm. 2</i> )	11	12	geen
Sittard: in het stationsgebied en tot een punt 500 m ten noorden van wissels t.p.v. aansluiting spoor richting Born ( <i>opm. 2</i> )	0	18	geen
Roermond	10	10	geen
Venlo ( <i>opm. 3</i> )	8	11	geen

TABEL 3: Berekend PR in Ontwerp Basisnet en bij extra vervoer naar Chemelot

Zoals in de bijlagen B en C wordt toegelicht ligt de PR-contour in alle gevallen - dus zowel in het Ontwerp Basisnet als ingeval het extra vervoer erbij wordt geteld - binnen het gebied van de doorgaande sporen(bundel). Er is dus geen PR-contour / veiligheidszone buiten het spoorgebied.

#### Opmerking 1, over het aparte goederenspoor van/naar Chemelot:

Vanaf de in-/uittakking op de doorgaande spoorlijn Maastricht - Sittard (tussen het nieuwe Ziekenhuis en de onderdoorgang Elsenburglaan) tot de poort van Chemelot (ter hoogte van de Julianatunnel ten zuiden van station Geleen-Lutterade) ligt de specifieke goederenspoorlijn parallel aan de hoofdspoorlijn, maar geheel los daarvan. Deze specifieke goederenspoorlijn is weliswaar onderdeel van het hoofdspoorwegnet, maar met bijzondere karakteristieken; op die goederenspoorlijn geldt een maximale snelheid

van 40 km/uur. Ter plaatse van de "poort van Chemelot" (onmiddellijk ten zuiden van de Julianatunnel) eindigt het openbare gebied (onder beheer van ProRail) en begint het private gebied van Chemelot.

In de EV-berekeningen voor Basisnet veroorzaakt het vervoer op die goederenspoorlijn géén PR  $10^{-6}$  contour, en dat geldt evenmin in de variant met extra cat A vervoer; de berekende GR-waarde is in beide gevallen lager dan 0,1 maal de oriënterende waarde.

*Opmerking 2, over de situatie in Sittard-Geleen:*

De berekeningsresultaten voor het PR in Sittard worden in detail toegelicht in bijlage B bij deze notitie.

*Opmerking 3, over de situatie in Venlo:*

De berekeningsresultaten voor het PR in Venlo worden in detail toegelicht in bijlage C bij deze notitie.

#### **4. Analyse resultaten en overwegingen**

##### **4.1. Rotterdam - Brabantroute - Weert - Chemelot (extra: 1500 kwe/jr cat A)**

Zoals aangegeven in par 2 is de extra vervoerstroom van 1500 kwe/jr cat A van Rotterdam naar Chemelot bedoeld als reservering. De berekeningsresultaten geven aan dat daardoor langs de gehele Brabantroute de groepsrisico's stijgen op de locaties waar in het Ontwerp BN het GR al hoger dan de oriënterende waarde is berekend. Dit is strijdig met de randvoorwaarden van het Basisnet, namelijk: "vasthouden aan bestuurlijke afspraak NSP-Breda en verkleinen van de risico's langs de Brabantroute". SABIC gaat ervan uit dat met de toekomstige inzet van extra veiligheidsmaatregelen aan de vervoerszijde (zoals de toegezegde hotbox-detectie, crashbuffers op ketelwagons e.d.) er op termijn binnen de in Basisnet vastgelegde risicoruimte voldoende extra groei ruimte ontstaat om de gewenste 1500 extra kwe/jr cat. A vanuit Rotterdam naar Chemelot te kunnen vervoeren.

##### **Tussenconclusie:**

Alle partijen zijn het eens dat voor de gevraagde extra 1500 kwe/jaar cat A over de Brabantroute (dus via Breda) in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd behoeft te worden.

##### **4.2. Duitsland - Venlo - Chemelot (extra: 5860 kwe/jr cat A)**

###### **4.2.1. Feiten in Venlo**

In de gemeente **Venlo** is in het Ontwerp Basisnet geen overschrijding van het GR berekend, en lokaal een PR-contour = veiligheidszone van 8 meter, gemeten vanuit het hart van de (doorgaande) sporenbundel (zie in bijlage C). Ingeval extra cat. A wordt vervoerd blijft het GR onder de oriënterende waarde, en neemt de veiligheidszone toe van 8 naar 11 meter. De grenzen van de vergrote veiligheidszones blijven binnen het gebied van de sporenbundel, derhalve geen (extra) kwetsbare objecten in de veiligheidszone.

###### **4.2.2. Analyse Venlo emplacement**

Op **Venlo-emplacement** moeten de treinen met cat. A., komend vanuit Duitsland, kopmaken op het emplacement om zuidwaarts naar Chemelot te rijden. Er is niet onderzocht of er binnen de vigerende milieuvergunning van het emplacement ruimte is voor deze extra kopmaak beweging. Aangenomen wordt dat dat niet het geval is. ProRail heeft voor Basisnet onderzocht dat de handelingen voor het Ontwerp Basisnet van medio 2010 precies passen (qua GR en PR) binnen de vigerende milieuvergunning van het emplacement Venlo. Zonder extra veiligheidsmaatregelen op het rangeeremplacement is er geen risicoruimte voor de extra kopmaak bewegingen. De vergunningruimte op emplacement Venlo is namelijk precies afgestemd op het draagvlak van de omgeving: de PR-contour ligt op de grens van het terrein en de oriënterende waarde van het GR wordt nét niet overschreden; vergroting van die vergunningruimte is dus onwaarschijnlijk.

Zónder nadere maatregelen zal het extra vervoer van 5860 kwe/jr cat A stoffen dus niet afgewikkeld kunnen worden op emplacement Venlo; het emplacement valt overigens niet

onder de regelgeving van Basisnet maar werkt onder een "milieuvergunning Wet Milieubeheer". Bevoegd gezag voor die vergunning is de gemeente Venlo. Toekomstige vergroting van de afhandelingscapaciteit van het emplacement (binnen de vergunde risicoruimte) is wellicht mogelijk. Naast extra maatregelen is ook denkbaar dat andere voorziene rangeerhandelingen op Venlo emplacement in mindere mate plaatsvinden, waardoor binnen de vigerende milieuvergunning risicoruimte vrijkomt om extra cat A te behandelen. Het aanpassen van de milieuvergunning voor het rangeeremplacement Venlo is een zaak tussen de gemeente als vergunningverlener en ProRail als vergunninghouder. ProRail kan naar aanleiding van een verzoek van SABIC met de gemeente Venlo bezien welke mogelijkheden er zijn om de risicoruimte van het emplacement te vergroten. Deze analyse leidt tot de volgende:

***Tussenconclusie:***

*De constatering, dat de huidige risicoruimte op emplacement Venlo onvoldoende is om het extra vervoer te kunnen behandelen, is op zich geen reden om de gevraagde extra risicoruimte op de doorgaande sporen in Basisnet af te wijzen. Aannemelijk is dat, indien op de doorgaande sporen extra risicoruimte in Basisnet wordt vastgelegd, daarvan in de nabije toekomst geen of maar beperkt gebruik gemaakt zal kunnen worden.*

#### 4.2.3. Feiten in Roermond

In de gemeente **Roermond** is in het Ontwerp Basisnet geen overschrijding van het GR berekend. De PR-contour = veiligheidszone bedraagt 10 meter, gemeten vanuit het hart van de (doorgaande) sporenbundel. Beide waarden veranderen niet ingeval het extra LPG wordt vervoerd.

#### 4.2.4. Feiten in Sittard-Geleen

In de gemeente **Sittard-Geleen** neemt, als gevolg van het extra cat. A vervoer, de overschrijding van het GR toe van 1,0 naar 1,85 maal de oriënterende waarde (zie bijlage A). Voorts neemt op een aantal locaties in de gemeente de PR-contour - dit is de bebouwingsvrij te houden veiligheidszone - toe tot 11 meter en lokaal tot 18 meter (zie bijlage B). Die vergrote veiligheidszones blijven geheel binnen het gebied van de sporenbundel, derhalve geen (extra) kwetsbare objecten in de veiligheidszone.

#### 4.2.5. Analyse Sittard emplacement

De extra vervoerstroom vanuit Duitsland via Venlo en Roermond naar Chemelot wordt niet behandeld op het emplacement Sittard.

### 4.3. België - Chemelot (extra: 2000 kwe/jaar cat A)

#### 4.3.1. Feiten Maastricht

In de gemeente **Maastricht** is in het Ontwerp Basisnet geen overschrijding van het GR berekend en ook geen PR-contour; er geldt dus geen veiligheidszone. Beide waarden veranderen niet ingeval het extra LPG wordt vervoerd.

#### 4.3.2. Analyse Sittard emplacement

Op **Sittard-emplacement** moeten de treinen met cat A, komend uit Maastricht, kopmaken op het emplacement om vervolgens zuidwaarts naar Chemelot te rijden. Er is niet onderzocht of er binnen de vigerende milieuvergunning ruimte is voor de extra kopmaak beweging. Vooralsnog wordt aangenomen dat dat niet het geval is. ProRail heeft voor Basisnet onderzocht dat de handelingen voor het Ontwerp Basisnet van medio 2010 (qua GR) precies passen binnen de vigerende milieuvergunning van het emplacement Sittard, maar voor de extra kopmaak bewegingen is dat onzeker. Vergroting van die vergunningruimte op Sittard-emplacement - bovenop de aanvraag die momenteel in procedure is - is volgens de gemeente Sittard-Geleen (bevoegd gezag voor de vergunning niet wenselijk. ProRail kan naar aanleiding van een verzoek van SABIC met de gemeente Sittard nader bezien welke mogelijkheden er zijn om de afhandelingscapaciteit en/of de risicoruimte van het emplacement te vergroten.

Onafhankelijk hiervan zou bij het vaststellen van de risicoruimtes in Basisnet tóch rekening kunnen worden gehouden met de door SABIC gevraagde extra aanvoer van 2000 kwe/jaar cat A via Maastricht, omdat er in de toekomst een zuidelijke

spoor aansluiting op Chemelot gerealiseerd kan worden, waardoor het kopmaken op Sittard niet nodig is. Van het project EZS (Emplacement zuidelijke Spoorontsluiting) is nu nog niet bekend of het uitgevoerd gaat worden.

Deze analyse leidt tot dezelfde tussenconclusie als t.a.v. emplacement Venlo:

***Tussenconclusie:***

*De constatering, dat de huidige risicoruimte op emplacement Sittard onvoldoende is om het extra vervoer te kunnen behandelen, is op zich geen reden om de gevraagde extra risicoruimte op de doorgaande sporen in Basisnet af te wijzen. Aannemelijk is wel dat, indien op de doorgaande sporen extra risicoruimte in Basisnet wordt vastgelegd, daarvan in de nabije toekomst geen of maar beperkt gebruik gemaakt zal kunnen worden.*

#### 4.4. Aanvoer via andere routes ?

Nu gebleken is dat de extra aanvoer via Venlo en via Maastricht – in ieder geval in de nabije toekomst - niet mogelijk is vanwege de ontoereikende risicoruimte op de emplacementen Venlo en Sittard, is aan SABIC de vraag gesteld of aanvoer van de extra cat A stoffen via andere routes onderzocht moet worden. SABIC geeft aan dat een aanvoer van de extra vervoerstromen over andere trajecten vanwege de achterliggende 'logistieke logica' vooralsnog niet voor de hand ligt. Bovendien leidt aanvoer via Maastricht tot kopmaken in Aachen in Duitsland, en vervolgens weer in Visé in België.

Toch is verkend of het mogelijk is om extra risicoruimte te reserveren voor extra aanvoer van cat A stoffen via Maastricht en / of via Heerlen.

##### 4.4.1. Extra vervoer via België - Maastricht - Chemelot

Op deze route is - naast Sittard - de situatie in Maastricht maatgevend.

In Maastricht stijgt het groepsrisico (GR) a.g.v. het extra vervoer van 2000 kwe/jr van 0,29 naar 0,87 maal de oriënterende waarde (zie tabel 2). Als de reservering voor het extra vervoer nog verder zou worden opgehoogd met 500 kwe tot 2500 kwe/jr komt het GR precies op de oriënterende waarde te Maastricht.

Voor deze afweging is het gegeven relevant dat het vervoer van cat A stoffen via Maastricht in Ontwerp Basisnet - 1000 kwe/jr - alreeds berust op een reservering voor vervoer naar/van Chemelot en niet op een daadwerkelijke vervoersprognose. Toevoegen van de gevraagde 2000 kwe/jr brengt de totale reservering dus op 3000 kwe/jr.

##### 4.4.2. Extra vervoer via Duitsland - Herzogenrath - Heerlen - Sittard - Chemelot

Op deze route is - naast Sittard - de situatie in Heerlen maatgevend.

In Heerlen is in Ontwerp Basisnet gerekend met de doorvoer van 2670 kwe/jr cat A stoffen (op basis van de Marktverwachting van ProRail, 2007); hiervan is 900 kwe/jr een daadwerkelijke prognose en 1770 kwe/jr een reservering voor vervoer naar/van Chemelot. In Ontwerp Basisnet is het groepsrisico (GR) in Heerlen berekend op 0,9 maal de oriënterende waarde (zie tabel 2). Als het vervoer zou worden opgehoogd met 200 kwe tot 2870 kwe/jr komt het GR precies op de oriënterende waarde te Heerlen.

Dit extra vervoer zou overigens pas mogelijk zijn als daarvoor risicoruimte op Sittard emplacement beschikbaar komt. Dat is mogelijk ingeval de zuidelijke spoor aansluiting van Chemelot (project EZS) gerealiseerd is; daardoor zou het emplacement Sittard ontlast worden van de vervoer stroom van Maastricht naar Chemelot.

## **5. Bespreking resultaten met betrokkenen**

De inhoud van deze rapportage is op 27 oktober 2010 en op 23 november 2010 besproken met vertegenwoordigers van de meestbetrokken partijen:

- SABIC
- gemeenten Sittard-Geleen en Venlo
- provincie Limburg
- het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Allen hebben bijgedragen aan de analyse in par 4, en aan de formulering van de conclusies en aanbevelingen in par. 6.

De concept-eindrapportage is in een schriftelijke ronde voorgelegd aan alle betrokken partijen.

- SABIC heeft veel opmerkingen over Basisnet die buiten de reikwijdte van dit onderzoek vallen; de andere reacties van SABIC zijn verwerkt in dit eindrapport.

- De gemeente Sittard-Geleen kan ambtelijk niet reageren op de inhoud van de aanbevelingen in par. 6.
- De gemeente Venlo heeft ambtelijk geen opmerkingen gemaakt n.a.v. het concept-eindrapport.
- De provincie Limburg vindt het belangrijk dat er meer inzicht verschaft gaat worden in de nabije toekomst over de mogelijke oplossingen op de emplacementen Sittard-Geleen en Venlo.
- De gemeente Maastricht heeft vragen over de rol van de brandweer.

## **6. Conclusies en aanbevelingen**

### **6.1. Extra vervoer van Rotterdam via de Brabantroute naar Chemelot**

Als gevolg van de gevraagde extra vervoerstroom van 1500 kwe/jaar cat A van Rotterdam naar Chemelot zouden langs de gehele Brabantroute de groepsrisico's stijgen op de lokaties waar in het Ontwerp Basisnet het GR al hoger dan de oriënterende waarde is berekend. Dit is strijdig met de randvoorwaarden van het Basisnet, namelijk: "vasthouden aan bestuurlijke afspraak NSP-Breda en verkleinen van de risico's langs de Brabantroute".

#### **Aanbeveling:**

Alle partijen zijn het eens dat voor de gevraagde extra 1500 kwe/jaar cat A vanuit Rotterdam via de Brabantroute (o.a. Breda) - Weert - Roermond in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd behoeft te worden.

SABIC tekent hierbij aan dat men de risicoruimte op de route van Eindhoven via Weert naar Roermond wél in Basisnet vergroot wil hebben voor de gevraagde extra 1500 kwe/jr. IenM is het hiermee niet eens, omdat deze aanpassing een toename van het groepsrisico in Eindhoven zou veroorzaken, terwijl het GR daar in het Ontwerp Basisnet al boven de oriënterende waarde ligt.

### **6.2. Extra vervoer via Duitsland - Venlo - Chemelot**

De extra aanvoer van 5860 kwe/jr via Venlo is in de nabije toekomst niet mogelijk vanwege de ontoereikende risicoruimte op het emplacement Venlo. Deze constatering is op zich geen reden om de gevraagde extra risicoruimte op de doorgaande sporen in Basisnet af te wijzen.

Vergroten van de risicoruimte in Basisnet voor deze gevraagde extra vervoerstroom leidt nergens tot een PR-knelpunt, maar wel tot vergroting van groepsrisico's (zie tabel 2). De enige GR-verhoging boven de oriënterende waarde betreft Sittard: een toename van 1,0 naar 1,85 maal de oriënterende waarde. Deze overschrijding is lager dan GR-overschrijding van minimaal 4,4 en maximaal 15 maal de oriënterende waarde die de gemeenteraad van Sittard-Geleen medio 2009 heeft aanvaard bij vaststelling van het bestemmingsplan "Fortuna-stadion e.o." (langs de spoorlijn).

#### **Aanbeveling:**

Hoewel daarvan op korte termijn geen gebruik gemaakt kan worden - a.g.v. ontoereikende risicoruimte op emplacement Venlo - wordt aanbevolen om bij het vaststellen van de risicoruimte in Basisnet wel rekening te houden met het extra gevraagde vervoer van 5860 kwe/jr vanuit Duitsland via Venlo, Roermond en Sittard naar Chemelot.

### **6.3. Extra vervoer via België - Chemelot**

De extra aanvoer van 2000 kwe/jr via Maastricht is in de nabije toekomst niet mogelijk vanwege de ontoereikende risicoruimte op het emplacement Sittard. Deze constatering is op zich geen reden om de gevraagde extra risicoruimte op de doorgaande sporen in Basisnet af te wijzen, o.a. omdat er plannen zijn om een directe zuidelijke aansluiting van Chemelot op de spoorlijn Sittard - Maastricht te maken; als die zuidelijke aansluiting (project EZS) gerealiseerd wordt is de risicoruimte van emplacement Sittard geen beperkende factor meer.

#### **Aanbeveling:**

Hoewel daarvan op korte termijn geen gebruik gemaakt kan worden - a.g.v. ontoereikende risicoruimte op emplacement Sittard - wordt aanbevolen om bij het vaststellen van de risicoruimte in Basisnet wel rekening te houden met het extra gevraagde vervoer van 2000 kwe/jr vanuit België via Maastricht en Sittard naar Chemelot.

Onderzocht is of deze extra hoeveelheid van 2000 kwe/jr nog verder opgehoogd kan worden. Met nog eens 500 kwe/jr zou de risicoruimte in de passage van Maastricht verder opgevuld worden totdat het GR aldaar de oriënterende waarde bereikt. In het Ontwerp Basisnet van medio 2010 wordt op deze route gerekend met een reservering van 1000 kwe/jr; als bovenstaande aanbeveling wordt gevolgd bedraagt de totale reservering 3000 kwe/jr. In dat licht lijkt het onnodig om de reservering nog verder dan deze 3000 kwe/jr te verhogen, mede gezien de logistieke overwegingen van SABIC dat aanvoer via Maastricht weinig voor de hand ligt en tot meerdere malen kopmaken in het buitenland leidt.

#### 6.4. Vervoer via Duitsland - Herzogenrath - Heerlen - Sittard naar Chemelot

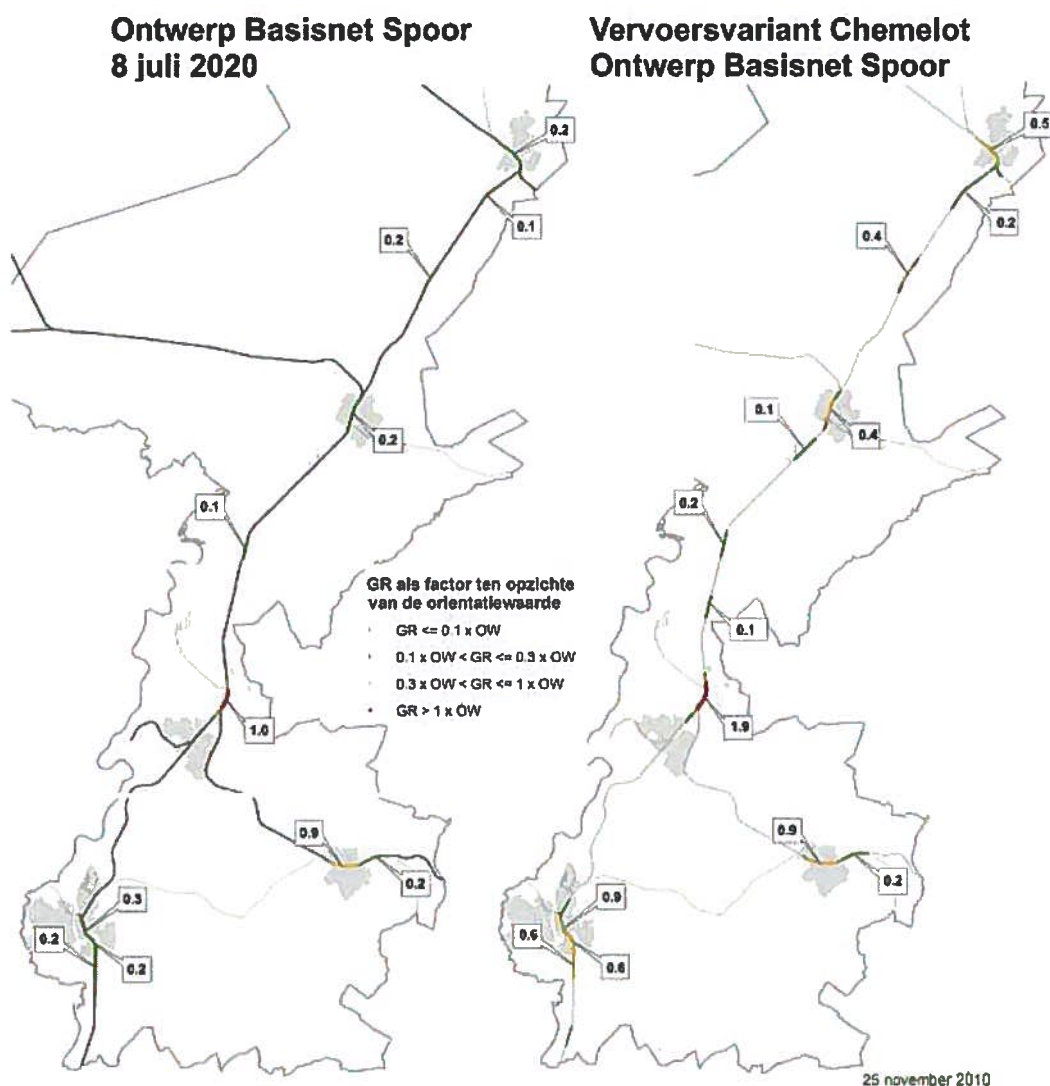
Hoewel de risicoruimte op emplacement Sittard dat momenteel niet mogelijk maakt zou in de toekomst wellicht meer cat A stoffen aangevoerd kunnen worden via deze route.

In het Ontwerp Basisnet wordt op deze route gerekend met een vervoerstroom van 2670 kwe/jr, opgebouwd uit een reservering van 1770 kwe/jr en een prognose van 900 kwe/jr. Dat leidt tot een groepsrisico van 0,9 maal de oriënterende waarde.

Met nog een extra ophoging van het vervoer met 200 kwe/jr zou dit GR precies opgevuld worden tot 1,0 maal de oriënterende waarde. Gezien de stedelijke plannen van Heerlen (Maankwartier) en het convenant dat DSM en SABIC terzake met Heerlen hebben gesloten ligt deze extra reservering niet voor de hand.

## BIJLAGE A: Berekeningsresultaten groepsrisico (GR)

Onderstaande figuur toont de berekende GR-waarden boven 0,1 maal de oriënterende waarde; links de situatie bij Ontwerp basisnet, rechts de situatie bij extra cat A vervoer naar Chemelot.





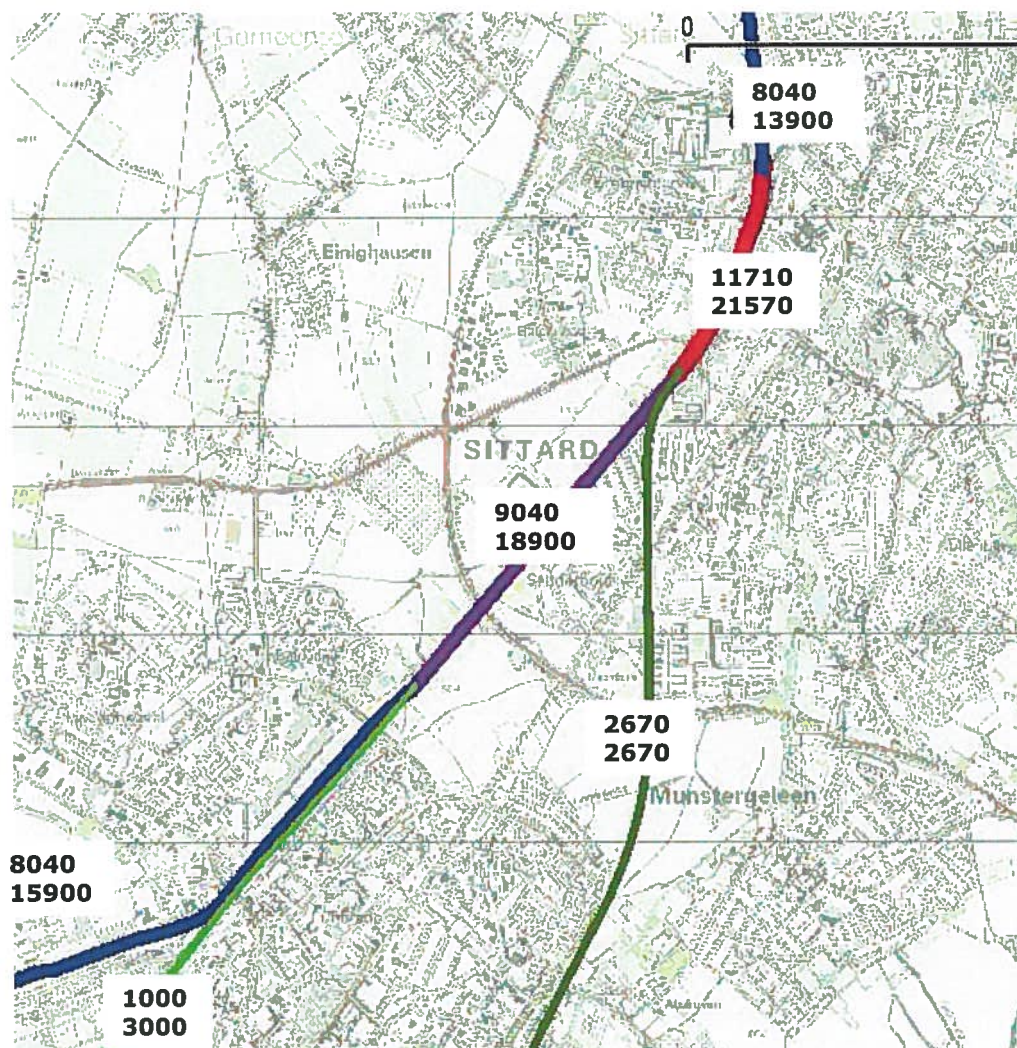
## BIJLAGE B: Berekeningsresultaten PR in Sittard

### 1. Vervoerstromen te Sittard

In onderstaand schema zijn de vervoerstromen in Sittard weergegeven.

Bovenste getallen: Aantal wagens brandbaar gas in het Ontwerp Basisnet mei 2010

Onderste getallen: Aantal wagens brandbaar gas in de Vervoersvariant met extra cat A vervoer naar Chemelot

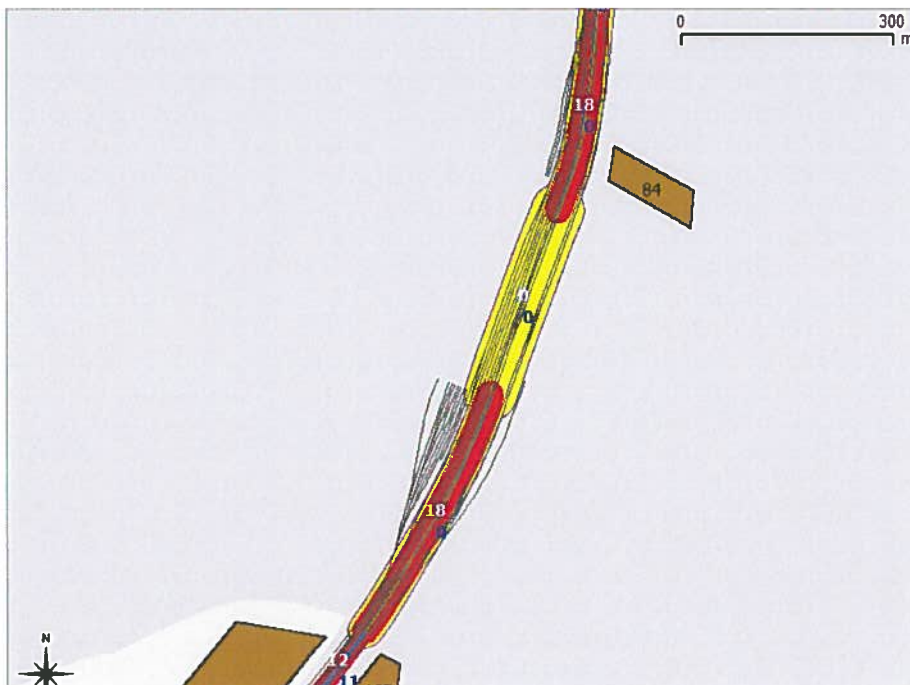


Schema: vervoerstromen in Sittard-Geleen






## 2. Berekeningsresultaten PR te Sittard

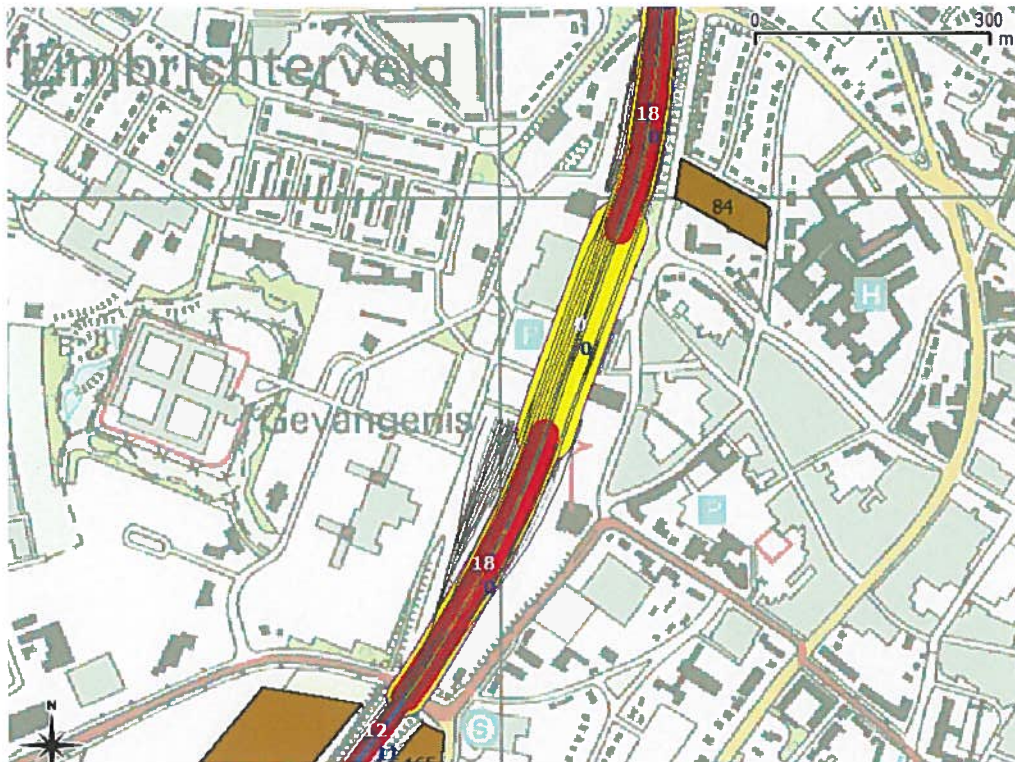
In onderstaande figuur 1a zijn de PR 10-6 contouren voor de stationslocatie Sittard gegeven bij de vervoersvariant Chemelot.



Figuur 1a. Detailweergave van de contouren bij de stationslocatie Sittard.

-  Ligging van de spoorbundel bij de risicoberekening.
-  Gebied met een PR hoger dan de 10-6/jaar. Blauw getal: afstand tot PR 10-6 in het Ontwerp Basisnet van mei 2010, wit getal: afstand tot PR 10-6 bij de vervoersvariant extra vervoer naar Chemelot
-  Nieuwbouwgebieden (getallen in de nieuwbouwgebieden geven het aantal aanwezigen overdag)

Ter oriëntatie op de omgeving is deze figuur hieronder weergegeven op een topografische ondergrond. NB: deze ondergrond geeft niet de bebouwde omgeving weer die is gehanteerd bij de berekeningen.



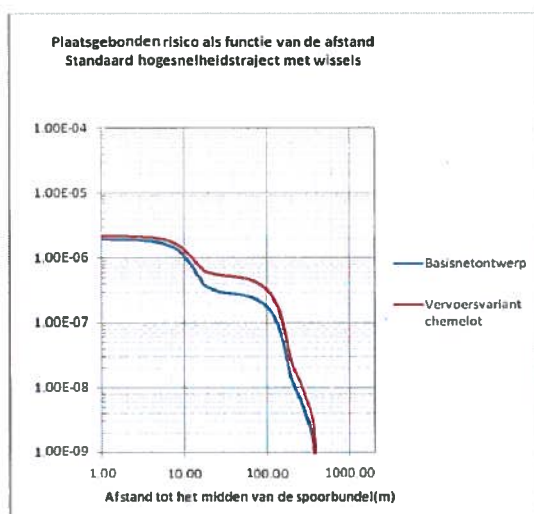
Figuur 1b. Detailweergave van de contouren bij de stationslocatie Sittard op topografische ondergrond.

### **3. Toelichting op de berekende "PR-sprongen" te Sittard**

Rondom de stationslocatie in Sittard zijn er drie verschillende afstanden van de PR 10-6 contour tot het midden van de transportroute berekend.

#### **3.1. Ten zuiden van stationsgebied Sittard**

Op het meest zuidelijke gedeelte berekenen we een toename van de PR 10-6 contour van 11 naar 12 meter. Het betreft hier een standaard traject, tweesporig, met hoge snelheid (>40 km /uur) in combinatie met aanwezigheid van wissels. Er is slechts een kleine toename in de afstand van de PR 10-6 contour tot het midden van de spoorbundel. Het verloop van de PR 10-6 contour met de afstand wordt getoond in de onderstaande figuur 2.

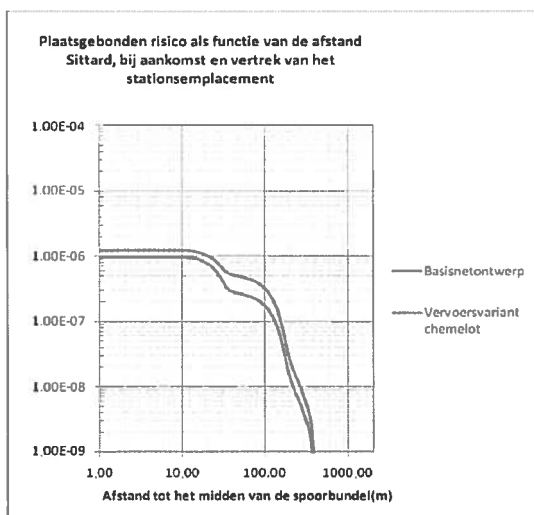


Figuur 2. Het verloop van de PR 10-6 contour met de afstand bij een standaard spoorbundelbreedte, zoals ten zuiden van het stationsgebied van Sittard.

Op de verticale (y) as is de PR-waarde gegeven, op de horizontale (x) as de contourmaat tot het hart van de spoorbundel. De afstand tot de PR 10-6 kan worden afgelezen door de x-waarde (de afstand tot het hart van de spoorbundel) vast te stellen bij het snijpunt van de curve met de horizontale lijn bij de PR-waarde 10-6 (y-as). Deze waarden zijn voor de blauwe lijn (Ontwerp basisnet) en de rode lijn (extra vervoer Chemelot) bijna hetzelfde (10,6 m en 12,0 m). De toename is klein omdat het PR relatief steil afneemt in de omgeving van de waarde 10-6.

### 3.2. Ten noorden van stationsgebied Sittard

Op het meest noordelijke trajectdeel in Sittard (van het stationsgebied tot 500 meter ten noorden van de aansluiting van het spoor richting Born), neemt de PR toe van 0 meter (Ontwerp Basisnet) naar 18 meter (bij extra vervoer Chemelot). Dit betreft een traject waar de sporenbundel een breedte heeft van 49 meter. De breedte van de spoorbundel beïnvloedt de PR contour op twee verschillende wijzen. Ten eerste wordt de maximale PR waarde lager, afhankelijk van de breedte van de sporenbundel. Ten tweede is de mate van verlaging afhankelijk van de effectafstanden van de bepalende scenario's. Bij kleinere effectafstanden zal deze verlaging relatief groter zijn, terwijl bij grotere effectafstanden de verlaging relatief klein zal zijn. In figuur 3 is het verloop van de 10-6 met de afstand tot het hart van de sporenbundel weergegeven.

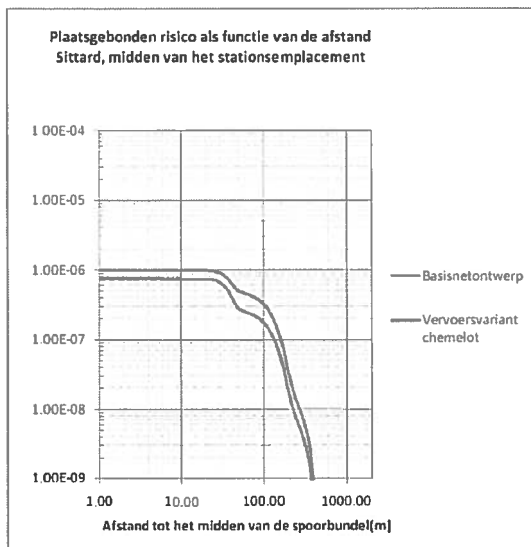


Figuur 3. Het verloop van de 10-6 contour met de afstand bij de spoorbundelbreedte van 49 meter ten noorden van het stationsgebied van Sittard.

In figuur 3 loopt de PR van het Ontwerp Basisnet (blauwe lijn) net onder de 10-6. Er is in het Ontwerp Basisnet dus geen PR 10-6 contour aanwezig. Door de toename van het PR ten gevolge van het extra vervoer van brandbare gassen (cat A) naar Chemelot neemt de PR toe tot boven de 10-6. Er ontstaat hierdoor (schijnbaar "ineens") een PR 10-6 contour, ter grootte van 18 meter uit het hart van de sporenbundel - en dus binnen de grenzen van de sporenbundel.

### 3.3. Ter plaatse van stationsgebied Sittard

Het derde traject is betreft het midden van het stationsemplacement. De breedte van de spoorbundel bedraagt hier 74 meter. In figuur 4 is het verloop van het PR met de afstand gegeven. Zowel de curve van het Ontwerp Basisnet (blauwe lijn) als de curve van de vervoersvariant met extra vervoer naar Chemelot (rode lijn) liggen onder de 10-6; in beide gevallen wordt dus geen PR 10-6 berekend. De maximale PR bij de vervoersvariant met extra vervoer naar Chemelot bedraagt  $0.998 \times 10^{-6}$ .



Figuur 4. Het verloop van de 10-6 contour met de afstand bij spoorbundelbreedte van 74 meter ter plaatse van het stationsgebied van Sittard.

NB. Op grotere afstand van het midden van de spoorbundel zijn de 10-6 waarden niet erg afhankelijk van de breedte van de spoorbundel. Hier zien we dan ook een nagenoeg volledige overeenkomst tussen figuur 2, 3 en 4.

## BIJLAGE C: Berekeningsresultaten PR in Venlo

### 1. Vervoerstromen te Venlo

In onderstaand schema zijn de vervoerstromen in Venlo weergegeven.

Bovenste waarden: Aantal wagens brandbaar gas in het Ontwerp Basisnet mei 2010

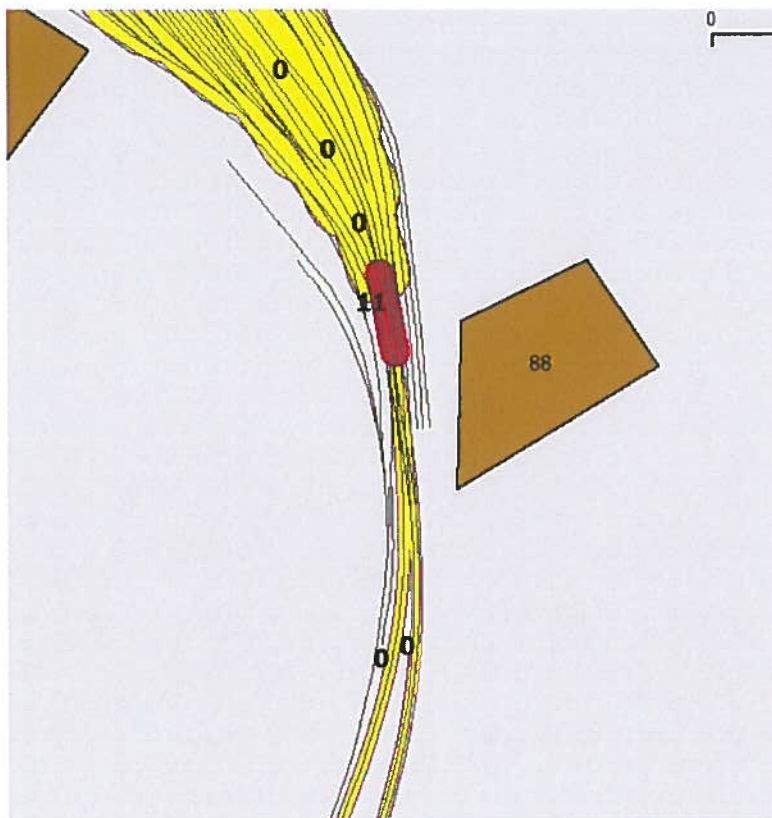
Onderste waarden: Aantal wagens brandbaar gas in de Vervoersvariant extra cat A vervoer naar Chemelot






Schema: vervoerstromen in Venlo.

## 2. Berekeningsresultaten PR te Venlo

In onderstaande figuur 1a zijn de PR 10-6 contouren voor de omgeving van de spoorplitsing in Venlo (sporen van/naar Duitsland en sporen van/naar Roermond) gegeven bij de vervoersvariant met extra cat A vervoer naar Chemelot.



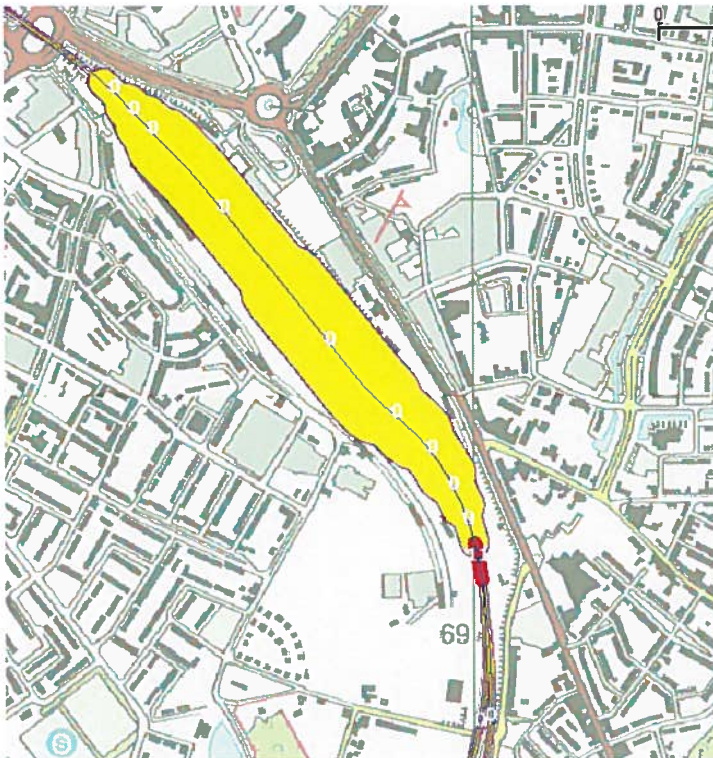
Figuur 1a. Detailweergave van de contouren bij de locatie Venlo.

-  Ligging van de spoorbundel bij de risicoberekening.
-  Gebied met een PR hoger dan de 10-6/jaar. Er is een klein traject met een PR 10-6 contour; deze ligt bij het Ontwerp Basisnet op 8 meter, bij de vervoersvariant met extra vervoer naar Chemelot op 11 meter
-  Nieuwbouwgebieden (getallen in de nieuwbouwgebieden geven de aanwezige overdag)

Rondom de spoorplitsing locatie in Venlo is er een traject met een PR 10-6 contour. De afstand van de 10-6 tot het midden van de spoorbundel gaat van 8 meter (Ontwerp Basisnet) naar 11 meter (bij extra vervoer naar Chemelot).

Ter oriëntatie op de omgeving is deze figuur hieronder weergegeven op een topografische ondergrond. NB: deze ondergrond geeft niet de bebouwde omgeving weer die is gehanteerd bij de berekeningen.

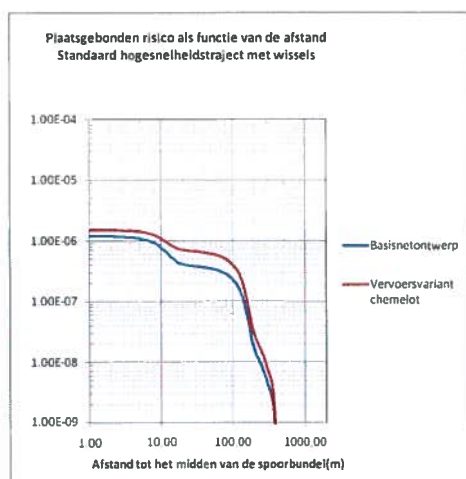




Figuur 1b. Detailweergave van de contour bij de locatie Venlo, op een topografische ondergrond.

### **3. Toelichting op de berekende PR-vergroting te Venlo**

Het betreft een standaard traject met hoge snelheid (>40 km/h) in combinatie met aanwezigheid van wissels. Er is slechts een kleine toename in de afstand van de 10-6 contour tot de het midden van de spoorbundel. Het verloop van de 10-6 met de afstand wordt getoond in de onderstaande figuur 2.



Figuur 2. Het verloop van de 10-6 contour met de afstand bij standaard spoorbundel breedte.

Op de verticale (y) as is de PR-waarde gegeven, op de horizontale (x) as de contourmaat tot het hart van de spoorbundel. De afstand tot de PR 10-6 kan worden afgelezen door de x-waarde (de afstand tot het hart van de spoorbundel) vast te stellen bij het snijpunt van de curve met de horizontale lijn bij de PR-waarde 10-6 (y-as). Deze waarden zijn voor de blauwe lijn (Ontwerp basisnet) en de rode lijn (extra vervoer Chemelot) bijna hetzelfde (8

m en 11 m). De toename is klein omdat het PR relatief steil afneemt in de omgeving van de waarde  $10^{-6}$ .

Bij de overige trajectdelen ligt het PR overal onder  $10^{-6}$ . Dit komt door het relatief lage aantal wagens met brandbare vloeistoffen.



**BN spoor**  
**onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr 2**  
**Delfzijl/Groningen: extra vervoer naar Delfzijl.**  
**initiatief: Prov Groningen; contactpersoon:**

[min I&M-DGMO- ; eindrapportage dd 06-01-2011]

### **Samenvatting en aanbevelingen**

#### **Vraagstelling:**

De provincie Groningen en het Havenschap Delfzijl verwachten vanaf rond 2020 extra vervoerstromen van gevaarlijke stoffen per spoor (bovenop de waarden volgens de Marktverwachting 2007 van ProRail).

Het gaat over vervoerstromen die gepaard kunnen gaan met de komst van een tweetal initiatieven op het chemiepark Delfzijl. Aangenomen wordt dat, voor het geval deze twee concrete initiatieven geen doorgang hebben, de EV-gevolgen van deze vervoerstromen representatief zijn voor mogelijke andere initiatieven.

Groningen vraagt in concreto extra vervoersruimte voor de aanvoer per spoor naar Delfzijl, vanuit Rotterdam en/of vanuit Nieuwesches/grens, van 875/1750 kwe/jaar cat A-stoffen en 4375/8750 kwe/jaar Cat C3 stoffen in 2 vervoersscenario's: basis/volledig.

In de onderliggende rapportage is door alle betrokken partijen gezamenlijk verslag gelegd van het onderzoek (par 3), de analyse (par 4) en de conclusies en aanbevelingen (par 6).

#### **Aanbevelingen:**

##### **1. Extra risicoruimte voor vervoer vanuit Nieuwesches/grens**

Alle partijen stellen voor om voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "volledig" op de route Nieuwesches/grens - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet extra risicoruimte op te nemen; daartoe behoort tevens dat langs deze route een "plasbrand aandacht gebied" (PAG) zal gelden.

##### **2. Extra risicoruimte voor vervoer vanuit Rotterdam in scenario "volledig"**

Alle partijen zijn het eens dat voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "volledig" op de route Rotterdam - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd hoeft te worden.

##### **3. Extra risicoruimte voor vervoer vanuit Rotterdam in scenario "basis"**

#### **Overwegingen:**

1. Hoewel minder groot dan bij het scenario "volledig" zijn ook bij dit vervoersscenario de ruimtelijke effecten van deze extra vervoerstroom langs de gehele route groot; met name de berekende toename van het GR in 6 stedelijke gebieden tot boven de oriënterende waarde is een te zware consequentie in relatie tot het vooralsnog onzekere karakter van het mogelijke extra vervoer.
2. Het extra vervoer zal wél mogelijk worden gemaakt via de route Nieuwesches - Groningen - Delfzijl (zie aanbeveling 1).
3. De provincie Groningen verwacht dat dit extra vervoer niet eerder dan rond 2020 tot ontwikkeling zal komen; de ontwikkeling van transportveiligheid kan er goed toe leiden dat tegen die tijd ook op de route Rotterdam - Delfzijl binnen de vastgestelde risicoruimte méér vervoer kan worden afgewikkeld.

#### **Aanbeveling:**

Alle partijen zijn het eens dat ook voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "basis" op de route Rotterdam - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd hoeft te worden.

### 1. Aanleiding nader onderzoek

De provincie Groningen en het Havenschap Delfzijl verwachten vanaf rond 2020 extra vervoerstromen van gevaarlijke stoffen per spoor (bovenop de waarden volgens de Marktverwachting 2007 van ProRail). Het gaat over vervoerstromen die gepaard kunnen gaan met de komst van een tweetal initiatieven op het chemiepark Delfzijl. Aangenomen wordt dat, voor het geval deze twee concrete initiatieven geen doorgang hebben, de EV-gevolgen van deze vervoerstromen representatief zijn voor mogelijke andere initiatieven. Afgesproken is dat van de extra stromen (m.u.v. ammoniak) de EV-effecten worden doorgerekend, waarna in overleg met betrokkenen zal worden beoordeeld of met het extra vervoer rekening gehouden kan worden bij het bepalen van de Risicoruimtes in Basisnet. De beslissing wordt voorgelegd aan de Stuurgroep Basisnet en zonodig aan de politiek.

### 2. Gegevens tbv de BN-risico-berekening

Door de provincie zijn aannamen gedaan (gebaseerd op concrete verwachte bedrijfsvestigingen) die leiden tot de volgende mogelijke extra vervoerstromen naar Delfzijl (het gaat dus om grondstoffen voor fabricageprocessen). Er zijn twee scenario's ontwikkeld: de basis en een (hogere) scenario bij volledige ontwikkeling.

<b>verwachte extra aantallen ketelwagens /jaar volgens opgave prov. Groningen (bovenop aantallen volgens Marktverwachting ProRail) aantallen in scenario "basis" en in scenario "volledig ontwikkeld"</b>						
	<b>stofcat A (LPG)</b>		<b>stofcat B2 (ammoniak)</b>		<b>stofcat C3 (benzeen en tolueen)</b>	
	<b>basis</b>	<b>volledig</b>	<b>basis</b>	<b>volledig</b>	<b>basis</b>	<b>volledig</b>
<b>spoortraject:</b>						
Chemelot - Zwolle			965	1925		
Rotterdam - Zwolle	875	1750			4375	8750
Zwolle - Onnen	875	1750	965	1925	4375	8750
Onnen - Groningen - Sauwerd	875	1750	965	1925	4375	8750
Sauwerd - Delfzijl	875	1750	965	1925	4375	8750
Sauwerd - Eemshaven	0	0	0	0	0	0
<i>strategische reservering: Nieuweschans - Groningen</i>	875	1750			4375	8750

- Het extra vervoer van stofcat B2 van Chemelot naar Delfzijl (een nieuwe ammoniakstroom) wordt in Basisnet niet doorgerekend vanwege het al jaren geldende ontmoedigingsbeleid voor nieuwe ammoniakstromen per spoor (Kabinetsstandpunt ketenstudies); dat vervoer zal per schip moeten (zoals bijvoorbeeld tot voor kort ook in IJmuiden geschiedde). De provincie Groningen is hiermee bekend.
- De spoorroute Rotterdam - Zwolle loopt via Gouda, Breukelen en Weesp; van Weesp naar Zwolle zowel doorrekenen op de (voorkeurs-)route Flevolijn, Hanzelijn alsook op de route Gooilijn, Veluwelijn.
- Voor de stroom vanuit Rotterdam wordt de volgende verdeling gehanteerd (die volgens KNV de standaard is als nadere info ontbreekt): 50% gaat in bloktreinen rechtstreeks naar Delfzijl, 50 % gaat via Kijfhoek naar Delfzijl, in een bonte trein.
- Richting-info: het gaat in beide gevallen om de aanvoer van grondstoffen naar Delfzijl, dus de stromen zijn uitsluitend van R'dam naar Delfzijl.
- Aangenomen wordt dat het extra vervoer plaatsvindt in warme BLEVE vrije treinen, dus 100 % WBV.
- Als (optionele) strategische reservering moeten de extra stromen cat A en cat C3 ook worden doorgerekend op het spoortraject Duitse grens /Nieuweschans - Groningen, om te onderzoeken of op deze alternatieve aanvoerroute zonder bezwaar vanuit de bebouwde omgeving extra risicoruimte kan worden gereserveerd.

### **3. Resultaten van de berekeningen**

Bureau Aviv heeft in opdracht van V&W de EV-effecten berekend die het gevolg zouden zijn van bovengenoemde extra stromen, in elk van beide vervoersscenario's.

#### **"disclaimer":**

Momenteel worden in Basisnetkader nog beperkte rekentechnische aanpassingen onderzocht; daardoor kunnen de uiteindelijk in Basisnet gepresenteerde waarden (met name de afmeting van de veiligheidszone) nog enigszins afwijken van de hier gepresenteerde berekeningsuitkomsten. Omdat het in deze notitie primair gaat om een vergelijking van twee situaties en niet om de absolute waarden is dat geen bezwaar.

#### **3.1. Groepsrisico (GR)**

In de steden langs de onderzochte routes waar een overschrijding van de oriënterende waarde (OW) van het groepsrisico (GR) optreedt zijn hieronder de resultaten weergegeven voor het berekende GR - uitgedrukt als overschrijding van de oriënterende waarde - bij beide vervoersscenario's, in vergelijking met de waarden volgens het Rijksontwerp Basisnet:

<b>locatie</b>	<b>GR volgens BN (overschrijding OW)</b>	<b>GR bij extra vervoer naar Delfzijl - scenario "basis" - (overschrijding OW)</b>	<b>GR bij extra vervoer naar Delfzijl - scenario "volledig" - (overschrijding OW)</b>
Groningen	0,16	0,55	0,96
Zwolle	1,00	1,61	2,20
Amersfoort	0,97	1,56	2,15
Almere	0,89	1,44	1,98
Breukelen	1,82	2,60	3,38
Amsterdam (thv ZuidOost)	0,89	1,27	1,65
Rotterdam thv NSP Station	0,53	0,85	1,18
Rotterdam thv IJsselmonde	1,62	2,60	3,59

Langs de route Nieuweschans/grens - Groningen - Delfzijl (optionele strategische reservering) wordt in beide vervoersscenario's geen overschrijding van de OW van het GR berekend.

#### **3.2. Plaatsgebonden risico (PR)**

Voor het plaatsgebonden risico (PR) leidt het extra vervoer tot grotere en soms nieuwe zones met een PR groter dan  $10^{-6}$ . In bijlage A bij deze notitie zijn de PR-waarden aangegeven die bij het vervoersscenario "volledig" optreden, en in bijlage B de PR-waarden bij het vervoersscenario "basis".

Die toename van de veiligheidszone vindt plaats over het hele vervoerstraject van Rotterdam naar Delfzijl, met uitschieters in Amsterdam (van 0 naar 21 meter), Naarden/Bussum en Almere (beide van 0 naar 19 meter); zie verder de figuur in de bijlage. Bij het vervoersscenario "basis" is de toename van de veiligheidszone beperkter van omvang, tot maximaal 11 meter (thv Breukelen).

Langs de route Nieuweschans/grens - Groningen - Delfzijl (optionele strategische reservering) is in het Ontwerp Basisnet geen PR-contour aanwezig. Met de hier onderzochte extra vervoerstroombaan ontstaat langs deze route in het vervoersscenario "basis" een PR-contour van 6 meter en in het vervoersscenario "volledig" een PR-contour van max. 11 meter.

De vergrote PR-contour leidt ertoe dat een extra aantal bestaande objecten (gebouwen met soms meerdere adressen per gebouw) binnen de veiligheidszone komen te liggen en dus gesaneerd moeten worden (sloop of functieverandering); zie in onderstaande tabel.

In eerste instantie bevatte deze tabel ook objecten in Groningen en langs de spoorlijn Nieuweschans - Delfzijl, maar bij nader onderzoek bleken die niet te vallen onder de criteria van "kwetsbaar object". Het is niet uitgesloten dat hetzelfde geldt voor sommige van de andere objecten in onderstaande tabel, maar

dat is niet geverifieerd, gezien de andere resultaten van de effectberekeningen (met name de GR-verhogingen).

<b>extra kwetsbare objecten resp. adressen a.g.v. extra vervoer naar Delfzijl traject Rotterdam - Delfzijl</b>				
	<b>vervoerscenario "basis"</b>		<b>vervoerscenario "volledig"</b>	
<b>gemeente</b>	<b>objecten</b>	<b>adressen</b>	<b>objecten</b>	<b>adressen</b>
Groningen	-	-	0	0
Zwolle	-	-	1	3
Kampen	-	-	1	1
Amersfoort	-	-	2	41
Nijkerk	-	-	1	6
Bussum	2	18	5	27
Hilversum	-	-	1	1
Rotterdam	1	2	2	3
<b>TOTAAL</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>82</b>

Op de route Nieuweschans/grens - Groningen - Delfzijl (optionele strategische reservering) leidt het extra vervoer in beide vervoersscenario's niet tot nieuwe knelpunten (=kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone).

#### **4. Analyse resultaten**

##### **4.1. Route Nieuweschans/grens - Delfzijl**

Langs deze aanvoerroute worden in beide vervoersscenario's geen GR-waarden boven de oriënterende waarden berekend. Wel neemt de PR-contour (= de bebouwingsvrij te houden veiligheidszone) toe, maar zonder dat dit tot nieuwe knelpunten leidt.

Het extra C3-vervoer heeft daarnaast tot gevolg dat langs de spoorlijn van Delfzijl tot Sauwerd een plasbrand aandachtsgebied (PAG) zal worden aangewezen, en tevens langs de spoorlijn van Groningen tot Nieuweschans/grens. Langs de route van Sauwerd tot Groningen was een PAG al aangewezen in het Ontwerp Basisnet, dus het extra vervoer maakt hier geen verschil.

##### **4.2. Route Rotterdam - Delfzijl**

Langs de route van Sauwerd via Groningen tot Rotterdam was een plasbrand aandachtsgebied (PAG) al aangewezen in het Ontwerp Basisnet, dus het extra vervoer maakt op deze route geen verschil qua PAG.

De berekende toename van het GR (boven de oriënterende waarde) in 6 dan wel 7 stedelijke gebieden van Rotterdam tot Zwolle, in combinatie met de soms forse vergroting van de PR-contour (= de bebouwingsvrij te houden veiligheidszone) en de als gevolg daarvan benodigde sloop (of functiewijziging) van een aantal kwetsbare objecten (met meerdere adressen) maakt deze route in relatie tot de bebouwde omgeving weinig geschikt om extra risicoruimte op vast te leggen tbv het extra vervoer naar Delfzijl.

#### **5. Bespreking resultaten met betrokkenen**

De resultaten van de berekeningen met het vervoersscenario "volledig" zijn op 18 november 2010 besproken met vertegenwoordigers van de meestbetrokken partijen:

- provincie Groningen
- gemeente Delfzijl
- gemeente Groningen (via provincie Groningen)
- Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (afwezig)
- het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

In die bespreking is besloten om aanvullende berekeningen te maken met het vervoersscenario "basis". Die resultaten, alsmede de bevindingen uit het overleg zijn verwerkt in de voorgaande paragrafen van dit stuk, en in de conclusies in par. 6. Over de concept eindrapportage zijn alle betrokken partijen geraadpleegd in een schriftelijke ronde. De ontvangen reacties zijn verwerkt; de gemeente Groningen en de Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta hebben geen opmerkingen gemaakt n.a.v. het concept-eindrapport.

## **6. Conclusies en aanbevelingen**

### **6.1 Route Nieuweschans/grens - Delfzijl**

De extra vervoerstroom – in beide vervoersscenario's - kan zonder noemenswaardige externe ruimtelijke effecten afgewikkeld worden.

#### **Aanbeveling:**

Alle partijen stellen voor om voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "volledig" op de route Nieuweschans/grens - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet extra risicoruimte op te nemen; daartoe behoort tevens dat langs deze route een "plasbrand aandachtgebied" (PAG) zal gelden.

### **6.2 Route Rotterdam - Delfzijl**

#### **6.2.1. Extra vervoer bij scenario "volledig"**

De ruimtelijke effecten van deze extra vervoerstroom zijn langs de gehele route groot, zowel qua toename van overschrijdingen van de oriënterende waarden van het GR als qua toename van de veiligheidszone en ontstaan van nieuwe knelpunten (kwetsbare objecten in de veiligheidszone).

#### **Aanbeveling:**

Alle partijen zijn het eens dat voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "volledig" op de route Rotterdam - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd hoeft te worden.

#### **6.2.2. Extra vervoer bij scenario "basis"**

Hoewel minder groot dan bij het scenario "volledig" zijn ook bij dit vervoersscenario de ruimtelijke effecten van deze extra vervoerstroom langs de gehele route groot. Met name de berekende toename van het GR in 6 stedelijke gebieden tot boven de oriënterende waarde is een te zware consequentie in relatie tot het vooralsnog onzekere karakter van het mogelijke extra vervoer. Bij deze beoordeling spelen tevens de volgende argumenten mee:

1. het extra vervoer zal wél mogelijk worden gemaakt via de route Nieuweschans – Groningen – Delfzijl (zie hierboven);
2. de provincie Groningen verwacht dat dit extra vervoer niet eerder dan rond 2020 tot ontwikkeling zal komen; de ontwikkeling van transportveiligheid kan er goed toe leiden dat tegen die tijd ook op de route Rotterdam - Delfzijl binnen de vastgestelde risicoruimte méér vervoer kan worden afgewikkeld.

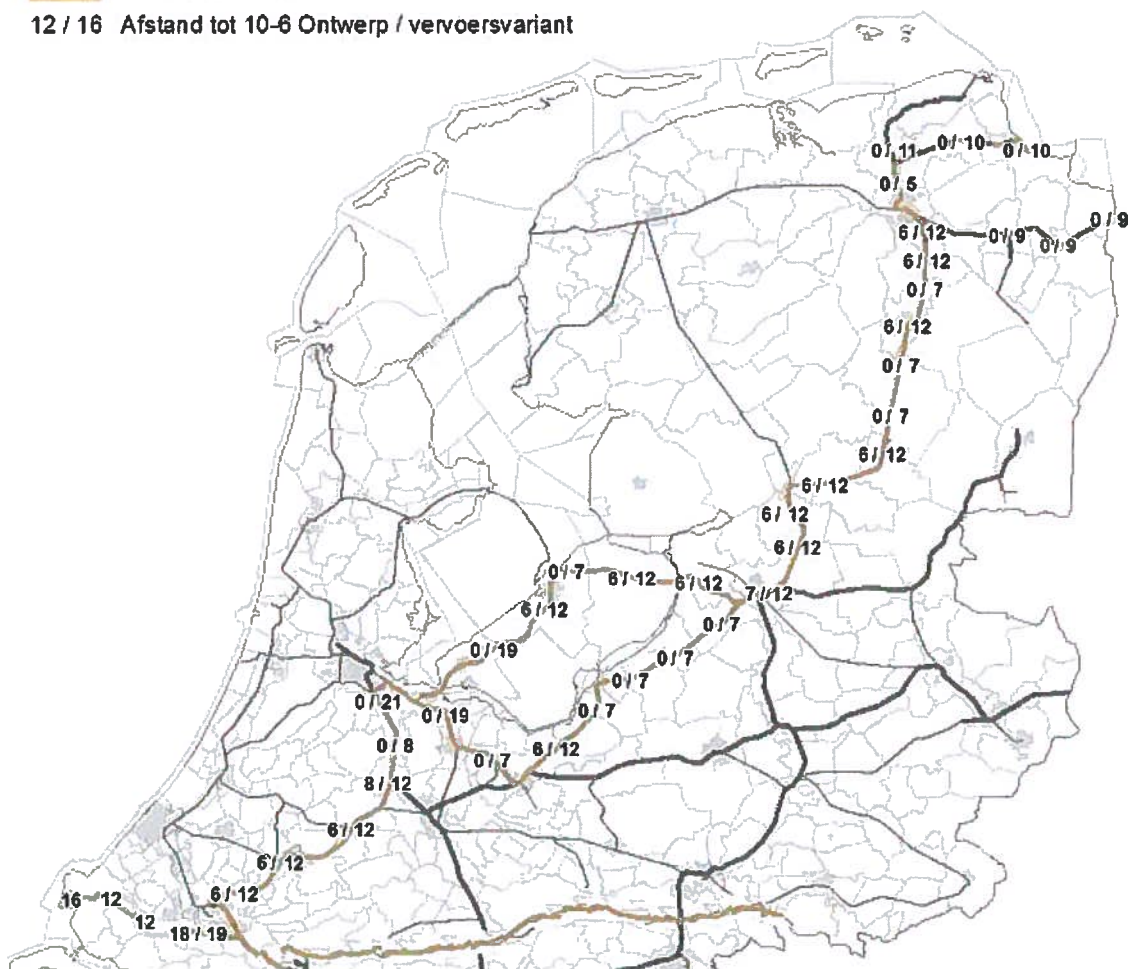
#### **Aanbeveling:**

Alle partijen zijn het eens dat ook voor de extra vervoershoeveelheden van het scenario "basis" op de route Rotterdam - Delfzijl in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte gecreëerd hoeft te worden.

- Rotterdam - Gouda - Breukelen - Weesp - Zwolle - Groningen - Delfzijl; van Weesp naar Zwolle zowel over de (voorkeurs-)route Flevolijn, Hanzelijn alsook op de route Gooilijn, Veluwelijn.
- Nieuwesches/grens - Groningen - Delfzijl

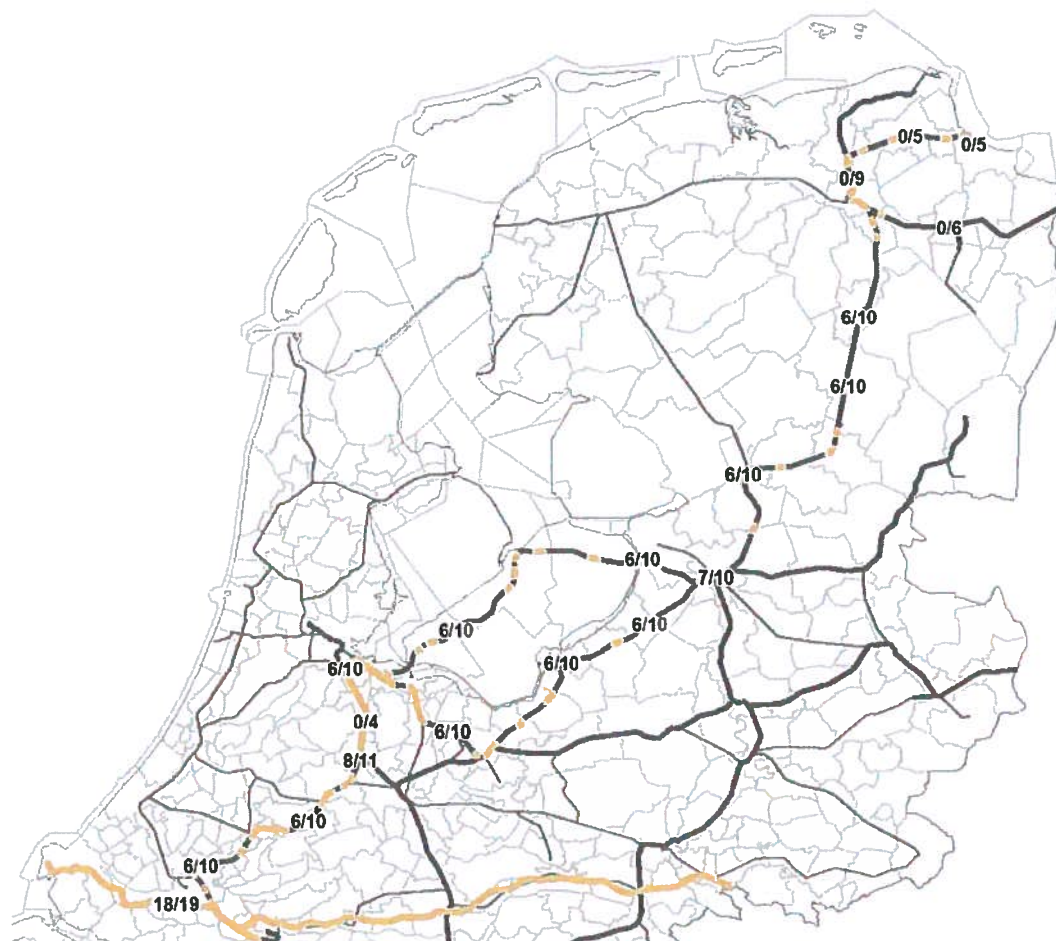
## PR-contour 10-6

12 / 16 Afstand tot 10-6 Ontwerp / vervoersvariant



a) Rotterdam - Gouda - Breukelen - Weesp - Zwolle - Groningen - Delfzijl; van Weesp naar Zwolle zowel over de (voorkeurs-)route Flevolijn, Hanzelijn alsook op de route Gooilijn, Veluwelijn.

b) Nieuwesches/grens - Groningen - Delfzijl



**BN spoor**  
**onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr 3**  
**Amsterdam : export van C3-stoffen**  
**initiatief: KNV; contactpersoon:**

[min I&M-DGMO ; eindrapportage dd 05-01-2011]

### **Samenvatting en aanbevelingen**

#### **Vraagstelling:**

De KNV (voorheen BRG) heeft in 2007 aangeven een nieuwe exportstroom van 10.000 kwe/jr C3-stoffen per spoor vanuit Amsterdam naar Duitsland te verwachten. ProRail heeft die verwachting niet opgenomen in zijn marktverwachting.

De ruimtelijke effecten van die mogelijke extra vervoersstroom zijn onderzocht, waarna in overleg met betrokkenen (KNV, gemeenten) beoordeeld is of met het extra vervoer rekening gehouden kan/moet worden bij het bepalen van de Risicoruimtes in Basisnet.

In de onderliggende rapportage is door alle betrokken partijen gezamenlijk verslag gelegd van het onderzoek (par 3), de analyse (par 4) en de conclusies en aanbevelingen (par 6).

#### **Aanbevelingen:**

##### **1. Extra 10.000 kwe/jaar cat C3.**

De ruimtelijke effecten van deze extra vervoersstroom vanuit de Amsterdamse haven zijn groot, zeker in relatie tot de beperkte hardheid van de vervoersclaim.

Alle partijen zijn het erover eens om voor de gevraagde extra 10.000 kwe/jaar cat C3 vanuit de haven van Amsterdam in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte op te nemen.

##### **2. Extra 2250 kwe/jaar cat C3**

Deze extra vervoersstroom kan zonder noemenswaardige externe ruimtelijke effecten afgewikkeld worden.

Alle partijen stellen voor om voor extra 2250 kwe/jaar cat C3 vanuit de haven van Amsterdam via de genoemde drie routes naar Duitsland en België in het vast te stellen Basisnet risicoruimte op te nemen.



## **1. Aanleiding nader onderzoek**

In de Marktverwachting VGS per spoor van ProRail (2007) is aangegeven dat de BRG (thans KNV) een nieuwe exportstroom van C3-stoffen per spoor vanuit Amsterdam naar Duitsland verwacht. ProRail heeft die verwachting niet opgenomen in zijn marktverwachting.

De BRG schrijft daarover het volgende ("BRG referentie marktverwachting"; bijlage 4 in MV 2007 van ProRail, blz. 45):

*Door uitbreidingen in de Amsterdamse haven (naast containervervoer van de Ceresterminal ook 200 ha extra op- en overslag van brandbare vloeistoffen) wordt op de relatie Noord-Holland – Duitsland een additionele groei van cat C3 verwacht.*

ProRail schrijft (MV 2007, blz. 21) het volgende:

*BRG ziet een markt van 10.000 wagens naar een nog te bouwen Vopak-terminal in de Amsterdamse haven. In de plannen van Vopak is vooralsnog geen aanvoer per spoor voorzien, daarnaast ontbreekt een spooraansluiting. Om die redenen heeft ProRail deze stroom niet opgenomen.*

Afgesproken is dat de EV-effecten worden berekend van die mogelijke extra vervoersstroom, waarna in overleg met betrokkenen (KNV, gemeenten) zal worden beoordeeld of met het extra vervoer rekening gehouden kan worden bij het bepalen van de Risicoruimtes in Basisnet. De beslissing zal worden voorgelegd aan de Stuurgroep Basisnet, en zonodig aan het bestuurlijk overleg.

## **2. Gegevens tbv de BN-effect-berekening**

### **2.1. Bij extra 10.000 kwe/jaar cat C3.**

- het gaat om 10.000 kwe/jaar stofcat C3 (methanol) extra, bovenop de hoeveelheden die ten grondslag liggen aan het Rijksontwerp Basisnet; hiervan wordt 50% vervoerd in ketelwagens en 50 % in containers.
- vervoer niet in combinatie met cat A stoffen, dus rekenen met 100 % WBV.
- vervoer per spoor in één richting, vanuit de Amsterdamse haven naar Duitsland en/of België en verder; als volgt verdeeld:
  - a) 70% = 7000 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Utrecht - Geldermalsen - Betuweroute - Zevenaar grens - Emmerich;
  - b) 15% = 1500 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Weesp - Hilversum - Amersfoort - Oldenzaal grens - Bentheim;
  - c) 15% = 1500 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Breukelen - Gouda - Kijfhoek - Roosendaal grens - Essen.
- detaillering rijroutes in Amsterdams havengebied:
  - o de volledige stroom van 10.000 kwe/jaar rijdt vanuit het havengebied naar Amsterdam Centraal
  - o het gedeelte dat in containers wordt vervoerd (50 %) rijdt vanuit de haven door Sloterdijk naar Centraal = 5000 kwe/jaar
  - o het gedeelte dat in ketelwagens wordt vervoerd (de andere 50 %) rijdt voor 50 % via Sloterdijk en voor 50 % via het Westhavenemplacement, dus niet via Sloterdijk.
  - o per saldo dus 7500 kwe/jaar via Sloterdijk naar Amsterdam Centraal en 2500 kwe/jaar vanuit de Westhaven rechtstreeks naar Amsterdam centraal (dus niet via Sloterdijk)

### **2.2. Bij extra 2250 kwe/jaar cat C3**

Naar aanleiding van de resultaten van de berekening met extra 10.000 kwe/jr cat C3 is een tweede berekening gemaakt met een kleinere hoeveelheid, namelijk met extra 2250 kwe/jr Cat C3. De nadere gegevens, zoals bestemming en routing zijn hetzelfde als bij 2.1. Het gaat in deze tweede berekening dus om de effecten van vervoer per spoor van 2250 kwe/jr cat C3 in één richting, vanuit de Amsterdamse haven naar Duitsland en/of België en verder; als volgt verdeeld:

- a) 70% = 1600 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Utrecht - Geldermalsen - Betuweroute - Zevenaar grens - Emmerich;

- b) 15% = 350 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Weesp - Hilversum - Amersfoort - Oldenzaal grens - Bentheim;
- c) 15% = 350 kwe/jaar via de spoorroute Amsterdam Centraal - Breukelen - Gouda - Kijfhoek - Roosendaal grens - Essen.

### 3. Resultaten berekeningen

Bureau Aviv heeft in opdracht van min. IenM de EV-effecten berekend die het gevolg zouden zijn van bovengenoemde extra stromen.

**"disclaimer":**

Momenteel worden in Basisnetkader nog beperkte rekentechnische aanpassingen onderzocht; daardoor kunnen de uiteindelijk in Basisnet gepresenteerde waarden (met name de afmeting van de veiligheidszone) nog enigszins afwijken van de hier gepresenteerde berekeningsuitkomsten. Omdat het in deze notitie primair gaat om een vergelijking van twee situaties en niet om de absolute waarden is dat geen bezwaar.

#### 3.1 Resultaten bij extra 10.000 kwe/jr cat C3

De extra vervoerstromen leiden niet tot hogere berekende groepsrisico's. De extra stroom betreft uitsluitend brandbare vloeistoffen, en die hebben door het beperkte effectgebied, in combinatie met het feit dat er niet overbouwd mag worden (zie volgende alinea), geen consequenties voor het berekende groepsrisico.

Voor het plaatsgebonden risico (PR) leidt het extra vervoer tot grotere en soms tot nieuwe zones met een PR groter dan  $10^{-6}$ .

Die toename van de veiligheidszone vindt plaats over het vervoertraject van Amsterdam tot Geldermalsen (route a, zie par 2), van Amsterdam tot Amersfoort (route b) en van Amsterdam tot Roosendaal (route c); zie de figuur in bijlage A.

Deze vergrote PR-contouren leiden ertoe dat een extra aantal bestaande objecten (gebouwen met soms meerdere adressen per gebouw) binnen de veiligheidszone komen te liggen en dus gesaneerd moeten worden (sloop of functieverandering); op de route (b) van Amsterdam naar Oldenzaal/grens is dat niet het geval. Zie in onderstaande tabel.

extra kwetsbare objecten resp. adressen a.g.v. extra vervoer vanuit Amsterdam				
	traject Amsterdam - Betuweroute/grens (a)		traject Amsterdam - Roosendaal/grens (c)	
<b>gemeente</b>	<b>objecten</b>	<b>adressen</b>	<b>objecten</b>	<b>adressen</b>
Amsterdam thv CS	2	3	2	3
Utrecht	1	1		
Houten	1	2		
Halderberge			1	1
<b>TOTAAL</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

#### 3.2. Resultaten bij extra 2250 kwe/jr cat C3

Ook deze kleinere extra vervoerstromen leiden niet tot hogere berekende groepsrisico's.

Voor het plaatsgebonden risico (PR) leidt het extra vervoer tot grotere zones met een PR groter dan  $10^{-6}$ , maar vanzelfsprekend minder vergroting dan bij par 3.1. is aangegeven. De toename van de veiligheidszone vindt plaats over het vervoertraject van Amsterdam tot Breukelen (route a, zie par 2), van Amsterdam tot Amersfoort (route b) en van Amsterdam tot Kijfhoek (route c); zie de figuur in bijlage B.

Deze vergroting van sommige PR-zones leidt niet tot toename van het aantal kwetsbare objecten.

### 4. Analyse resultaten en overwegingen

#### 4.1. Analyse bij extra 10.000 kwe/jr C3

Het extra vervoer van 10.000 kwe/jr C3-stoffen vanuit Amsterdam over drie routes naar Duitsland en België heeft de volgende ruimtelijke consequenties:

1. Er vindt geen verandering van de berekende groepsrisico's plaats.
2. Het extra vervoer leidt langs trajecten, waar in het Ontwerp Basisnet al een veiligheidszone berekend is, tot een beperkte vergroting van de berekende PR-contouren (= de van bebouwing vrij te houden veiligheidszones).
3. Het extra vervoer leidt langs trajecten waar in het Ontwerp Basisnet géén veiligheidszone berekend is nu wél tot een berekende PR-contour (= van bebouwing vrij te houden veiligheidszones); dat betekent dat overbouwing van die spoortrajecten dan niet meer mogelijk is.
4. Het extra vervoer leidt ertoe dat extra 4 bestaande kwetsbare objecten (met 6 adressen) binnen de veiligheidszone komen te liggen en derhalve gesloopt moeten worden.
5. Het spoortraject van de Amsterdamse Haven door het centraal Station tot de aansluiting op de zuidelijke tak wordt a.g.v. het extra vervoer uitgebreid met een plasbrandsaandachtsgebied (PAG).

#### 4.2. Analyse bij extra 2250 kwe/jr C3

Het extra vervoer van 2250 kwe/jr C3-stoffen vanuit Amsterdam over drie routes naar Duitsland en België heeft de volgende ruimtelijke consequenties:

1. Er vindt geen verandering van de berekende groepsrisico's plaats.
2. Het extra vervoer leidt langs trajecten, waar in het Ontwerp Basisnet al een veiligheidszone berekend is, tot een beperkte vergroting van de berekende PR-contouren (= de van bebouwing vrij te houden veiligheidszones). Die vergroting leidt niet tot nieuwe te slopen kwetsbare objecten en niet tot een nieuwe PAG-zone.
3. Het extra vervoer leidt langs trajecten, waar in het Ontwerp Basisnet géén veiligheidszone berekend is, nergens tot een nu wél berekende PR-contour (= de van bebouwing vrij te houden veiligheidszones); dat betekent dat er geen extra beperkingen zullen gelden ten aanzien van overbouwing van die spoortrajecten.

#### 4.3. Overwegingen

1. De hier onderzochte vervoerstromen kunnen alleen ontstaan als daarvoor in de Haven van Amsterdam faciliteiten voor aanlanding, treinbelading en afvoer per trein bestaan. Die bestaan momenteel beperkt (Eurotank terminal); Vopak en Oiltanking hebben geen spoor aansluiting. Primaire vraag is dus of de gemeente Amsterdam bereid is om vergunningsruimte te bieden voor een dergelijke nieuwe ontwikkeling.

2. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het bedrijf Vopak in Amsterdam. De provincie heeft de optie van verlading van extra 10.000 kwe/jr cat C3 besproken met Vopak. Technisch gezien kan dergelijk vervoer per spoor wel, maar Vopak verwacht dat zij in de toekomst alleen incidenteel en in kleine hoeveelheden behoefte zullen hebben aan vervoer over spoor. De hoeveelheden waar Vopak mee te maken heeft zijn zo groot dat vervoer per schip noodzakelijk blijft. De genoemde 10.000 kwe/jr lijken dus vanuit Vopak gezien niet realistisch.

Haven Amsterdam is recent benaderd door Vopak met hogere spoorprognoses. Haven Amsterdam heeft aan Vopak aangegeven dat die niet inpasbaar zullen zijn en gewezen op achterlandvervoer over water.

3. De basisprognose (Marktverwachting ProRail 2007 voor rond 2020) bevat vanuit de Amsterdamse haven een verwachte stroom van 1200 kwe/jr cat C3; die hoeveelheid is meegenomen in het Ontwerp basisnet spoor. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam ziet geen grotere groei.

4. De provincie Noord-Holland heeft desgevraagd laten weten het niet acceptabel te vinden dat knel- of aandachtspunten zouden ontstaan ten gevolge van een raming van de te verwachten vervoerstroomb (bedoeld wordt: de extra 10.000 kwe/jr cat C3) die op dit moment niet realistisch lijkt te zijn.

5. De Amsterdamse partijen vinden dat extra vervoer van C3 niet mag leiden tot ruimtelijke consequenties.

## **5. Bespreking resultaten met betrokkenen**

De resultaten van de 1<sup>e</sup> berekening - met extra 10.000 kwe/jr C3 - zijn op 2 november 2010 besproken met vertegenwoordigers van de meestbetrokken partijen:

- KNV (initiatiefnemer van het onderzoek)
- gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB)
- Haven Amsterdam (voorheen Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam)
- provincie Noord-Holland (per email betrokken; niet aanwezig bij het overleg)
- het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Dat leidde o.a. tot de overwegingen die in par 4.3 zijn samengevat.

Gezamenlijk werd afgesproken om nieuwe berekeningen te maken met een kleinere hoeveelheid C3 stoffen. Als criterium stelden de Amsterdamse partijen voor: geen nieuw Plasbrand Aandachts Gebied (PAG) en geen sloop van kwetsbare objecten. Dat leidde tot de afspraak om een nieuwe berekening te maken op basis van extra 2250 kwe/jr C3; alle betrokken partijen stemden hiermee in.

Na verwerking van de resultaten van de 2<sup>e</sup> berekening in voorliggende rapportage zijn alle betrokken partijen daarover geraadpleegd in een schriftelijke reactieronde. De vertegenwoordigers van het KNV (initiatiefnemer voor dit onderzoek) hebben - ondanks herhaald verzoek - niet meer gereageerd op de concept-eindrapportage; er wordt derhalve vanuit gegaan dat ook de KNV instemt met de conclusies en aanbevelingen.

## **6. Conclusies en aanbevelingen**

### **6.1. Bij extra 10.000 kwe/jaar cat C3.**

De ruimtelijke effecten van deze extra vervoerstroam vanuit de Amsterdamse haven zijn groot, zeker in relatie tot de beperkte hardheid van de vervoersclaim.

#### **Aanbeveling:**

Alle partijen zijn het erover eens om voor de gevraagde extra 10.000 kwe/jaar cat C3 vanuit de haven van Amsterdam in het vast te stellen Basisnet geen extra risicoruimte op te nemen.

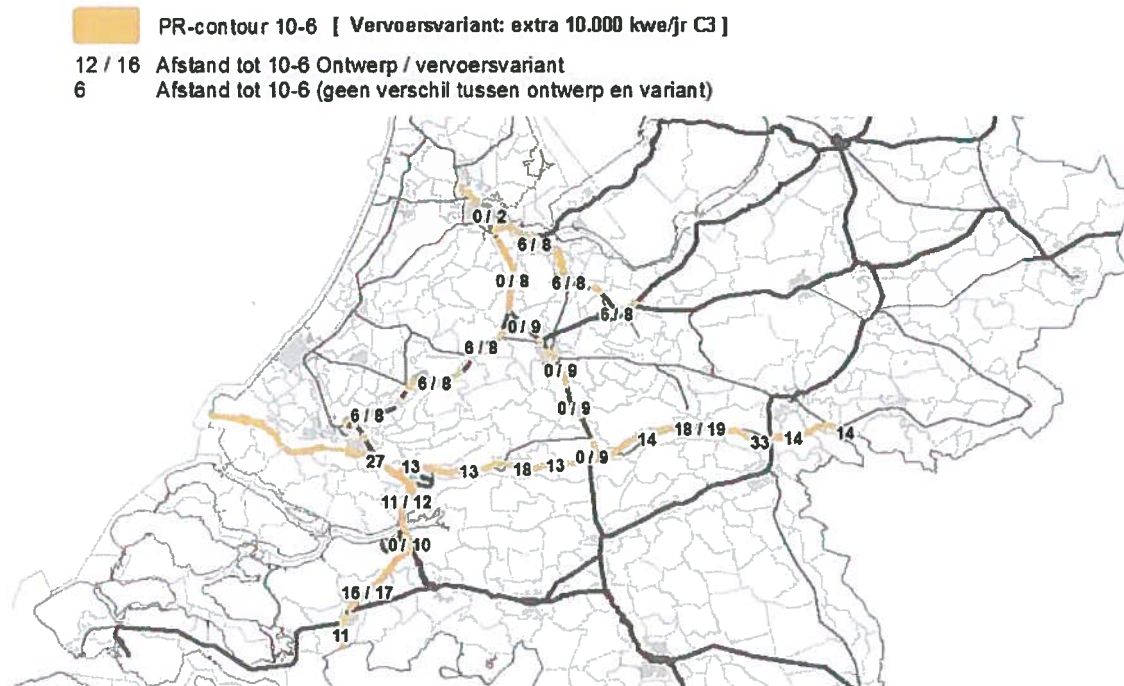
### **6.2. Bij extra 2250 kwe/jaar cat C3**

Deze extra vervoerstroam kan zonder noemenswaardige externe ruimtelijke effecten afgewikkeld worden.

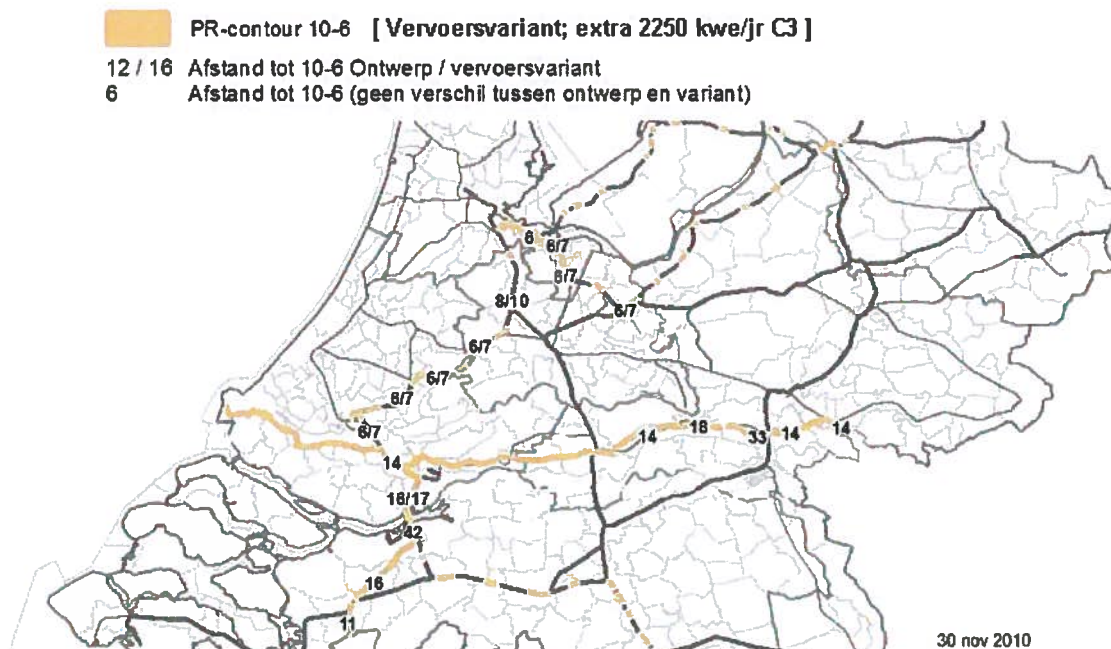
#### **Aanbeveling:**

Alle partijen stellen voor om voor extra 2250 kwe/jaar cat C3 vanuit de haven van Amsterdam via de genoemde drie routes naar Duitsland en België in het vast te stellen Basisnet risicoruimte op te nemen.

**BIJLAGE A:** Effecten **plaatsgebonden risico (PR)** bij extra vervoer van **10.000 kwe/jr** cat C3 stoffen vanuit Amsterdam t.o.v. het berekende PR in Ontwerp Basisnet.



**BIJLAGE B:** Effecten **plaatsgebonden risico (PR)** bij extra vervoer van **2250 kwe/jr** cat C3 stoffen vanuit Amsterdam t.o.v. het berekende PR in Ontwerp Basisnet.



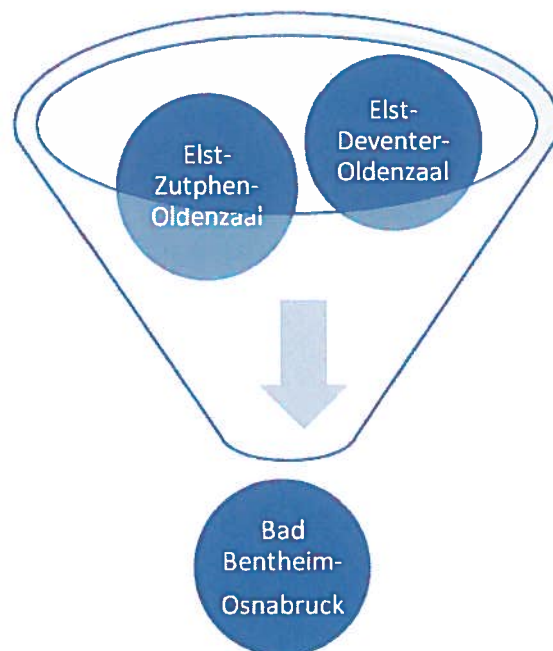
30 nov 2010

# Eindrapport

## Verkenning maximale risicoruimte

### Basisnet

### Elst - Oldenzaal



**26 januari 2011**

## **Inhoudsopgave**

1. Samenvatting en conclusies .....	3
2. Werkwijze.....	6
3. Uitkomsten verkenning.....	8
3.1 Vervoersontwikkelingen .....	8
3.2 Risicoruimte in Almelo .....	9
3.3 Risicoruimte in Arnhem.....	10
3.4 Risicoruimte op het rangeeremplacement Deventer.....	11
3.5 Geluidsruijnte op het traject Zutphen - Goor - Hengelo.....	13
3.6 Fysieke capaciteit op het traject Zutphen - Goor - Hengelo .....	14
3.7 Treinbeveiligingssystemen .....	14
 Bijlage 1: Deelnemers werkgroep .....	15
Bijlage 2: Opdracht van de werkgroep .....	16
Bijlage 3: Literatuurlijst.....	23



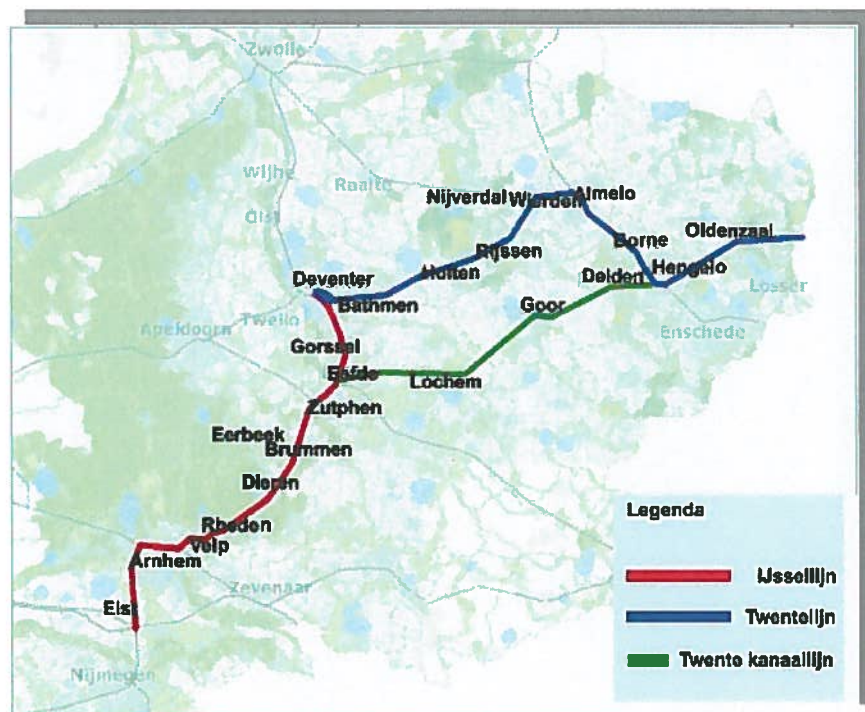
# 1. Samenvatting en conclusies

Op 8 juli 2010 is in het bestuurlijk overleg Basisnet op verzoek van het bedrijfsleven afgesproken om voor half oktober 2010 de maximale risicoruimte op het traject Elst – grens Oldenzaal te verkennen en in Basisnet mogelijk te maken, waarbij de "alles uit de kast" aanpak wordt gehanteerd. Bij deze verkenning gelden alle bestuurlijke afspraken, vergunningen, geluidsnormen en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als uitgangspunt. Het onderdeel trillingen is niet meegenomen omdat hiervoor nog geen normen bestaan.

Benadrukt wordt dat de resultaten van de verkenning zijn gebaseerd op technische en juridische feiten. In de verkenning is de bestuurlijke opdracht als een gegeven beschouwd. Of vragen van politieke of bestuurlijke aard voorgelegd moeten worden aan de bestuurders is aan de Stuurgroep. Dit betreft nut en noodzaak van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over de grensovergang Oldenzaal en of daarbij compensatie voor maatregelen op het gebied van de hulpverlening aan de orde is,

De hoofdconclusie van de verkenning is dat de maximale risicoruimte op het traject Elst - Oldenzaal 1.750 ketelwagens brandbare gassen bedraagt door tussen 21.00 en 23.00 te rijden over het traject Zutphen – Goor – Hengelo.

Aanbevolen wordt om te onderzoeken of een afgedwongen snelheidsreductie voor het onderhavige vervoer op het betreffende traject in Arnhem verdere veiligheidswinst mogelijk kan maken en tegen welke kosten.

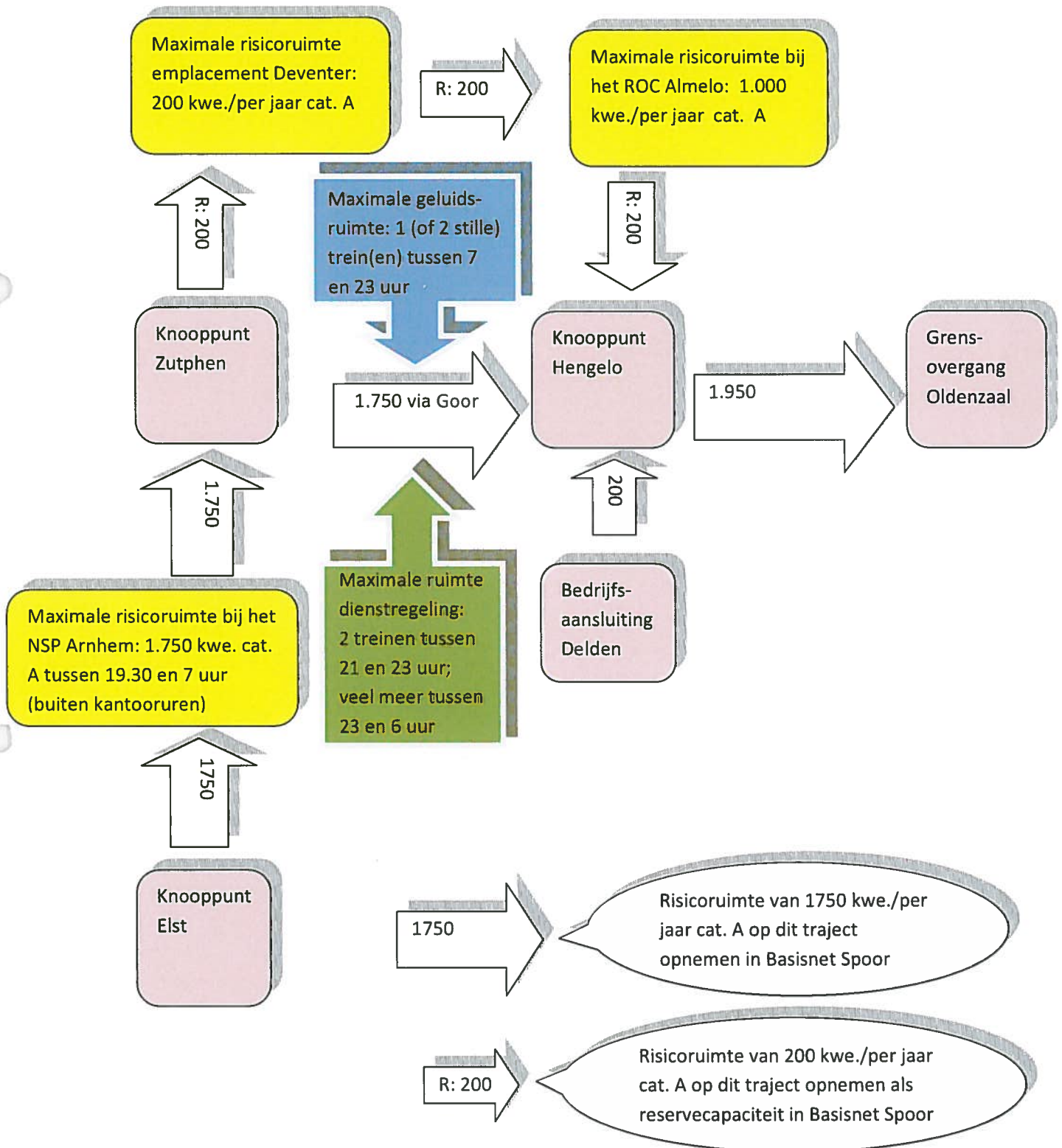




De deelresultaten van de verkenning zijn:

- **Op het bestaande traject Elst – Deventer – Oldenzaal is de risicoruimte zonder aanvullende maatregelen maximaal 200 ketelwagens brandbare gassen.** Deze hoeveelheid wordt bepaald door de milieuvergunning van het rangeeremplacement Deventer en is mede afhankelijk van de hoeveelheid overige gevaarlijke stoffen die gerangeerd worden. Dit is 500 ketelwagens minder dan in het ontwerp Basisnet Spoor in juli 2010 werd aangenomen.
- **Op het bestaande traject Elst – Zutphen – Goor - Oldenzaal is de risicoruimte zonder aanvullende maatregelen maximaal 1.750 ketelwagens brandbare gassen.** Deze hoeveelheid kan in maximaal twee treinen per dag in de avonduren vervoerd worden. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico in Arnhem na half acht 's avonds is op dit traject de bepalende factor voor de risicoruimte;
- **Uitgaande van de bestaande dienstregeling voor het personenvervoer op het traject Zutphen – Goor -Hengelo is er op dit traject fysieke ruimte voor 2 goederentreinen tussen 21.00 en 23.00 uur.** Tussen 23.00 en 06.00 uur is er ruimte voor veel meer goederentreinen.
- **Zodra de geluidsproductieplafonds in de Wet Milieubeheer van kracht worden – naar verwachting eind 2011, begin 2012 – is op het bestaande traject Zutphen – Goor - Hengelo de geluidsruijnte tussen 7.00 en 23.00 uur toereikend voor één goederentrein per dag met 20 bakken conventioneel materieel of voor twee goederentreinen per dag met 30 bakken stil materieel, bij een gelijkblijvende dienstregeling voor het personenvervoer.** Dit onder de veronderstelling dat de aanvullende geluidsruijnte van 1,5 dBA volledig benut mag worden. Geluidsreducerende maatregelen langs het spoor zijn niet onderzocht, aangezien dit voor de bepaling van de maximale risicoruimte niet benodigd is.
- **Het technische probleem dat de treinbeveiligingssystemen ERTMS (nodig voor het rijden op de Betuweroute) en ATB Nieuwe Generatie (nodig voor het rijden op het traject Zutphen – Goor – Hengelo) niet compatibel zijn is oplosbaar.**
- **Op de bestaande trajecten Elst – Oldenzaal is een grotere risicoruimte voor brandbare gassen met “alles uit de kast” maatregelen vooralsnog niet mogelijk.**

Uitkomst verkenning Maximale risicoruimte Basisnet spoor Elst – Oldenzaal: 1750 kwe./per jaar cat. A over Zutphen – Goor - Hengelo tussen 21 en 23 uur in maximaal 2 goederentreinen per dag



## 2. Werkwijze

De werkgroep Verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst – Oldenzaal is vijf keer bijeen geweest: op 14 augustus, op 14 september, op 6 oktober, op 1 november 2010 en op 24 januari 2011. In de werkgroep was het Rijk vertegenwoordigd, het bedrijfsleven en de betrokken provincies en gemeenten. Zie voor de deelnemers bijlage 1.

In de eerste bijeenkomst is een projectplan besproken. Dit plan treft u aan in bijlage 2. In dit overleg is geïnventariseerd in welke documenten de relevante uitgangspunten voor de verkenning staan. De relevante literatuurlijst treft u aan in bijlage 3.

In het tweede overleg is afgesproken om de vijf situaties die naar verwachting in de kleinste vervoerscapaciteiten resulteren als eerste te onderzoeken. Dit zijn het NSP Arnhem, het stationsgebied Almelo, kopmaken op het rangeeremplacement Deventer en de fysieke capaciteit respectievelijk de geluidsruijnte op het traject Zutphen - Hengelo. Hier moet immers het veiligheidseffect van de "alles uit de kast" maatregelen de maximaal haalbare vervoerscapaciteit opleveren, binnen de gestelde uitgangspunten. De overige bestuurlijke afspraken zijn minder capaciteitsbeperkend. De plaatsgebonden risico's blijven zelfs bij de in de marktverwachtingen aangenomen vervoershoeveelheden binnen de spoorbundel.

Door de regionale vertegenwoordigers is gesteld dat de hulpverlening langs het traject Elst – Oldenzaal in verhouding moet staan tot de vervoersomvang van brandbare gassen. Voor de hoeveelheden die in het ontwerp Basisnet Spoor zijn gehanteerd (700 ketelwagens over het traject Elst –Deventer - Oldenzaal) waren in het bestuurlijk overleg Basisnet van 8 juli 2010 extra maatregelen niet aan de orde. Op het traject Elst – Zutphen – Goor – Oldenzaal vond in de afgelopen jaren echter vrijwel geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Volgens de regio zijn bij structureel vervoer van brandbare gassen aanvullende maatregelen nodig.

In het derde overleg zijn de risicoruimtes in Almelo, Arnhem en Deventer nader verkend, alsmede de mogelijke winst bij toepassing van 'alles uit de kast' maatregelen. De situaties in Arnhem en Deventer zijn bepalend voor de maximale risicoruimten op de trajecten Elst – Zutphen – Goor – Oldenzaal respectievelijk Zutphen – Deventer – Hengelo. Met de gemeente Deventer zijn de mogelijkheden op het rangeeremplacement Deventer besproken. De gemeente is voornemens de rangeervergunning, die dateert uit 1997, te herzien. Dit mede in verband met bouwplannen rondom het emplacement. Met de inspectie VROM is de geluidsproblematiek op het traject Zutphen – Hengelo nader verkend. De resultaten staan vermeld in hoofdstuk 3.

Voor trillingen bestaan nog geen wettelijke normen. Geconstateerd is dat de trillingenproblematiek geen onderdeel uitmaakt van de opdracht aan de werkgroep. Tijdens een algemeen overleg in de Tweede Kamer over PHS op 7 oktober 2010 is door de minister van IenM toegezegd te onderzoeken of tot normstelling gekomen kan worden.

Geconstateerd is dat er geen harde afspraken zijn gemaakt tussen Nederland en Duitsland over het aantal goederentreinen per grensovergang. In het overleg zijn geen capaciteitsbeperkingen aan Duitse zijde aan de orde gekomen. KNV verwacht in de toekomst wachttijden op het Duitse net vanaf Zevenaar, maar heeft hiervoor geen harde bewijzen. Verder is geconstateerd dat bij lagere overheden en omwonenden in Duitsland langs de "Duitse Betuweroute" ook bezwaren zijn tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen 'door hun achtertuin'. In Nederland is dat niet anders. Soortgelijke bezwaren zijn ook te horen rondom de boog bij Deventer en langs de Brabante route.

In het vierde overleg is de samenvatting van de concept eindrapportage besproken. Afsproken wordt om de risicoruimte op het traject Elst – Zutphen – Goor – Oldenzaal door te rekenen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor het dag/nacht regime, die voor geluid en externe veiligheid

anders worden gehanteerd. Het bedrijfsleven stelt voor om het traject Zutphen – Deventer – Almelo – Hengelo in Basisnet Spoor als strategische reservering op te nemen.

In het vijfde overleg is het herziene concept eindrapport besproken, alsmede het advies van de projectmanager aan de Stuurgroep Basisnet. De eindrapportage wordt in de Stuurgroep Basisnet van 3 februari 2011 behandeld.

Omdat er buiten Almelo en Arnhem geen groepsrisicoberekeningen op het traject Elst – Oldenzaal zijn uitgevoerd wordt het volgende afgesproken: indien uit deze berekeningen blijkt dat zich elders overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voordoen, zal de risicoruimte zodanig naar beneden worden vastgesteld, dat ze op het gehele traject binnen de oriëntatiewaarde blijven.

## 3. Uitkomsten verkenning

### 3.1 Vervoersontwikkelingen

De werkgroep heeft zich gebogen over de transportstromen van en naar de grensovergang Oldenzaal tussen 2003 en 2008. Het vervoer van brandbare gassen is in deze periode toegenomen van 150 naar 1900 ketelwagen-equivalenten (kwe./per jaar cat. A). Vanaf 2005 tot en met 2007 ging deze vervoersstroom via Dordrecht en Amsterdam over Amersfoort naar Deventer en Oldenzaal. In 2008 ging de stroom via Tilburg en Utrecht over Amersfoort naar Deventer en Oldenzaal. Geconstateerd wordt dat het onderzochte traject Elst – Oldenzaal voor 2009 maar zeer beperkt gebruikt is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In 2009 zijn 4.050 kwe./per jaar cat. A de grensovergang Oldenzaal gepasseerd. De grootste stroom kwam van DOW uit Terneuzen met bestemming Dresden. Aan het jaar 2009 kunnen in de belangenafweging geen 'rechten' worden ontleend, aangezien daarbij de milieuvergunning op het rangeeremplacement Deventer en de geluidsruimte op het traject Zutphen – Hengelo is overtreden.

Door in het Basisnet Spoor risicoruimte te vinden op het traject Elst – Oldenzaal worden diverse overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op de vóór 2009 gebruikte routes via Amersfoort voorkomen.

De marktverwachting 2020 (ProRail, 2007) verwacht rond 2020 bij de grensovergang Oldenzaal 3.290 kwe/per jaar cat. A, waarvan 2.200 kwe/per jaar richting Duitsland en 1.100 uit Duitsland. De grootste stroom van 1.500 kwe/per jaar wordt verwacht uit het Sloegebied. De herkomsten en bestemmingen in Duitsland zijn op enkele kleine stromen na bij ProRail niet bekend.

Het bedrijfsleven heeft het belang van spoorvervoer van gevaarlijke stoffen via de grensovergang Oldenzaal in een "nut en noodzaak" notitie vastgelegd.

Bronnen:	Relevante aspecten:
<ul style="list-style-type: none"><li>Realisatiecijfers Prorail (2010)</li><li>Marktverwachting 2020 (ProRail, 2007)</li><li>Nut en noodzaak spoorvervoer gevaarlijke stoffen grens Oldenzaal (CTGG, 2010)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Hoeveelheden brandbare gassen over grens Oldenzaal en route in Nederland</li><li>Herkomst en bestemming vervoer van gevaarlijke stoffen</li><li>Strategisch belang, capaciteit Betuweroute aan Duitse kant, kortste route, tarifiering, ontzien Ruhrgebied</li></ul>

### 3.2 Risicoruimte in Almelo

In Almelo wordt de hoogte van het groepsrisico enerzijds bepaald door de ligging van het ROC op 20 meter afstand van het spoor en anderzijds door de hoeveelheid vervoer. In het bestuurlijk overleg Basisnet van 8 juli 2010 staan met betrekking tot externe veiligheid de volgende randvoorwaarden:

Bron:	Relevante aspecten:
Bestuurlijk overleg Basisnet, 8 juli 2010	<ul style="list-style-type: none"><li>Groepsrisico in Almelo moet binnen de oriëntatiewaarde blijven</li><li>Geen kwetsbare objecten binnen de PR <math>10^{-6}</math> contour</li></ul>

Het ROC in Almelo is eind 2006 opgeleverd. Bij de verantwoording van het groepsrisico is gebruik gemaakt van de toen bekende marktverwachting 2015 (ProRail, 2003). In deze marktverwachting werd bij Almelo een vervoer van 100 kwe categorie A verwacht. Het berekende groepsrisico bleef daarmee, conform het uitgangspunt van de gemeente, binnen de oriëntatiewaarde.

In onderstaande tabel staat achtereenvolgens het groepsrisico bij de marktverwachting 2020 (ProRail, 2007), voor het ontwerp Basisnet Spoor en – bij benadering – de maximale vervoerscapaciteit binnen de oriëntatiewaarde van het groepsrisicovervoer.

Bron:	Kwe per jaar cat A door Almelo	Berekend groepsrisico Almelo
Marktverwachting 2020 (ProRail 2007)	3200	3,3
Ontwerp Basisnet (8 juli 2010)	710	0,7
Maximale risicoruimte (AVIV, december 2010)	1000	1,0

Onderzocht is of de maximale risicoruimte in Almelo vergroot kan worden door "alles uit de kast" maatregelen:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico in Almelo is al afgesproken dat het stationsgebied in voldoende mate wordt voorzien van ATBVv. Ook is daarbij vastgesteld dat de maatregel 'lage snelheid ( $<40$  km/u)' uit capaciteitsoverwegingen niet kan worden ingezet.
- Aanvullend is het toepassen van ontsporingsgeleiding onderzocht. Het risico wordt echter bepaald door de ligging van het wissel ter hoogte van het ROC. Een wissel kan niet met ontsporingsgeleiding worden toegepast; ook is verplaatsing van de wissel niet mogelijk. Ontsporinggeleiding is daarmee geen zinvolle maatregel.
- Onderzocht is of er meer risicoruimte gevonden kan worden door het vervoer van gevaarlijke stoffen nog meer naar de nachtelijke uren te verplaatsen. De hoogte van het berekende groepsrisico wordt immers mede bepaald door de dag/nacht verhouding. Het ROC wordt vooral overdag gebruikt, maar ook in de avond is hier bevolking aanwezig, vanwege de avondschoon en winkels. Elders in Almelo is sprake van een hoge woningdichtheid langs het spoor. Verplaatsing van het vervoer van de dag naar de nachtperiode levert derhalve geen tot beperkte veiligheidswinst in Almelo.



### 3.3 Risicoruimte in Arnhem

In de afspraken tussen het Rijk en de gemeente Arnhem inzake de realisering van het NSP-Arnhem staan met betrekking tot externe veiligheid de volgende randvoorwaarden:

Bron:	Relevante aspecten:
NSP-Arnhem 12 januari 2005	<ul style="list-style-type: none"><li>Groepsrisico in Arnhem moet binnen de oriëntatiewaarde blijven</li><li>Geen kwetsbare objecten binnen de PR <math>10^{-6}</math> contour</li></ul>

In onderstaande tabellen staan achtereenvolgens de groepsrisico's in Arnhem bij de marktverwachting 2020 (ProRail, 2007), voor het ontwerp Basisnet Spoor en de berekende de maximale risicoruimte binnen de oriëntatiewaarde van het groepsrisicovervoer (AVIV, december 2010).

Bron:	Kwe/ per jaar cat A door Arnhem	Berekend groepsrisico Arnhem
Marktverwachting 2020 (ProRail 2007)	3290	1,7
Ontwerp Basisnet (8 juli 2010)	700	0,4
Maximale risicoruimte (AVIV, december 2010)	935 (90% overdag)	1,0
	1750 (dag/nacht 1:2)	1,0

Het verschil in de berekende risicoruimte in Arnhem overdag en in de nacht hangt samen met het feit dat overdag veel mensen aanwezig zijn in kantoren, terwijl in de nacht veel mensen slapen in woningen. De meest kritische kilometer ligt overdag nabij het Centraal Station in Arnhem, in de nacht ligt deze kilometer ten oosten van het CS, rond de Apeldoornse weg. De maximale risicoruimte wordt bereikt buiten de kantooruren.

Onderzocht is of de maximale risicoruimte in Arnhem vergroot kan worden door "alles uit de kast" maatregelen:

- Bij de verantwoording van het groepsrisico in Arnhem is al afgesproken dat het emplacement Arnhem na realisatie van het project 'Sporen in Arnhem' wordt voorzien van ATBVv.
- In het Tracébesluit Sporen in Arnhem (2010) staat dat bij een dreigende overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico de maatregel 'lage snelheid (<40 km/u)' als uiterste maatregel zal worden ingezet. Dit heeft zeer grote negatieve gevolgen voor de capaciteit op het spoor.
- Aanbevolen wordt om te onderzoeken of een afgedwongen snelheidsreductie voor de onderhavige goederentreinen op het betreffende traject in Arnhem verdere veiligheidswinst mogelijk kan maken en tegen welke kosten.

### 3.4 Risicoruimte op het rangeeremplacement Deventer

In de milieuvergunning van het emplacement Deventer en in de intentieovereenkomst Rivierenwijk Deventer staan met betrekking tot externe veiligheid de volgende randvoorwaarden:

Bron:	Relevante aspecten:
Milieuvergunning emplacement Deventer, 14 januari 1997	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groepsrisico moet binnen de oriëntatiewaarde blijven</li> <li>Geen kwetsbare objecten binnen de PR <math>10^{-5}</math> contour</li> </ul>
Intentieovereenkomst Rivierenwijk Deventer, 14 december 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen kwetsbare objecten binnen de PR <math>10^{-6}</math> contour</li> </ul>

ProRail heeft onderzoek laten doen naar de vraag hoeveel er kan worden kpgemaakt op het rangeeremplacement Deventer binnen de vergunde voorwaarden. Daarbij is onderzocht wat de mogelijkheden zijn, uitgaande van het maatregelenpakket van het Basisnet.

Kort samengevat is de conclusie dat de capaciteit om kop te maken op het rangeeremplacement van Deventer zonder aanvullende maatregelen veel beperkter is dan de 700 kwe/per jaar cat A die in het ontwerp Basisnet Spoor in juli 2010 is aangenomen. In getallen uitgedrukt, zijn de mogelijke combinatie van transporten met categorie A en categorie C3 onder meer:

Bron:	Maximale risicoruimte rangeeremplacement Deventer			
	Zonder aanvullende maatregelen		Zonder aanvullende maatregelen	
	Categorie A in kwe/per jaar	Categorie C3 in kwe/per jaar	Categorie A in kwe/per jaar	Categorie C3 in kwe/per jaar
SAVE, november 2010	50	1050	200	100

Met betrekking tot de intentieverklaring Rivierenwijk Deventer wordt geconstateerd dat deze rekenkundig niet capaciteitsbeperkend is binnen de in de bovenstaande tabel aangegeven waarden. De uitkomsten van de tabel zijn in dezelfde orde van grootte als in het rapport Risicoberekeningen van het emplacement Deventer uit 2007, dat uitgaat van 100 kwe/per jaar categorie A en 50 kwe/per jaar categorie C3 (overigens bij conservatievere uitgangspunten voor de berekening dan in Basisnet).

In het kader van 'alles uit de kast' zijn de maatregelen 'ATBVv op het emplacement' en 'uitsluiting van de mogelijkheid dat op het emplacement gelijktijdig een trein met categorie A lading en een trein met C3 lading aanwezig zijn' onderzocht. De eerste maatregel reduceert de interactiekans tussen treinen. De tweede maatregel reduceert de kans op een warme BLEVE.

Onderstaand zijn een aantal mogelijke vervoerspakketten berekend binnen de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bij een risicoreductie van 100%:

Bron:	Maximale risicoruimte rangeeremplacement Deventer					
	Uitsluiten botsingen door ATBVv op emplacement		Uitsluiten botsingen door ATBVv op emplacement		Uitsluiten botsingen door ATBVv en garantie uitsluiting warme BLEVE <sup>1</sup> op emplacement	
	Categorie A/per jaar in kwe	Categorie C3/per jaar in kwe	Categorie A/per jaar in kwe	Categorie C3/per jaar in kwe	Categorie A/per jaar in kwe	Categorie C3/per jaar in kwe
SAVE, november 2010	65	1050	700	100	2800	5000 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Bij 100% effectiviteit van de voorgestelde maatregelen

<sup>2</sup> Boven deze hoeveelheid kan de PR $10^{-6}$  contour een rol gaan spelen.



Bij een 100% effectiviteit van deze maatregelen zou de vervoerscapaciteit sterk toe kunnen nemen. Het effect is echter geringer:

- Ten aanzien van de maatregel 'ATBVv op het emplacement' wordt in een recent rapport van bureau SAVE over de effectiviteit<sup>3</sup> geconstateerd dat bij het emplacement Rotterdam is aangenomen om het effect van deze maatregel in te schatten op 90%. De kosten van deze maatregel zijn 1 miljoen euro.
- ProRail stelt vast dat zij geen 100% garantie kan afgeven voor de procedureafpraak dat er op het emplacement tegelijkertijd nooit twee treinen aanwezig zijn, waarvan de ene is beladen met categorie A en de andere met C3. In eerdere situaties heeft IenM geen risicoreductiefactor willen toepassen als de procedureafpraak niet waterdicht is.

De vigerende milieuvergunning van het rangeeremplacement dateert uit 1993 en is volgens de gemeente Deventer aan revisie toe:

- Er zijn bouwplannen voor een woonwijk ten noorden van het emplacement (nu nog industriebestemming). Daarnaast zijn er concrete bouwplannen ten zuiden van het emplacement van de Rijkshogeschool Saxion. Deze plannen zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk. De thans bekende plannen gaan uit van 30% meer studenten.

De KNV ziet kopmaken ook niet als een goede capaciteitsvergrotenende maatregel. Wel wil het bedrijfsleven de route Zutphen – Deventer – Hengelo als strategische reserve opgenomen hebben in het Basisnet Spoor. Dit met het oog op een spoorboog bij Deventer.

---

<sup>3</sup> Onafhankelijk onderzoek STS-problematiek door SAVE, 17 mei 2010, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (kamerstuk 29893, nr. 103)

### 3.5 Geluidsruimte op het traject Zutphen - Goor - Hengelo

Over de geluidsruimte op het traject Zutphen – Hengelo is het volgende vermeld:

Bron:	Relevante aspecten:
Capaciteitsvergrotingsplan 25 september 2008	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dit rapport is inmiddels niet meer actueel</li></ul>
Intensivering spoorgebruik (huidige regelgeving)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bij intensivering van het spoorgebruik moet voldaan worden aan de Wet geluidhinder.</li></ul>
Introductie (strengere) geluidsproductieplafonds in Wet Milieubeheer eind 2011/begin 2012: nieuwe werkruimte van 1,5 dBA	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zonder geluidwerende maatregelen kan 1 goederentrein met 20 bakken overdag of in de avond rijden; bij volledig stil materieel 2 goederentreinen met 30 bakken.</li></ul>

Door de VROM inspectie (IVROM) is in 2006 een intensivering van het spoorgebruik geconstateerd, meer dan op grond van de regelgeving was toegestaan. Daarop is een last onder dwangsom (LOD) opgelegd. ProRail is toen de keuze voorgelegd om aan de LOD voldoen door óf een saneringsplan op te stellen óf door terug te gaan naar het geluidniveau van voor de wijziging. Er is voor het laatste gekozen. Wel is door ProRail in 2006 een capaciteitsvergrotingsplan gestart en in 2008 opgeleverd. Dit plan is inmiddels niet meer actueel.

Volgens ProRail en de vervoerders kon het capaciteitsvergrotingsplan van 2008 zo worden geïnterpreteerd dat er op het traject Zutphen - Hengelo met twee goederentreinen gereden kan worden zonder stil materieel. In 2009 heeft het goederenvervoer gebruik gemaakt van het traject Zutphen – Hengelo. Volgens de IVROM is deze interpretatie onjuist; na interventie door de inspectie is het goederenvervoer gestopt.

Bij introductie van de geluidsproductieplafonds in de Wet Milieubeheer, naar verwachting eind 2011/begin 2012, kan er op dit traject tussen 07.00 en 23.00 uur 1 goederentrein met 20 conventionele bakken rijden; bij volledig stil materieel kunnen er binnen dit tijdvak 2 goederentreinen met 30 bakken rijden. Dit is afgestemd met de IVROM. De veronderstelling hierbij is dat de "aanvullende werkruimte" van 1,5 dBA volledig benut mag worden en de geluidsproductie van het personenvervoer ongewijzigd blijft. Aangezien het generieke spoorbeleid is om volledig met stil materieel te gaan rijden in 2020 en er al stil materieel beschikbaar is, is het niet kosteneffectief om tijdelijk te investeren in dure geluidsschermen. Als er tussen 07.00 en 23.00 uur met meer dan 2 goederentreinen per dag over dit traject wordt gereden, zijn wel aanvullende maatregelen nodig om binnen de geluidsproductieplafonds te blijven.

### 3.6 Fysieke capaciteit op het traject Zutphen - Goor - Hengelo

In het Besluit Capaciteitsverdeling staat het volgende:

Bron:	Relevante aspecten:
AMvB Capaciteitsverdeling, 28 april 2006	<p>Bij overbelast verklaring:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• voor personenvervoer minimaal 2 pad/uur/richting tijdens de spits en minimaal 1 buiten de spits</li><li>• voor goederenvervoer minimaal 1 pad/uur/richting buiten de spits</li><li>• Daarna wordt capaciteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:<ul style="list-style-type: none"><li>a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;</li><li>b. internationaal openbaar vervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;</li><li>c. conventioneel goederenvervoer;</li><li>d. nationaal openbaar vervoer;</li><li>e. zwaar goederenvervoer;</li><li>f. snel goederenvervoer;</li><li>g. streekgewestelijk openbaar vervoer;</li><li>h. besloten personenvervoer.</li></ul></li></ul>
ProRail, december 2010	<ul style="list-style-type: none"><li>• In de avonduren zijn twee goederentreinen in te passen.</li><li>• In de nacht is er nog meer capaciteit.</li></ul>

Het traject Zutphen – Hengelo is enkel spoor, waardoor de dienstregeling voor personentreinen en goederentreinen fysiek beperkt is. In de huidige dienstregeling is er in de avonduren ruimte voor maximaal twee goederentreinen. Een goederentrein in de dagperiode die ten koste gaat van het personenvervoer ligt gevoelig in de regio. In de nachtelijke uren is er nog meer fysieke capaciteit.

### 3.7 Treinbeveiligingssystemen

Door KNV is gewezen op het feit dat de treinbeveiligingssystemen ERTMS (nodig voor het rijden op de Betuweroute) en ATB Nieuwe Generatie (nodig voor het rijden op het traject Zutphen – Goor – Hengelo)<sup>4</sup> momenteel niet compatibel zijn. Volgens de deskundigen van IenM op het gebied van treinbeveiliging zijn deze problemen echter technisch oplosbaar.

<sup>4</sup> Netverklaring 2012 Gemengde net, bijlage 15, 10 december 2010

## Bijlage 1: Deelnemers werkgroep

Voorzitter: (VenW)<sup>5</sup>

Leden: (VROM)<sup>6</sup>  
(EZ)  
(provincie Gelderland)<sup>7</sup>  
(gemeente Hengelo)<sup>8</sup>  
(KNV)  
(DB Schenker)  
(VNCI)<sup>9</sup>  
(ProRail)<sup>10</sup>

In de derde vergadering van de werkgroep zijn de milieuvergunning van het rangeeremplacement Deventer en de geluidsnormen op het traject Zutphen – Hengelo toegelicht door de heren [naam], [naam] en [naam] (gemeente Deventer) respectievelijk door de heer [naam] (VROM-inspectie).

---

<sup>5</sup> Na de 3<sup>e</sup> vergadering bijgestaan door [naam] (VenW) als secretaris

<sup>6</sup> Eenmaal vervangen door [naam] (VROM)

<sup>7</sup> Namens de provincies Gelderland en Overijssel; tweemaal vervangen door [naam] respectievelijk [naam] (beiden provincie Overijssel); in de 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> bijeenkomst zowel [naam] als [naam]

<sup>8</sup> Namens alle gemeenten langs de trajecten Elst - Oldenzaal

<sup>9</sup> Na de 3<sup>e</sup> vergadering, daarvoor agendalid.

<sup>10</sup> In de 1<sup>e</sup> resp 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> vergadering bijgestaan door [naam] en [naam] (allen ProRail)

## Bijlage 2: Opdracht van de werkgroep

### Onderzoek Traject Elst – Oldenzaal

Organisatie:	Onderzoek Traject Elst Oldenzaal
Datum:	19 juli 2010
Voorzitter:	
Werkgroepleden:	KNV: _____ en _____
	ProRail: _____
	VROM: _____
	EZ: _____
	Betrokken provincies: _____
	Betrokken gemeenten: _____
Plaatsvervangers en agendaleden	VenW: _____
	VNCI: _____
Projectperiode:	Aanvang: 19 juli 2010
	Afronding: 18 oktober 2010

#### Inhoud

#### 1. Aanleiding

1.1	Probleemomschrijving	pag. 2
1.2	Doelstelling van het project	pag. 2
1.3	Verwachte projectresultaten	pag. 2
1.4	Projectafbakening	pag. 3
1.5	Randvoorwaarden	pag. 3
1.6	Relatie met andere projecten en/of initiatieven	pag. 3

#### 2. Projectorganisatie, Inrichting en verantwoordelijkheden

2.1.	Projectorganisatie: de interne opdrachtgever	pag. 4
2.2.	Projectorganisatie: de projectleider	pag. 4
2.3.	Projectorganisatie: de projectgroepleden	pag. 4
2.4.	Projectfasering	pag. 5
2.5.	Projectactiviteiten	pag. 5
2.6.	Communicatie	pag. 5

#### 3. Projectbegroting

3.1.	Projectbegroting	pag. 6
3.2.	Kosten per activiteit	pag. 6

#### 4. Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek

4.1.	Meerwaarde van het project	pag. 6
4.2.	Leerpunten	pag. 6
4.3.	Nadere of tussentijdse afspraken	pag. 6
4.4.	Projectlogboek	pag. 7

5.	Bijlagen	pag. 8 e.v.
----	----------	-------------

1. Aanleiding	
<p><b>1.1. Probleemomschrijving</b></p> <p>Wat is het geconstateerde probleem / vraagstuk?</p>	<p>Het bedrijfsleven wil, binnen redelijke randvoorwaarden, maximaal gebruik kunnen maken van de route Elst – Oldenzaal grens. De grensovergang bij Oldenzaal is belangrijk voor het vervoer naar noord en oost Europa.</p> <p>Wat is de maximale hoeveelheid vervoer van brandbare gassen die op het bestaande traject Elst – Oldenzaal mogelijk is?</p>
<p><b>1.2. Doelstelling van het project</b></p> <p>Hoe gaat het probleem opgelost worden?</p> <p>Formuleer de doelstellingen SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden).</p>	<p>Een werkgroep gaat in de komende 2 – 3 maanden de mogelijkheden verkennen, om meer vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject Elst – Oldenzaal mogelijk te maken.</p> <p><b>Specifiek:</b> Het project richt zich op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de trajecten Elst – Deventer – Oldenzaal en Elst – Zutphen – Oldenzaal.</p> <p><b>Meetbaar:</b> Uit het onderzoek moet blijken wat het effect is van de "alles uit de kast" maatregelen<sup>1</sup>. Per maatregel wordt gezien wat het oplevert (extra vervoercapaciteit voor m.n. stofcategorieën A en C3 per (deel-) traject) en tegen welke kosten.</p> <p><b>Acceptabel:</b> Het vervoer moet blijven binnen de bestuurlijke afspraken die op dit traject gelden, binnen de vergunningruimten passen en niet leiden tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Ook de relatie met Duitsland (kosten van omrijden en capaciteitsbeperkingen aan Duitse kant) wordt in beeld gebracht.</p> <p>De capaciteit van de hulpverlening moet in verhouding staan tot de omvang van het LPG-transport over dit traject.</p> <p><b>Realistisch:</b> Door het onderzoek ontstaat duidelijkheid over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor vanaf 2010 over bestaand spoor.</p> <p><b>Tijdgebonden:</b> Het project start per 19 juli 2010 en wordt uiterlijk afgerond op 18 oktober 2010.</p>
<p><b>1.3. Verwachte projectresultaten</b></p> <p>Het projectresultaat is een beleid, een instrument, een training of een actie waarmee het projectdoel wordt bereikt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventarisatie van de bestuurlijke afspraken op dit traject;</li> <li>- Inventarisatie van de herkomst uit en bestemming in Duitsland, reden voor transport, om omrijdkosten en economisch belang uit af te leiden.</li> <li>- Inventarisatie van de milieuvergunningen van het emplacement in Deventer, inclusief gebruiksmogelijkheden daarbinnen.</li> <li>- Inventarisatie consequenties van de intentieovereenkomst Rivierenwijk.</li> <li>- Inventarisatie van bestaande afspraken over het gebruik van het traject (goederen versus personen).</li> <li>- Inventarisatie van relatie tussen geluidsnormering en vervoerscapaciteit, inclusief mogelijke geluidsbeperkende maatregelen, om binnen de geluidsplafonds te blijven.</li> <li>- Inventarisatie van aanvullende maatregelen als langzaam rijden en dag/nacht gebruik, om binnen de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te blijven.</li> <li>- Berekening om de aanvullende vervoerscapaciteit ten opzichte van het Rijksontwerp van 11 mei 2010 te bepalen.</li> </ul>

<sup>1</sup> Gedacht wordt onder meer aan langzaam rijden, dag/nacht gebruik spoor, geluidbeperkende maatregelen, inzet ander materieel.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapportage bevindingen aan stuurgroep.</li> </ul>
<b>1.4. Projectafbakening</b>  Wat zijn de grenzen (in tijd of bedrijfsonderdeel) van het project?	De opdracht voor dit onderzoek is op 8 juli 2010 geformuleerd in het Bestuurlijk overleg Basisnet. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het onderzoek richt zich nadrukkelijk op de vervoerscapaciteit over het bestaande spoor vanaf 2010.</li> <li>- Er wordt niet vooruitgelopen op de vervoerscapaciteit die zou ontstaan bij de aanleg van een spoorboog bij Deventer (voorkeursvariant Programma Hoogfrequent Spoor).</li> <li>- De opdracht beperkt zich tot het traject Elst – Oldenzaal.</li> <li>- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare informatie uit bestaande bronnen en van de expertise van de deelnemende partijen.</li> <li>- De werkgroep rapporteert over haar bevindingen aan de stuurgroep Basisnet via de werkgroep Spoor.</li> <li>- De looptijd van het project eindigt wanneer de werkgroep alle opties heeft verkend en zijn bevindingen in een eindrapport aan de stuurgroep Basisnet heeft opgeleverd. De uiterste opleverdatum voor dit eindrapport is 18 oktober 2010.</li> </ul>
<b>1.5. Randvoorwaarden</b>  Bij de aanvang van het project is het raadzaam vast te leggen welke zaken geregeld moeten zijn om de slaagkans van het project zo groot mogelijk te maken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het vervoer moet blijven binnen de bestuurlijke afspraken die op dit traject gelden, waaronder het NSP Arnhem, NaNOv en Warnemünde.</li> <li>- Het vervoer moet blijven binnen de vergunningruimten van het emplacement in Deventer en van de geluidsplafonds.</li> <li>- Het vervoer van gevaarlijke stoffen mag in de Rivierenwijk van Deventer geen planologische beperkingen (veiligheidszone) veroorzaken.</li> <li>- Het vervoer mag niet leiden tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.</li> <li>- De relatie met Duitsland (kosten van omrijden en capaciteitsbeperkingen) wordt in beeld gebracht.</li> </ul> <p>Het Bestuurlijk overleg Basisnet heeft toegezegd zich maximaal in te spannen om de vervoerscapaciteit binnen deze randvoorwaarden maximaal mogelijk te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicatief: Alle deelnemers van de werkgroep worden gedurende de loop van het onderzoek voor gemiddeld 2 uur per week vrijgesteld om werkzaamheden in het kader van het project uit te kunnen voeren.</li> </ul>
<b>1.6. Relatie met andere projecten en/of initiatieven</b>  Mogelijk zijn er relaties tussen het project en andere initiatieven binnen de organisatie. Onderzoek en beschrijf deze relaties en beoordeel of een gezamenlijke aanpak of afstemming mogelijk effectief kan zijn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In deze periode loopt de marktverkenning Amsterdam. Het gaat hierbij om een grote hoeveelheid brandbare vloeistoffen (categorie C3) die volgens de BRG<sup>2</sup>-bijlage bij de Marktverwachting 2020 van ProRail (2007) via Emmerich naar Duitsland zou gaan. Volgens KNV is het mogelijk dat een deel van deze stroom via Oldenzaal naar Duitsland gaat. In dat geval moet hier op het traject Deventer – Oldenzaal rekening mee worden gehouden.</li> <li>- Uitkomsten van dit onderzoek zijn mogelijk van betekenis voor het Programma Hoogfrequent Spoor.</li> </ul>

<sup>2</sup> BRG is nu KNV-Spoorvervoer

2. Projectorganisatie, Inrichting en verantwoordelijkheden	
<p><b>2.1. Projectorganisatie</b>  <b>Rol: de opdrachtgevers</b></p> <p>(De vertegenwoordigers van Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven)</p> <p>Rol: gericht op het sturen van de voortgang en op een beheersbare wijze een eindresultaat weten te halen.  Een mandaat aan de werkgroep om zich maximaal in te zetten voor de doelstelling van het project.</p>	<p>In het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010 hebben Rijk, medeoverheden en bedrijfsleven toegezegd om de maximale vervoerscapaciteit van het traject Elst – Oldenzaal mogelijk te maken, binnen eerdergenoemde randvoorwaarden.</p> <p>De gedelegeerd opdrachtgever is de stuurgroep Basisnet, die het onderzoeksrapport moet goedkeuren. De voortgang zal besproken worden met de werkgroep spoor. Het rapport zal worden begeleid door een advies van de werkgroep spoor en van de projectgroep.</p>
<p><b>2.2. Projectorganisatie</b>  <b>Rol: de voorzitter van de taskforce</b></p> <p>(de opdrachtnemer van het project)</p> <p>Rol: planning en coördinatie van alle uitvoerende activiteiten binnen het project. Bevoegdheid om mensen en middelen aan te wenden ter realisatie van de projectresultaten.</p>	<p>zal de werkgroep voorzitten.</p>
<p><b>2.3. Projectorganisatie</b>  <b>Rol: de leden van de taskforce</b></p> <p>Rol: leveren van inhoudelijke bijdrage op basis van eigen deskundigheid en ondersteunen van de voorzitter/projectleider. Contacten onderhouden met de eigen achterban/koepel, zorgdragen voor onderlinge afstemming en Informatieverstrekking naar de voorzitter/projectleider.</p>	<p>Op het voorblad is aangegeven welke personen namens hun organisatie lid zijn van de werkgroep.  Om de voortgang van het project te bevorderen is door hen ook een plaatsvervanger of agendalid aangewezen.</p>



<b>2.4. Projectfasering</b>				
<b>Fasen:</b> Vorbereidingsfase Inventarisatiefase Analysefase  Uitwerkingsfase Afrondingsfase	<b>Wat:</b> Nadere invulling opdracht Nadere gegevens inwinnen Maatregelen en hun capaciteitseffect Rekenslag Eindrapport	<b>Wanneer gereed:</b> 19 juli 2010 2 augustus 2010  30 augustus 2010 20 september 2010 4 oktober 2010		
<b>2.5. Projectactiviteiten</b>		<b>Uitgevoerd door:</b>	<b>Wanneer:</b>	
<b>Activiteit:</b>			<b>Van</b>	<b>Tot</b>
<b>Fase 1:</b> Vorbereidingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>- Samenstellen werkgroep</li><li>- Inrichten werkgroep en voorzitter</li><li>- Formulieren opdracht bestuurlijk overleg aan interne projectleider</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bestuurlijk overleg Basisnet</li><li>- VenW</li></ul>	8/7	19/7
<b>Fase 2:</b> Inventarisatiefase	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bestuurlijke afspraken</li><li>- Herkomst/bestemming Duitsland</li><li>- Milieuvergunning Deventer</li><li>- Spoorgebruik goederen/personen</li><li>- Geluid</li><li>- Langzaam rijden, dag/nacht</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- VenW</li><li>- KNV/ProRail</li><li>- ProRail</li></ul> <p>Voor details opdracht:: zie punt 1.3</p>	12/7	30/8
<b>Fase 3:</b> Analysefase	<ul style="list-style-type: none"><li>- Uitwerken ruimte binnen vergunningen</li><li>- Onderzoeken capaciteitswinst</li><li>- Inventariseren kosten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ProRail en gemeenten</li><li>- KNV/ProRail</li></ul> <p>Voor details opdracht:: zie punt 1.3</p>	19/8	21/9
<b>Fase 4:</b> Uitwerkingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vaststellen door te berekenen stroom</li><li>- Vaststellen veiligheidseffect aanvullende maatregelen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- AVIV en werkgroep Spoor</li></ul>	21/9	11/10
<b>Fase 5:</b> Afrondingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bespreking tussenrapportages met werkgroep spoor</li><li>- Verzenden Eindrapportage aan stuurgroep</li><li>- Projectbeëindiging</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- werkgroep Elst-O'zaal</li><li>- werkgroep Spoor</li></ul>	21/9	18/10
<b>2.6. Communicatie</b>		<b>Actie:</b>		
Op welke wijze vindt tijdens het project en na afloop daarvan de communicatie plaats met bestuurlijke opdrachtgevers, achterban, en andere betrokkenen of belanghebbenden.		<ul style="list-style-type: none"><li>- Met stuurgroep en bestuurlijke opdrachtgevers</li><li>- Met werkgroep</li><li>- Met andere betrokkenen of belanghebbenden</li></ul>		
		<ul style="list-style-type: none"><li>- Opdrachtverlening en eindrapportage</li><li>- Tussen- en eindrapportage</li><li>- Rapportage door VenW aan Tweede Kamer (nader te bepalen)</li></ul>		

3 Projectbegroting			
3.1. Projectbegroting	Belangrijk is een inzichtelijke relatie aan te brengen tussen de kosten op uw begroting en de activiteiten.		
3.2. Kosten per activiteit			EUR
Activiteiten	Omschrijving kosten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventarisatie ProRail</li> <li>- Rekenslag AVIV</li> </ul>	P.M. <sup>3</sup> P.M. <sup>4</sup>
Projectleiding	Voorzitterschap	- VenW	-
Verslagen, analyse, opstellen rapportage	Secretaris	- VenW of ProRail	-
Overleg	Vergaderruimte e.d.	- Deventer e.o. ca. 5 x	4.000
Totale kosten van het project			4.000 + P.M.
Overige kosten	Beschikbaarstelling leden projectgroep op eigen kosten deelnemende partij		P.M.
Totale kosten van het project			EUR 4.000 + P.M.
Van de totale projectkosten wordt uit <i>door VenW</i> gefinancierd:			EUR 4.000 + P.M.
4. Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek			
4.1. Meerwaarden van het project	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzicht in vervoersrelatie met noord en oost Europa;</li> <li>- Handelingsperspectief voor het vervoer Elst – Oldenzaal vanaf 2010;</li> <li>- Vergroten van inzicht in capaciteitseffect van veiligheids- en geluidsmaatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.</li> </ul>		
4.2. Leerpunten	B.v. m.b.t. knelpunten of successen		
4.3. Nadere of tussentijdse afspraken	B.v. m.b.t. afwijkingen van of bijstellingen op het oorspronkelijk projectplan		

<sup>3</sup> Is meegenomen in toonbankaanvraag

<sup>4</sup> Is meegenomen in offerte werkzaamheden AVIV

<b>4.4. Projectlogboek</b>  B.v. m.b.t. interne afspraken, externe contacten of bijgewoonde overleggen, belangrijke momenten, gebruikte modellen of aanpakken, etc. Dit logboek kan worden gebruikt voor het opstellen van de uiteindelijke projectevaluatie <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevindingen aan stuurgroep in maximaal 2 A4</li> <li>- Eindrapportage bevindingen in maximaal 20 A4.</li> </ul>	
Laat na het volledig invullen van dit projectplan en de projectbegroting de opdrachtnemer en de opdrachtgever voor akkoord ondertekenen en voeg dit oorspronkelijk document toe aan het projectdossier.  Een "werk"-versie van dit hulpdocument kunt u gebruiken om tussentijds uw leerpunten in vast te leggen, afspraken in vast te leggen en het projectlogboek bij te houden.	Directeur DRV

Den Haag, 19 juli 2010

Laatst gewijzigd op 19 augustus 2010 door de werkgroep

## Bijlage 3: Literatuurlijst

1. Overeenkomst van Warnemunde, 31 augustus 1992 (voornemen tot aanleg/uitbreiding van aansluitende verbinding van de Betuweroute naar de grensovergang Oldenzaal)
2. Milieuvergunning emplacement Deventer, 14 januari 1997
3. Brief aan Tweede Kamer over Betuweroute (NaNOv-brief), 11 april 2000
4. NSP Arnhem, 12 januari 2005
5. Besluit capaciteitsverdeling, 28 april 2006
6. Intentieovereenkomst Rivierenwijk Deventer, 14 december 2006
7. Risicoberekeningen emplacement Deventer, 5 november 2007
8. Capaciteitsvergrotingsplan Zutphen-Hengelo, 25 september 2008
9. Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds, Tweede Kamer 32252, nr. 1, 9 december 2009
10. Wetsvoorstel geluidsproductieplafonds, 14 december 2009
11. Ontwikkeling T&D terrein Deventer; SAVE, juni 2010
12. Brief aan de Tweede Kamer over Begroting (trillingen-brief), 21 juni 2010
13. Bestuurlijk overleg Basisnet, 8 juli 2010
14. Spoortransport brandbaar gas 2003 t/m 2009; ProRail, 25 augustus 2010
15. Capaciteitsanalyse Externe Veiligheid Goederenemplacement Deventer; SAVE, november 2010
16. Uitkomst berekening maximale risicoruimte; AVIV, 25 december 2010
17. Bericht fysieke inpasbaarheid goederentreinen op traject Zutphen – Hengelo; ProRail, 29 december 2010
18. Inventarisatie en analyse vervoer gevaarlijke stoffen; ProRail, 19 januari 2011
19. Plannorm Deventer en maatregelen emplacementen Deventer, Arnhem, Almelo; ProRail, 19 januari 2011

## MEMO

AAN: Stuurgroep Basisnet  
VAN: Taskforce robuustheid vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor 2020 -2040  
BETREFT: Resultaat eerste werkzaamheden Taskforce  
DATUM: 31 mei 2010

Het bedrijfsleven gaat in de komende 2 jaar samen met de overheid een aantal opties verkennen, om tussen 2020 en 2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te vinden. Uitgangspunten hierbij zijn de meerjarenverwachting uit 2007 voor 2020 en het gegeven dat tot 2020 robuustheid van het spoornet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gegarandeerd is. De vraag die hierbij beantwoord moet worden is:

*'Zijn er voldoende risicoreducerende maatregelen te vinden om de bereikbaarheid van de chemische clusters en de groei van het transport tot rond 2040 te garanderen binnen de in het ontwerp Basisnet Spoor vastgestelde risicoruimte?'*

Op 11 maart 2010 is de Taskforce robuustheid vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor 2020 - 2040 met haar werkzaamheden begonnen<sup>1</sup>. De opdracht aan de Taskforce is in eerste aanleg te onderzoeken of er zowel inhoudelijk als tussen de deelnemende partijen voldoende vertrouwen bestaat om tot maatregelen te komen die een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor met een factor 1,5 – 2 in de periode 2020 -2040 mogelijk te maken.

---

<sup>1</sup> In de Taskforce nemen de volgende personen deel:

Onafhankelijk voorzitter:

Secretaris:

Projectgroepleden:

Plaatsvervangers en agendaleden

CTGG:

KNV:

ProRail:

VenW:

VROM:

IPO:

VNG:

SKVV:

CTGG:

KNV:

Ven'

EZ:

VNG:

IPC

### *Hoofdbevinding:*

De Taskforce is van mening dat dit het geval is. De Taskforce concludeert ook dat het maatregelpakket voldoende perspectief biedt op het verruimen van de groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de periode 2020 -2040. Op basis daarvan is de Taskforce van mening dat de verdere voortzetting van de werkzaamheden zinvol is.

De stuurgroep wordt gevraagd om:

- 1) In te stemmen met bovenstaande hoofdbevinding van de Taskforce Robuustheid, als basis voor de voortzetting van de werkzaamheden.
- 2) In te stemmen met voortzetting van de werkzaamheden en de daarvoor geldende randvoorwaarden<sup>2</sup>, met inachtneming van onderstaande fasering uit het werkplan (zie ook bijlage 2)
- 3) In te stemmen met de kostenraming voor de voortzetting van de Taskforce van 120.000 euro voor het faciliteren van de werkzaamheden.

In de bijlagen treft u een overzicht aan van de eerste resultaten en de verdere aanpak van werkzaamheden van de Taskforce. Hierbij wordt de fasering gehanteerd, zoals deze in de projectomschrijving (bijlage 1) genoemd staat. Deze fasering is als volgt:

Fase 1: Uitgangspunten en afbakening werkterrein

Fase 2: Inventarisatie

Fase 3: Analysefase (looptijd 1 juli 2010 tot 1 januari 2011)

Fase 4: Uitwerkingsfase (looptijd 1 januari 2011 tot 1 juli 2011)

Fase 5: Afrondingsfase (looptijd 1 juli 2011 tot 1 januari 2012)

De eerste twee fases zijn met deze rapportage afgerond. Ter toelichting en ter informatie het volgende:

Allereerst heeft de Taskforce haar opdracht en de uit te voeren werkzaamheden uitgewerkt: de afbakening van het werkterrein en opsplitsing van de werkzaamheden in een aantal fases (bijlage 2). Parallel daaraan is de Werkgroep Basisnet spoor gevraagd een overzicht te maken van een selectie van zinvolle maatregelen en de kwalitatieve inschatting te geven van het potentiële effect van die maatregelen (bijlage 3). Daarna heeft de Taskforce de Brabantroute geselecteerd als

---

<sup>2</sup> Randvoorwaarden zijn:

- een stabiel basisnet in 2020
- blijvende betrokkenheid van deelnemende partijen
- aanpassing van het rekenprotocol op nog niet verwerkte risicoreducerende maatregelen

voorbeeld om een kwalitatieve inschatting te maken van het effect van de geselecteerde maatregelen op die route. De Werkgroep spoor heeft die analyse uitgevoerd (bijlage 4).

De Taskforce is de Werkgroep spoor en haar subwerkgroepen buitengewoon erkentelijk voor de vele werkzaamheden die in korte tijd op verzoek van de Taskforce op constructieve wijze zijn uitgevoerd.

## Project Robuustheid spoorvervoer 2040

Organisatie:	Taskforce Robuustheid (RSV2040)
Datum:	11 maart 2010
Onafhankelijk voorzitter:	
Secretaris:	
Projectgroepleden:	CTGC KNV: ProRail: VenW: VROM: IPO: VNG: SKVV: CTGG: KNV: VenW: EZ VNG: IPO
Plaatsvervangers en agendaleden	
Projectperiode:	Aanvang: 11 maart 2010 Afronding: 1 januari 2012

### Inhoud

#### 1. Aanleiding

1.1	Probleemomschrijving	pag. 2
1.2.	Doelstelling van het project	pag. 2
1.3.	Verwachte projectresultaten	pag. 2
1.4.	Projectafbakening	pag. 3
1.5.	Randvoorwaarden	pag. 3
1.6.	Relatie met andere projecten en/of initiatieven	pag. 3

#### 2. Projectorganisatie, inrichting en verantwoordelijkheden

2.1.	Projectorganisatie: de interne opdrachtgever	pag. 4
2.2.	Projectorganisatie: de projectleider	pag. 4
2.3.	Projectorganisatie: de projectgroepleden	pag. 4
2.4.	Projectfasering	pag. 5
2.5.	Projectactiviteiten	pag. 5
2.6.	Communicatie	pag. 5

#### 3. Projectbegroting

3.1.	Projectbegroting	pag. 6
3.2.	Kosten per activiteit	pag. 6

#### 4. Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek

4.1.	Meerwaarde van het project	pag. 6
4.2.	Leerpunten	pag. 6
4.3.	Nadere of tussentijdse afspraken	pag. 6
4.4.	Projectlogboek	pag. 7



<b>1. Aanleiding</b>	
<b>1.1. Probleemomschrijving</b>  Wat is het geconstateerde probleem / vraagstuk?	Zijn er voldoende risicoreducerende maatregelen te vinden die benodigd zijn om de bereikbaarheid van de chemische clusters en de groei van het transport tot rond 2040 te garanderen binnen de in het ontwerp Basisnet Spoor vastgestelde risicoruimte?
<b>1.2. Doelstelling van het project</b>  Hoe gaat het probleem opgelost worden?  Formuleer de doelstellingen <b>SMART</b> ( <i>Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden</i> ).	<p>Het bedrijfsleven gaat in de komende 2 jaar samen met de overheid een aantal opties verkennen, om tussen 2020 en 2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te vinden.</p> <p>Specifiek: Het project richt zich op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.</p> <p>Meetbaar: Uit een studie moet blijken wat het effect is van de verkende opties. Per optie wordt gezien wat het oplevert (veiligheidswinst, extra vervoercapaciteit) en tegen welke kosten. Door uitvoering te geven aan de opties die effect hebben en haalbaar en betaalbaar zijn, wordt voor de periode 2020-2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor nagestreefd.</p> <p>Acceptabel: De koepels van de deelnemende partijen worden voorafgaand aan de start van het project geïnformeerd en worden periodiek door korte voortgangsverslagen op de hoogte gehouden, zodat draagvlak ontstaat voor het onderzoek en de te verwachten oplossingen en uitkomsten.</p> <p>Realistisch: Door de inzet van opties vast te stellen ontstaat handelingsperspectief voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor na 2020.</p> <p>Tijdgebonden: Het project start per 1 februari 2010 en wordt uiterlijk afgerond op 1 januari 2012.</p>
<b>1.3. Verwachte projectresultaten</b>  Het projectresultaat is een beleid, een instrument, een training of een actie waarmee het projectdoel wordt bereikt.	<p><i>Benaderingswijze</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per traject onderzoeken welke groeifactor mogelijk en nodig is voor de bereikbaarheid van de chemische clusters;</li> <li>- Het kwantificeren van de veiligheidswinst van (een beperkt aantal) maatregelen die na vaststelling van het Ontwerp Basisnet Spoor tot rond 2040 gerealiseerd (kunnen) worden;</li> <li>- Het inventariseren van reservecapaciteit op het bestaande spoor (meerdere routes tussen A en B, waarbij de som van de risicoruimten groter is dan de marktverwachting 2020);</li> <li>- Het inventariseren en mogelijk houden van extra capaciteit (andere route mogelijkheden) die ontstaat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, gelimiteerd tot de zuidelijke ontsluiting van Chemelot (bij Sittard), de VEZA en de uitkomsten van het Programma Hoogfrequent Spoor;</li> <li>- Het inventariseren van het belang van een minimale bebouwingsvrije zone voor de continuïteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen;</li> <li>- Het inventariseren van onderzoeksresultaten naar een modal shift van spoor naar water.</li> </ul>

<p><b>1.4. Projectafbakening</b></p> <p>Wat zijn de grenzen (in tijd of bedrijfssonderdeel) van het project?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het project is op 11 maart 2010 gestart en richt zich nadrukkelijk op het verkennen van de opties die een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor na 2020 mogelijk maken.</li> <li>- Het project gaat uit van veiligheidseffecten ten opzichte van de Uitgangspunten Risicoberekeningen Basisnet Spoor, versie 10.</li> <li>- Tot 11 mei 2010 wordt de opdracht waar nodig verder uitgewerkt door de taskforce. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare informatie uit de werkgroep spoor. De taskforce rapporteert over haar bevindingen aan de stuurgroep Basisnet, voor de eerste keer op 11 mei 2010.</li> <li>- De looptijd van het project eindigt wanneer de taskforce alle opties heeft verkend en hun bevindingen in een eindrapport aan de stuurgroep Basisnet heeft opgeleverd. De uiterste opleverdatum voor dit eindrapport is 1 januari 2012.</li> <li>- Bij de rapportages zal de taskforce zich laten leiden door de planning van het Basisnet, opdat de kansrijke opties tijdig kunnen worden ingevoerd.</li> </ul>
<p><b>1.5. Randvoorwaarden</b></p> <p>Bij de aanvang van het project is het raadzaam vast te leggen welke zaken geregeld moeten zijn om de slaagkans van het project zo groot mogelijk te maken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De bestuurders van de betrokken koepels hebben toegezegd zich maximaal in te spannen om de onder 1.3. genoemde opties samen te verkennen en zich daarbij in te spannen om een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen na 2020 mogelijk te maken;</li> <li>- Een wijziging van het rekenprotocol mag de inspanningen van de taskforce niet teniet doen;</li> <li>- Door VenW is € 60.000 beschikbaar gesteld voor de ondersteuning van de taskforce met een voorzitter en secretaris zodat ze optimaal in staat is de opdracht te verwezenlijken;</li> <li>- Indicatief: Alle deelnemers van de taskforce worden gedurende de loop van het project voor gemiddeld 2 uur per week vrijgesteld om werkzaamheden in het kader van het project uit te kunnen voeren.</li> </ul>
<p><b>1.6. Relatie met andere projecten en/of initiatieven</b></p> <p>Mogelijk zijn er relaties tussen het project en andere initiatieven binnen de organisatie. Onderzoek en beschrijf deze relaties en beoordeel of een gezamenlijke aanpak of afstemming mogelijk effectief kan zijn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheidsmaatregelen moeten voor 1 januari 2012 in de rekenmethodiek verdisconteerd kunnen worden;</li> <li>- De taskforce zal op de hoogte gehouden worden van de procedure aanpassingen om te komen tot een wijziging van het rekenprotocol.</li> </ul>

<b>2. Projectorganisatie, inrichting en verantwoordelijkheden</b>	
<b>2.1. Projectorganisatie Rol: de opdrachtgevers</b>  (De bestuursvertegenwoordigers van Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven)  Rol: gericht op het sturen van de voortgang en op een beheersbare wijze een eindresultaat weten te halen. Een mandaat aan de taskforce om zich maximaal in te zetten voor de doelstelling van het project.	<p>In het Bestuurlijk Overleg Basisnet van 15 december 2009 hebben Rijk, medeoverheden en bedrijfsleven hun maximale inzet toegezegd om in de taskforce een aantal opties te verkennen om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen na 2020 een groeifactor van 1,5 tot 2 tot rond 2040 te vinden.</p> <p>De gedelegeerd opdrachtgever is de stuurgroep Basisnet, die het projectplan van de taskforce en eventuele latere wijzigingen daarvan moet goedkeuren.</p>
<b>2.2. Projectorganisatie Rol: de voorzitter van de taskforce</b>  (de opdrachtnemer van het project)  Rol: planning en coördinatie van alle uitvoerende activiteiten binnen het project. Bevoegdheid om mensen en middelen aan te wenden ter realisatie van de projectresultaten.	<p>is de onafhankelijke voorzitter van de taskforce.</p>
<b>2.3. Projectorganisatie Rol: de leden van de taskforce</b>  Rol: leveren van inhoudelijke bijdrage op basis van eigen deskundigheid en ondersteunen van de voorzitter/projectleider. Contacten onderhouden met de eigen achterban/koepel, zorgdragen voor onderlinge afstemming en informatieverstrekking naar de voorzitter/projectleider.	<p>Op het voorblad is aangegeven welke personen namens hun organisatie lid zijn van de taskforce. In sommige gevallen is ook een plaatsvervanger of agendalid aangewezen.</p>

<b>2.4. Projectfasering</b>  <u>Fasen:</u> Vorbereidingsfase Inventarisatiefase  Analysefase Uitwerkingsfase Afrondingsfase	<u>Wat:</u> Nadere invulling opdracht Vooronderzoek opties Voortgangsrapportage 1 Voortgangsrapportage 2 Tussenrapport Eindrapport	<u>Wanneer gereed:</u> 23 maart 2010 1 mei 2010 11 mei 2010 1 januari 2011 1 juli 2011 1 januari 2012		
2.5. Projectactiviteiten	Activiteit:	Uitgevoerd door:	Wanneer:	
			Van	Tot
<b>Fase 1:</b> Vorbereidingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opstellen projectgroep</li> <li>- Inrichten projectgroep en interne projectleider</li> <li>- Ondertekening/waarborging samenwerkingsovereenkomst tussen opdrachtgever en interne projectleider</li> </ul>	VenW i.o.m. voorzitter Taskforce	1/1	11/3
<b>Fase 2:</b> Inventarisatiefase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vooronderzoek opties</li> <li>- Brononderzoek</li> <li>- Informatie uit werkgroep spoor</li> <li>- Voortgangsrapportage 1</li> </ul>	Wergroep Spoor i.o.m. Taskforce	11/3	11/5
<b>Fase 3:</b> Analysefase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitwerken opties</li> <li>- Onderzoeken veiligheidswinst</li> <li>- Onderzoeken capaciteitswinst</li> <li>- Inventariseren kosten</li> <li>- Voortgangsrapportage 2</li> </ul>	Taskforce	11/5	31/12
<b>Fase 4:</b> Uitwerkingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaststellen veiligheidswinst</li> <li>- Vaststellen capaciteitswinst</li> <li>- Inventariseren draagvlak voor uitvoering</li> <li>- Tussenrapportage</li> </ul>	Taskforce	1/1	1/7
<b>Fase 5:</b> Afrondingsfase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terugkoppeling tussenrapportage met opdrachtgevers</li> <li>- Eindevaluatie robuustheid</li> <li>- Eindrapportage</li> <li>- Projectbeëindiging</li> </ul>	Taskforce i.o.m. bestuurlijke opdrachtgevers	1/7	1/1 '12
<b>2.6. Communicatie</b>  Op welke wijze vindt tijdens het project en na afloop daarvan de communicatie plaats met bestuurlijke opdrachtgevers, achterban, en andere betrokkenen of belanghebbenden.	<u>Actie:</u>  1 Met bestuurlijke opdrachtgevers  2 Met achterban  3 Met andere betrokkenen of belanghebbenden		Data: Opdrachtverlening, Voortgangsrapportages, Tussen- en eindrapportage  Data: Tweede voortgangsrapportage, Tussen- en eindrapportage  Data: Rapportage door VenW aan Tweede Kamer (nader te bepalen)	

<b>3 Projectbegroting</b>			
<b>3.1. Projectbegroting</b>	Belangrijk is een inzichtelijke relatie aan te brengen tussen de kosten op uw begroting en de activiteiten.		
<b>3.2. Kosten per activiteit</b>			
Activiteiten	Omschrijving kosten:	EUR	
Projectleiding	Voorzitterschap	10.000	
Verslagen, analyse, opstellen rapportage	Secretaris	40.000	
Overleg	Vergaderruimte e.d.	10.000	
<b>Totale kosten van het project</b>			EUR 60.000
Overige kosten	Beschikbaarstelling leden projectgroep op eigen kosten deelnemende partij	PM	
<b>Totale kosten van het project</b>			EUR 60.000 + PM
<b>Van de totale projectkosten wordt <i>door VenW</i> gefinancierd:</b>			EUR 60.000
<b>4. Leerpunten, meerwaarde en projectlogboek</b>			
<b>4.1. Meerwaarden van het project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Duurzaam verbinden van industriële activiteiten in binnen en buitenland;</li> <li>- Handelingsperspectief voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor na 2020;</li> <li>- Vergroten van inzicht in risicoruimte en capaciteitsontwikkeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.</li> </ul>		
<b>4.2. Leerpunten</b>	B.v. m.b.t. knelpunten of successen ..... ..... ..... .....		
<b>4.3. Nadere of tussentijdse afspraken</b>	B.v. m.b.t. afwijkingen van of bijstellingen op het oorspronkelijk projectplan ..... ..... ..... .....		

#### 4.4. Projectlogboek

B.v. m.b.t. interne afspraken, externe contacten of bijgewoonde overleggen, belangrijke momenten, gebruikte modellen of aanpakken, etc. U kunt dit logboek gebruiken voor het opstellen van de uiteindelijke projectevaluatie

- Bevindingen aan stuurgroep in maximaal 2A4, nadere toelichting bevindingen in circa 10A4.
- Ad-hoc werkgroep "Locale Maatregelen Spoor" voorstel vragen welke maatregelen in 2020-2040 met voorrang verkend zouden moeten worden

.....  
.....  
.....

**Laat na het volledig invullen van dit projectplan en de projectbegroting de opdrachtnemer en de opdrachtgever voor akkoord ondertekenen en voeg dit oorspronkelijk document toe aan het projectdossier.**

**Een "werk"-versie van dit hulpdocument kunt u gebruiken om tussentijds uw leerpunten in vast te leggen, afspraken in vast te leggen en het projectlogboek bij te houden.**

Den Haag, 11 maart 2010

## BIJLAGE 2

### AANPAK VAN WERKZAAMHEDEN TASKFORCE VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN PER SPOOR 2020 – 2040

#### *Opdracht*

De Taskforce heeft als opdracht te verkennen welke maatregelen nodig respectievelijk technisch en voldoende tijdig beschikbaar zijn om een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in de periode 2020 – 2040 met een factor 1,5 à 2 mogelijk te maken, binnen de risicoruimte van het Basisnet. Het in kaart brengen van de feitelijke groei-behoefte behoort niet tot de opdracht van de Taskforce.

De projectomschrijving (Bijlage 1) dient als uitgangspunt voor de Taskforce. In onderstaande fasering is dit als uitgangspunt genomen voor de fasering waarin de werkzaamheden van de Taskforce zullen plaatsvinden

#### *Fase 1: Uitgangspunten en afbakening werkterrein (deze fase is inmiddels afgerond)*

Er zijn geen groeiprognozes beschikbaar voor de periode 2020 – 2040 van de vervoersbehoefte voor gevaarlijke stoffen per spoor, wel voor de periode tot 2020 (Prorail, 2007), alsmede scenarioanalyses voor goederenvervoer in het algemeen tot 2040 (TNO, 2008). De Taskforce zal geen prognose voor 2020 – 2040 opstellen. In paragraaf 3 is aangegeven hoe met groei zal worden omgegaan.

Het Basisnet en het Programma Hoogfrequent Spoor zijn voor de Taskforce een gegeven. De factoren die van invloed zijn op de groeimogelijkheden zijn als volgt in algemeen zin weer te geven. De cursief gemarkeerde punten vallen buiten het werkterrein van de Taskforce:

1. Maatregelen gericht op het vervoer.
2. Routing.
3. *Bestaande en nieuwe bebouwing langs het spoor.*
4. *Maatregelen gericht op hulpverlening, repressie en preparatie.*
5. *Aanvullende spoorinfrastructuur ten opzichte van de bestaande infrastructuur met uitzondering van VEZA, de zuidelijke ontsluiting van Chemelot en de uitkomsten van het PHS.*
6. *Capaciteit bij grensovergangen naar België en Duitsland.*
7. *Modal shift (anders dan het inventariseren van onderzoeksresultaten van modal shift van spoor naar water conform de opdracht aan de Taskforce).*

Indien met maatregelen op het terrein van de te onderzoeken punten de beoogde groeimogelijkheid niet blijken te kunnen worden bereikt, zal de Taskforce wel aangeven of en waar de punten die niet tot het werkterrein behoren, een mogelijke bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de groeimogelijkheid (signaleringsfunctie). Achterliggend doel van de beoogde groeimogelijkheid is, de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen te waarborgen van en naar de volgende industrieclusters (in het binnenland en van en naar het buitenland), bij groei van die clusters:

- a. Het Rotterdamse havengebied.
- b. Sloegebied.
- c. Chemelot complex.
- d. Het Amsterdamse havengebied.
- e. Eemshaven.
- f. Moerdijk.
- g. Terneuzen

Transitovervoer is eveneens inbegrepen.

De Taskforce werkt volgens een gefaseerde aanpak. Doel daarvan is de werkzaamheden in hanteerbare onderdelen op te knippen en overbodige werkzaamheden te voorkomen. De verdere fasen zijn als volgt opgebouwd:

*Fase 2: inventarisatie (deze fase is inmiddels afgerond)*

- a. Selectie van knelpunt Brabanneroute als onderwerp van studie in eerste aanleg.
- b. Selectie van de meest veelbelovende maatregelen, op basis van een voorselectie van de Werkgroep Spoor.
- c. Kwalitatieve inschatting van het effect van de maatregelen ad b. op de selectie ad a. door de Werkgroep Spoor.
- d. Beknopte beschrijving per maatregel.
- e. Tussenrapportage aan de Stuurgroep Basisnet.

*Fase 3: Analysefase (looptijd 1 juli 2010 tot 1 januari 2011)*

- f. Nadere selectie van routes waarop het effect van geselecteerde maatregelen zal worden onderzocht.
- g. Nadere beoordeling van de maatregelen: aard, aangrijpingspunt, verwachte effect aan de hand van de kwalitatieve inschatting van het effect van de maatregelen ad 1<sup>c</sup>.
- h. Kwantificering van het effect van de maatregelen in termen van risicoreductie, vertaald in groeimogelijkheden per route (aanpassen rekenmodel, doorrekenen effect van de maatregelen).



In de fasen 1 en 2 blijven de marktverwachtingen buiten beschouwing als basis voor de gewenste groeicapaciteit tussen de geïdentificeerde clusters, eenvoudigweg omdat zij er niet zijn voor de periode 2020 – 2040. Wel zijn marktverkenningen uit 2007 voor de periode tot 2020 beschikbaar, omgeven met flinke onzekerheden. Deze marktverkenning wordt in het Basisnet gefaciliteerd. Verder zijn scenario's voor de groei van het goederenvervoer in het algemeen tot 2040 beschikbaar (TNO, 2008). Nagegaan zal worden of daarin specifieke parameters voor de groei van gevaarlijke stoffen zijn gebruikt. Voor de Taskforce staat de groeifactor 1,5-2 in de periode 2020 - 2040 voorop.

Indien uit de fase 3 voldoende groeimogelijkheden blijken, treedt fase 4<sup>a</sup> in werking.

Indien realisatie technisch wel mogelijk is, maar erg kostbaar is ten opzichte van de winst in groeimogelijkheden en/of pas ver na 2020 kan worden gerealiseerd, treedt fase 4<sup>b</sup> in werking.

Indien er routes zijn waar na het treffen van de geselecteerde maatregelen de beoogde groei van het vervoer van gevaarlijks stoffen met een factor 1,5 – 2 alsnog niet kan worden gerealiseerd, treedt fase 4<sup>c</sup> in werking.

Indien tegen die tijd marktinformatie over de periode na 2020 beschikbaar is, zal dit in fase 4<sup>a</sup> respectievelijk 4<sup>b</sup> en 4<sup>c</sup> worden betrokken.

## 2. Fase 4: Uitwerkingsfase (looptijd 1 januari 2011 tot 1 juli 2011)

### Fase 4<sup>a</sup>

- a. Realiseerbaarheid per maatregel in kaart brengen:
  - Kostenindicatie
  - Realisatiemogelijkheid op basis van andere factoren (ruimtelijke ordening, geluid, logistiek, bedrijfsvoering.....)
  - Realisatietermijn
  - Betrokken partijen en hun taak/rol/condities
  - Eventuele knelpunten
- b. Eventueel noodzakelijk nader onderzoek aangeven:
  - Betreffende de maatregel als zodanig.
  - Locatiespecifiek.

### Fase 4<sup>b</sup>

- c. Mogelijkheden voor herrotering identificeren en de bijdrage daarvan aan de groeimogelijkheid per route kwantificeren.
- d. Mogelijke aanvullende routes definiëren.

- e. Een inschatting maken van het effect van maatregelen op de groeimogelijkheden op aanvullende routes.

#### Fase 4<sup>c</sup>

- f. Scenario's maken met een differentiatie van de behoefte aan groei van de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen per industriecluster. En daarmee zichtbaar maken welke groeibehoeften wel kunnen worden vervuld met de maatregelen uit fase 3 inclusief herrotering en aanvullende routes.
- g. Mogelijke maatregelen signaleren die buiten het werkterrein van de Taskforce vallen (zie paragraaf 2), in aanvulling op de maatregelen uit fase 2, de herrotering en de aanvullende routes, in relatie tot de scenario's (4b).

#### *Fase 5: Afrondingsfase (looptijd 1 juli 2011 tot 1 januari 2012)*

- h. Inventarisatie onderzoeksresultaten modal shift.
- i. Opstellen eindrapportage.

#### *Uitwerking Fase 2*

De Taskforce heeft als eerste stap de knelpunten op de Brabante route geselecteerd voor het verkrijgen van een kwalitatief inzicht van het effect van een aantal geselecteerde maatregelen.

De Werkgroep spoor heeft op verzoek van de Taskforce een aantal generieke en locatiespecifieke maatregelen geselecteerd, voorzien van een kwalitatieve indicatie van het effect daarvan (bijlage 3).

Vervolgens heeft de Werkgroep spoor op verzoek van de Taskforce een kwalitatieve inschatting gemaakt van het effect van de maatregelen op de groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Brabante route (bijlage 4).

De Taskforce concludeert op basis daarvan dat het maatregelpakket voldoende perspectief biedt op het verruimen van de groeimogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de periode 2020 -2040. Op basis daarvan is de Taskforce van mening dat de verdere uitwerking in de fasen 3 tot en met 5 zinvol is

## BIJLAGE 3A

Advies van de ad-hoc werkgroep maatregelen

**Datum**  
9 april 2010  
**Bijlage(n)**  
1

# memo

Bijgaand treft u het advies aan van de ad-hoc werkgroep Maatregelen.

### Advies

1. De ad-hoc werkgroep Maatregelen schat in dat het veiligheidseffect van nog te treffen (spoorse)maatregelen ruimte kan bieden aan een vervoersgroei na 2020 met voor zeker een factor 1,5 tot 2;
2. Voorwaarde voor het kunnen benutten van die ruimte is dat de betreffende maatregelen ook kwantitatief in het rekenprotocol spoor worden opgenomen;
3. Door het treffen van maatregelen die uitgaan boven het veiligheidsniveau zoals dat vereist is in de regelgeving (RID) is meer ruimte mogelijk;
4. Programmeer vervolgonderzoek te beginnen met de meest veelbelovende maatregelen.

### Toelichting

De werkgroep heeft het als haar opdracht gezien om een advies uit te brengen over het te verwachten veiligheidseffect van extra maatregelen die nog niet zijn ingezet om binnen de beschikbare risicoruimte voor het basisnet 2020 te blijven en die dus nog beschikbaar zijn om een verdere toename van het vervoer over het spoor mogelijk te kunnen maken na 2020.

De basis voor dit advies is gelegen in het overzicht dat door de Werkgroep Basisnet Spoor Maatregelen versie 25 februari 2009 is uitgebracht. De in die rapportage geïdentificeerde maatregelen zijn gerangschikt op grootte van effect en de mogelijkheden om de effecten te kwantificeren. Tevens is aangegeven welke maatregelen reeds voor basisnet 2020 zijn ingezet.

Voor een aantal veiligheidsmaatregelen was in een eerder stadium al een inschatting gemaakt van het te verwachten risicoreducerende effect. Voor de overige veiligheidsmaatregelen wordt het advies gegeven voor nader onderzoek omdat verwacht wordt dat voldoende casuïstiek voor handen is of tijdig komt om te komen tot een voorlopige kwantitatieve inschatting.

Om te verduidelijken, waarom de werkgroep meent dat de gewenste vervoersgroei met de factor 1,5 tot 2 binnen bereik kan komen, is het in de eerste plaats van belang om te wijzen op een maatregelstrategie. De meest effectieve maatregelen tegen een ramp met vele slachtoffers is het *dicht* houden van de tank met gevaarlijke stoffen. Daarom zijn algemene preventieve maatregelen tegen zware spoorincidenten preferent, maar ook

speciaal de maatregelen die het behoud van de integriteit van de tank na een onverhoopt ongeval ten dienste staan, zoals bijvoorbeeld crashbuffers. Iets lager in de rangschikking, maar nog steeds zeer verkieslijk, zijn maatregelen die specifiek één van de twee hoofdscenario's (ontsporingen en botsingen) bestrijden.

Gegeven de lijst van mogelijke maatregelen, en de verwachtingen die zij in zich dragen, kan op verscheidene manieren een sommatie worden uitgevoerd die, omgerekend, tot het bereik van 1,5 tot 2 leidt. Bijvoorbeeld, alleen al het optimaal invoeren van de 'groene golf' wordt ingeschat op een 'groefactor' (1:0,81), ofwel 1,23. Het behoeft geen betoog dat slimme combinaties van maatregelen deze waarde kunnen opschroeven.

**Datum**  
9 april 2010

## BIJLAGE 3B

Van: **Ad-hoc werkgroep "Maatregelen Spoor"**

Betreft: Inzichten in de kwantificering van maatregelen

Besproken: te Amersfoort, op 31 maart 2010.

Voor: **Task Force Robuustheid BN Spoor**

Aanwezig:

(V&W-DGMO, vz)

(ProRail);

(Oranjewoud/SAVE),

(DB Schenker),

(tevens deelnemer aan Task Force)

(ARCADIS, secr.).

---

Gespreksstof is de actuele visie van deskundigen op diverse maatregelen, op basis van eerdere studies en bijeenkomsten enerzijds en van recente informatie anderzijds. De scope is de toepasbaarheid van maatregelen in het licht van de doelstelling van de Task Force Robuustheid: op termijn inzetbare maatregelen met een risicoreducerend effect die vervoerstoename bij gelijkblijvend of lager risico, in de periode 2020-2040 binnen bereik kan brengen.

Als leidraad voor de bespreking is een indelingstabel gebruikt, die onderstaand is opgenomen en is aangevuld met de inzichten vanuit de bijeenkomst. Vervolgens wordt bij de meeste maatregelen enige toelichting gegeven over hetgeen in de ad-hoc werkgroep is bediscussieerd.

Voor een goed begrip van dit onderwerp is het van belang om een schets te geven van het soort ongevallen dat hier aan de orde is. Zo'n schets helpt mede om de verdienste van een bepaalde maatregel te kunnen beoordelen. Kleine incidenten en verstoringen bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen zijn niet in beeld. De focus ligt op grote ontsporingen en treinbotsingen, en de omvang van de gevolgen. Bij de wetenschap dat (numeriek) 80% van dergelijke incidenten bij het doorgaande goederenspoorvervoer uit ontsporingen bestaat, en 20% uit botsingen, en dat de gevolgen bij beide in principe heel groot kunnen zijn, geldt voor zinvolle maatregelen ruwweg het volgende.

Indien een maatregel:

- zowel tegen botsingen en ontsporingen werkt -> maximale winst;
- vooral tegen ontsporingen werkt -> sluit idealiter 80% van de relevante incidenten uit (maar meestal slechts een specifiek deel, zoals de ontsporingen vanwege materiaalgebreken);
- vooral tegen botsingen werkt -> sluit hooguit ca. 20% van de relevante incidenten uit;
- op de primaire vervolgcans werkt (wel of geen lekkage) -> kan per saldo winst opleveren in hele bereik van 0 – 100%;
- pas na lekkage functioneel is -> aantrekkelijkheid is op voorhand matig.

Overzicht besproken maatregelen:

<i>Logistieke en verkeersmaatregelen</i>	Speciaal reductie van	Factor waarmee GR maximaal kan afnemen (=groeifactor vervoerscapaciteit)	Ter sprake of ingebed in Rekenprotocol-2006 ?	Idem in (uitgangspunten) Basisnet Spoor	Prio (l) en advies (r) ad-hoc groep	
1. Langzaam rijden (< 40 km/uur)	O, B en V	<b>5-10</b>	ja	ja	0	+
2. Groene golf	B	<b>1.23</b>	nee	nee	2	++
3. WBV rijden	V	<b>Ordegrootte 10</b>	indirect	al verrekend in BNS	0	0
4. Scheiden verkeersprocessen	B	<b>1.23</b>	indirect	nee	1	++
5. Verdeling verkeer over de dag (incl. nachtrijden)	B	afhankelijk van (aard van) bebouwde omgeving	nee	nee	1	-

<i>Infrastructurele en/of materiële maatregelen</i>	Speciaal reductie van	Factor waarmee GR maximaal kan wijzigen (=groeifactor vervoer)	Ter sprake of ingebed in Rekenprotocol-2006 ?	Idem in (uitgangspunten) Basisnet Spoor	Prio (l) en advies (r) ad-hoc groep	
6. ETCS	B	<b>1.23</b>	nee	nee	1	++
7. ATBVv	B en V	<b>1.18</b>	nee	ja, al verrekend in BNS	0	+
8. "Verwijderen" wissels	O en B		ja	nee	1	+
9. Ontsporingseleiding	V		nee	nee	2	+
10. Videoschouw spoorinfra	O		nee	nee	2	++
11. Hotboxdetectie	O	<b>1.25-1.43</b>	nee (wel eerder)	nee	1	+
12. Quo Vadis	O	<b>1.25-1.43</b>	nee	nee	1	+
13. Verwijderen en verbeteren beveiliging overwegen	A	nu: afhankelijk lokale situatie  later: geen	ja	al verrekend in BNS	2	-
14. Opvang vloeistof, in of langs de infra	V	(nog) niet kwantificeerbaar	nee	nee	1	0

<i>Technische maatregelen puur aan materieel<sup>1</sup></i>	Speciaal reductie van	Factor waarmee GR maximaal kan wijzigen (=groeifactor vervoer)	Ter sprake of ingebed in Rekenprotocol-2006 ?	Idem in (uitgangspunt en) Basisnet Spoor	Prio (l) en advies (r) ad-hoc groep	
15. Ontsporingdetectie	V		nee	nee	2	+
16. Extra crashbuffers en/of opklimbeveiliging	V		nee	nee	1	++
17. Méér dikwandige ketels	V		ja	nee	2	+
18. Effecten tankcontainers	V		Onvoldoende (geen casuïstiek)	nee	1	+

{bij Kolom 2: A = aanrijding met wegverkeer ; B = botsing met trein ; O = ontsporing ; V = vervolgschade na een initieel ongeval}

{bij Kolom 6a: 0 = beschikbaar ; 1 = significant effect, kwantificering (nog) niet beschikbaar ; 2 = onbekend effect, moeite waard te onderzoeken}

{bij Kolom 6b: in specifieke kader van Task Force Robuustheid: - = negatief advies ; 0 = neutraal advies ; + = positief advies ; ++ = zeer positief advies}

{grijs blok betekent reeds meegenomen in het Basisnet}

{maatregel 6 /7 en 11/12 zijn substituten van elkaar}

Voorzitter geeft aan dat het bestaande concept “Rekenprotocol Spoor” uit april 2006 [1] en het rekenprogramma RBM-II de kaders aangeven, waarop de kwantificering moet aansluiten, waarbij zij aangetekend dat er bij V&W actie wordt ondernomen om een gewijzigd Rekenprotocol Spoor op te stellen. Dit aangepaste Rekenprotocol bundelt de methodes van het protocol uit 2006 en die van de uitgangspunten die zijn overeengekomen voor de vele berekeningen voor het Basisnet Spoor. Die uitgangspunten zijn vastgelegd in een notitie [2]. Daarnaast zullen veiligheidsmaatregelen een plaats moeten krijgen in de gebeurtenissenboom.

Bovenstaande Tabel heeft als oorspronkelijke bronnen vooral het uitgebreide Maatregelenoverzicht van Basisnet Spoor [3], en het later verschenen advies van de ad-hoc werkgroep “Maatregelen Spoor” [4]. Daarnaast is het gedachtegoed van de lokaal georiënteerde werkgroep ‘alles-uit-de-kast’ (V&W, VROM, ProRail) in ogenschouw genomen.

Over het Maatregelenoverzicht [3] wordt opgemerkt dat het rapport is vastgesteld in de Basisnet Werkgroep Spoor, in de vergadering van 10 maart 2009 (nr. 44), met één tekstwijziging<sup>2</sup>. Het rapport is ook openbaar {vindbaar op [www.relevant.nl](http://www.relevant.nl)}.

<sup>1</sup> De maatregelen ‘hittewerende bekleding ketelwag en ‘overvulbeveiliging’ worden in deze fase van het onderzoek geschrapt als zijnde te weinig haalbaar in internationaal verband.

<sup>2</sup> Het betreft de toelichting bij de hoofdtabel blz. 4 (gecodeerd \*\*) en gaat om een tekstwijziging: ...“In de praktijk blijken de wettelijke mogelijkheden voor gemeenten om veiligheidsmaatregelen ten bate van

Toelichting per maatregel:

**1 Lagere snelheid ( $< 40$  km/uur)**

Aard van de risicoreductie is tweeledig: a) lagere kans op verkeersincident ; b) lagere kans op cruciale vervolgschade.

Overwegingen:

- Is al in rekenprotocol beschreven;
- RIVM accepteert voor QRA-gebruik alleen (technisch) gegarandeerde snelheidsverlaging, geen procesafspraken;
- Gewezen wordt op de inconsistentie in de rekenformule {‘basisfaalfrequentie’ x snelheidsfactor + toeslagen} in het Rekenprotocol. Nu wordt in RBM-II in rekenexercities de grootste risicoreductie bereikt bij een vrije baan zonder wissels en overwegen, en (veel) minder bij aanwezigheid van wissels en/of overwegen<sup>3</sup>. Dit hangt samen met de volgorde van de rekenstappen. Het Rekenprotocol [1] stelt: “...Deze wisseltoeslag is onafhankelijk<sup>4</sup> van de baanvaksnelheid en moet dus na correctie voor de baanvaksnelheid bij de faalfrequentie worden opgeteld.

Nu dus:

- I. veiligheidswinst van verlaging  $V > 40$  km/uur naar  $V < 40$  km/uur is relatief groot voor traject op vrije baan zonder wissels (recht-toe-recht-aan spoor);
- II. veiligheidswinst van verlaging  $V > 40$  km/uur naar  $V < 40$  km/uur is relatief gering voor traject op vrije baan met wissels (complexer spoor).

Kortom: het loont meer om in de polder langzaam te rijden, dan in de stad. Dit roept de vraag op, of dat dan wel appelleert aan feitelijke inschattingen van de veiligheidssituatie.

Bij berekeningen in RBM-II gaat het erom, of je een bestaande rekenfile gebruikt, of een originele nieuwe file opent; of eigenlijk, in welke volgorde je de parameter “Type spoorwegtraject” (betr. snelheid) en “Wissels” ja/nee aanklikt en kiest. Het uitvoeren van de concrete stap  $V_{\text{hoog}} \rightarrow V_{\text{laag}}$  kan dus op verschillende manieren en met verschillende resultaten.

De werkgroep sluit niet uit, dat het rekenvoorschrift (en ook de invulinstructie voor RBM-II) voor wijziging in aanmerking komt en hier latente risicoreductie kan opleveren.

**Advies:** methode van berekenen doorlichten.

---

*externe veiligheid af te dwingen vooralsnog beperkt. Hiertoe zou het Bouwbesluit aangepast moeten worden”.*

<sup>3</sup> Vrije baan zonder wissels en/of overwegen: factor GR-reductie wordt ordegrootte 0,1 (verlaging kans (0,5) plus verlaging vervolgschade)

Vrije baan met wissel(s) en evt. overwegen: factor wordt ordegrootte 0,15-0,2 (verlaging kans ( $> 0,5$ ) plus verlaging vervolgschade).

<sup>4</sup> Dit inzicht is destijds bepalend geweest, maar is op zijn minst een nieuwe validatie waard.



## 2 Groene golf

Aard van de risicoreductie: GS-trein wordt beschermd tegen interacties.

Overwegingen:

- Deze maatregel is nog niet exact uitgekristalliseerd, maar komt grosso modo neer op 'zonder stoppen en zonder hinder doorrijden'. De werkgroep herkent hierin verschillende varianten, maar met vooral hetzelfde doel: het verminderen van de *botskans*;
- Overdrachtelijk gezegd: door *rood* rijden (STS) is voor de betreffende trein uitgesloten, omdat de trein zelf geen 'rood' zal tegenkomen;
- In de variant 'zoveel mogelijk rechtdoor rijden' wordt tevens de ontsporingskans verkleind;
- Aandachtspunt is het 'verwachtingspatroon voor de machinist'. Hoe meer een situatie van doorrijden over een gegeven baanvakgedeelte in een tijdsperiode gelijk blijft, des te beter het resultaat in de praktijk. Verrassingen in de route over een baanvak/emplacement leiden tot een hoger risico;
- De maatregel is het best uitvoerbaar, wanneer in de infrastructuur ondersteunende bescherming wordt geboden, zoals gekoppelde wissels.

Advies: verder inzoomen op merites van deze maatregel; zie 4, de winst in veiligheid is voorzienbaar.

## 3 Warme-BLEVE-vrij rijden

Aard van de risicoreductie: scenario w-BLEVE in berekening deels of geheel uitsluiten.

Overwegingen:

- De maatregel is al volop onderzocht en voor periode 2010-2020 ingezet; is daarom minder geschikt voor het zoeken van 'nieuwe' veiligheidswinst in de scope van de Task Force;
- Maatregel is reeds toepasbaar in RBM-II.

Advies: geen

#### 4 *Scheiden van verkeersprocessen*

Aard van de risicoreductie: preventie van (bots)ongevallen door weldoordachte lokale procesvoering (in relatie tot infrastructuur).

Overwegingen:

- Maatregel overlapt gedeeltelijk met nr. 2 (groene golf);
- Zit niet, of hooguit zeer indirect, in Rekenprotocol;
- Scheiden onder meer toepasbaar op ligging en gebruik van tankplaatsen, wasstraten, opstel terreinen. Scheiden in zowel *plaats* als *tijd* is interessant;
- Lokale voorbeelden worden genoemd;
  - i. door Eindhoven wordt een hoogst ongelukkige zig-zag route afgelegd, dwars door het reinigingsproces van Nedtrain; de rijwegkeuze wordt nog steeds door NS lokaal plan gedaan ;
  - ii. in Venlo is een beleid uitgewerkt voor het ongestoord binnennemen van gastreinen;
- Ideale situatie vanuit EV-gezichtspunt: bij kruisende rijwegen het gehele lokale proces tijdelijk *stilleggen*, tijdens passage van trein met gevaarlijke stoffen.

**Advies:** nader onderzoeken en kwantificeren, winst in veiligheid is voorzienbaar.

#### 5 *Verdeling verkeer over dag/nacht*

Aard van de risicoreductie bij toename GS-verkeer in de nacht: verlagen van de kans op interactie met ander treinverkeer; bijkomend gevolg van de maatregel: wijziging schadegevolgen (verschilt sterk per omgeving).

Overwegingen:

- Deze maatregel heeft invloed op zowel PR als GR, maar op heel uiteenlopende wijze. Bij PR springt mogelijke kansverlaging in het oog, bij GR is de aard van de bestemmingen langs een traject van belang. De kwantificering is alleen op lokale schaal, en niet generiek aan te geven;
- De invloed van de weerklasse is evenwel ongunstiger, met name voor toxische stoffen (in de nacht meer F1,5);
- In de aanbevolen rekenwijze is bovendien al veel goederenvervoer aan de nachtperiode toebedeeld (67%) zodat het dus geen maatregel is die rekentechnisch voor al het transport toepasbaar is;
- Bijkomende aspecten: geluidshinder, werktijden personeel etc.

**Advies:** maatregel om bij gemis aan alternatieven in ogenschouw te nemen. Geen generieke kwantificering mogelijk.

## 6 ETCS

Aard van de risicoreductie: door deze moderne vorm van treinbeveiliging worden treininteracties zoveel mogelijk uitgesloten. Wellicht ook enige winst haalbaar voor ontsporingen.

### Overwegingen:

- Nota Bene: ETCS kent verscheidene niveaus; op de Havenspoorlijn is (het met ATBvv vergelijkbare) level-1 aan de orde, omdat de emplacementen langs deze lijn niet met level-2 kunnen worden ingericht;
- Het Europese beleid op de lange termijn is gericht op grootschalige aanleg van ETCS;
- Gevraagd wordt naar de onverwachte, precies gelijke reductiefactor in de oorspronkelijke maatregelentabel voor ETCS en voor ATB-Vv. Deze is niet toevallig maar bewust uit het betoog ontstaan, en komt overeen met de bevindingen uit een inventarisatie van IVW over het verminderen van STS-passages wanneer ATB-Vv wordt ingezet [5]. In het hier voorliggende verslag is inmiddels nieuwe informatie meegenomen;
- In een rapport van NIFV plus TNO is een hoge winstfactor aan ETCS toebedeeld voor het treinverkeer op de Betuweroute. De winst voor botsincidenten is daar geschat op 10 x verbetering, ofwel een reductiefactor 0,1. Het betreffende rapport zal worden verspreid. De argumentatie is actuele bestudering waard;
- Op de Hanzelijn wordt ETCS aangelegd, overigens tegelijk met ATB; dit is voor het eerst op een nieuwe lijn in het gemengde, algemene net (infrastructuur niet behorend bij HSL of BR). Daarnaast wordt ETCS geïnstalleerd op Amsterdam-Utrecht;
- Discussie richt zich verder op *menselijk falen*. Wat gebeurt er, wanneer machinist met ETCS aan boord een verkeerd getal intoetst op z'n display? Die informatie hangt onder meer samen met de te berekenen remweg en de bewaking daarvan. De mate waarin hiermee rekening is gehouden is de werkgroep niet goed bekend. Is er een systematische check op 'onlogische' inputgegevens? Zo ja, wanneer wordt iets onlogisch? Als per abuis '96' wordt ingetikt in plaats van '69', welke veiligheidsbarrières zijn er dan nog? Op zich wordt dat niet direct als fout herkend, maar ook niet direct afgestraft omdat er ruime marges in de berekeningen van de remweg worden meegenomen;
- Actie: Verder verzamelen informatie over SIL-classificatie, Safety Case e.d.;
- De maatregel ETCS is niet opgenomen in het Rekenprotocol, is ook niet toegepast bij het Basisnet.

**Advies:** deze maatregel biedt vertrouwen en mogelijkheden en dient verder te worden onderzocht. Dit zal naar verwachting gaan om een redelijk uitgebreide studie.

## 7 ATB-vv

Aard van de risicoreductie: afname van botskans, met name in stationsgebieden, door uitbreiding ATB-techniek in snelheidsbereik 0 – 40 km/uur.

Overwegingen:

- Oranjewoud/SAVE heeft recent informatie uit de spoorsector geëvalueerd omtrent de effectiviteit van ATB-Vv. Opdrachtgever is het Ministerie V&W (coördinator O. van Rooij);
- De effectiviteit bij goederentreinen is lager dan bij personentreinen;
- De ordegrrootte van de verminderde botskans bij goederentreinen is maximaal 80%;
- Een reële inschatting is voorlopig een reductiefactor 0,2 – 0,5 (op de botskans). Bij de meest optimistische waarde van 0,2 is het netto resultaat voor de verlaging van het groepsrisico  $\{1 - (0,8 \times 0,19)\}$ , ofwel 0,85. Dit resulteert in een groeifactor van 1,18;
- In Basisnet is de veiligheidswinst al op voorhand geïncasseerd, bij de uitgangspunten voor stationslocaties (complexe situaties).

Advies: wachten op publicatie van ATB-vv-rapport. Verwachtingspatroon conform werkwijze Basisnet voorlopig bestendigen.

## 8 Wissels aanpassen: verwijderen, herschikken, modificeren e.d.

Aard van de risicoreductie: in een (te) simpele benadering is in de huidige rekenmethodiek elke wissel een gevarenpunt, en elke verwijdering ervan automatisch een actie die tot veiligheidswinst leidt, met name bij het opheffen van een solitair gelegen wissel.

Overwegingen:

- DB Schenker en Oranjewoud hebben in het verleden in de RIVM-Werkgroep Faalfrequenties Spoor een voorstel ingediend voor een andere manier van rekenen bij wisselstraten (complexe situaties). Centraal hierbij staat de precieze route en het aantal wisselpassages op die route. Dit voorstel is een alternatief naast een RIVM-voorstel. De informatie was nog niet rijp voor een goede discussie. Het doorrijden door het stationsgebied van Arnhem kan een goed voorbeeld zijn om de methode te verhelderen;
- Allen achten een minder generiek model dan er nu is, noodzakelijk;
- Bij de specifieke maatregel *verwijderen van* wissels, is per geval een analyse aan te bevelen. Op zich wordt de maatregel als aantrekkelijk gezien, maar niet als een vanzelfsprekende (en veilige) keus zonder meer.

Advies: het is nodig om het Rekenprotocol op het punt van wissels aanzienlijk te verbeteren. De kwantificeerbaarheid van diverse wisselingrepen is nu onvoldoende uitgewerkt en behoeft een adequatere werkwijze.

## 9 Ontsporing geleiding

Aard van de risicoreductie: deze maatregel is bedoeld om een trein die reeds is ontspoord zodanig te leiden dat de trein nabij de eigen railstaaf blijft en niet kantelt en er geen escalatie plaatsvindt naar (bijvoorbeeld) het nevenspoor of naar een ander ongewenst vervolg.

Overwegingen:

- De meningen over de praktijkresultaten van deze maatregel lopen uiteen. Als externe informant kan Arend Kremer van ProRail worden geraadpleegd;
- Bij wisselstraten is ontspoorgeleiding overigens lastig uit te voeren;
- In de gebeurtenissenboom zit deze maatregel wat verderop en zal niet de basisfaalfrequentie voor ontsporing helpen, maar wel de kans op lekkage (voorkomt botsing op naastgelegen spoor).

Advies: Nader te onderzoeken. Wanneer de maatregel kwantitatief is uitgewerkt, is er voor de periode na 2010 zomogelijk aanleiding om er gebruik van te maken.

## 10 Videoschouw

Aard van de risicoreductie: de diverse typen schouwtreinen keuren de kwaliteit van de railinfrastructuur en kunnen preventief van dienst zijn om inferieure plekken (infra-gebreken) op te merken. Werking is dus deels gericht op het voorkomen van ontsporingen. Hoofddoel is om een slimmer onderhoud voor de infrastructuur te faciliteren.

Overwegingen:

- Uitleg wordt gegeven over de kwaliteitsprogramma's van ProRail, waaronder de kpi wisselstoringen die met videoschouw zichtbaar verbetert.

Advies: werkgroep heeft goede indruk van deze maatregel, zeker ook op de lange termijn, en beveelt verdere studie naar kwantificering aan.

## 11 *Hot-box detectie*

Aard van de risicoreductie: preventieve maatregel om ontsporingen te voorkomen door het tijdig waarnemen van te warme onderdelen aan wielstellen van wagons.

Overwegingen:

- Maatregel is actueel: deze week heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport over de ontsporing in Amsterdam Muiderpoort (eind 2008) gepubliceerd en uitgebreid geschreven over de werking van Hot-box en Quo Vadis (zie bij 12);
- Maatregel is onderdeel van een specifiek Uitvoeringsprogramma van V&W en ProRail;
- Op Betuweroute is een systeem van de firma SST (Signal & System Technik) geplaatst dat aan de verwachtingen voldoet en in de praktijk al enkele keren terecht heeft gewaarschuwd;
- Kwantificering volgens Rekenprotocol-2006 ( -> niet in dit Protocol-2006<sup>5</sup>, wel in de voorganger (SAVE-vrije baan, 1995): factor 0,8) is vergelijkbaar met huidige inzichten.

Advies: huidige project om Hot-box-techniek verder te ontwikkelen en mogelijk te integreren met Quo Vadis wordt ondersteund. Kwantificering is al redelijk uitgewerkt en verdient een plaats in het Rekenprotocol en in RBM-II.

## 12 *Quo vadis-plus*

Aard van de risicoreductie: preventieve maatregel om ontsporingen te voorkomen door het tijdig waarnemen van wielstellen met mankementen en het afgeven van een acute waarschuwing.

Overwegingen:

- Maatregel is actueel: Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft uitgebreid geschreven over de werking van Hot-box en Quo Vadis (zie bij 11);
- Quo Vadis ontbeert in de huidige specificatie een directe waarschuwingsdoormelding voor Verkeersleiding en/of machinist. Deze is nu in studie en ontwerp. Zie verder bij 11.

Advies: zie 11

<sup>5</sup> Deze maatregel is destijds niet in het Rekenprotocol opgenomen, omdat de onderbouwing ontbrak voor een kwantitatieve inschatting.

### 13 *Weghalen of beter beveiligen van overwegen*

Aard van de risicoreductie: maatregel om aanrijdingen op overwegen geheel te voorkomen of de kans er op te verlagen.

Overwegingen:

- In het Basisnet is reeds het uitgangspunt ingenomen dat *overwegen* voor externe veiligheid nauwelijks relevant zijn en dat de voorgeschreven toeslag ( $0,8 \times 10^{-8}$  per overweg) niet bij de basisfaalfrequentie hoeft te worden opgeteld;
- Standpunt werkgroep: instemming met het anticiperen op dit breed gedeelde inzicht en maatregel als zodanig schrappen van de lijst. Naar verwachting zal in nieuwe Protocol geen risicotoeslag voor overwegen meer worden voorgeschreven.

Advies: geen relevante maatregel en schrappen risicotoeslag in nieuw protocol

### 14 *Opvang of weggeleiding van uit wagons gelekte vloeistoffen*

Aard van de risicoreductie: verkleining van de vloeistofplas op de infrastructuur zelf, resulterend in beperking brandzone (of verdamping toxische stoffen) en indirect ook beperking van de kans op warme BLEVE.

Overwegingen:

- Tegen warme BLEVE worden ook al andere maatregelen ingezet, uitgaande van scheiding van wagons in de betreffende trein. Die maatregelen voorzien overigens niet in alle scenario's;
- Maatregel zit aan het eind van de pijplijn;
- Werkgroep beseft dat er raakvlakken zijn met het inzicht uit de Wg Faalfrequenties dat ook vloeistofwagons in een brandende vloeistofplas gevaar kunnen opleveren, een scenario dat nog niet in bestaande protocol is opgenomen;
- Voorzitter memoreert dat eerstvolgende Rekenprotocol wordt gebaseerd op bestaande protocol-2006 + uitgangspunten Basisnet, en niet op de allerlaatste inzichten. Motto is: eerst pas op de plaats en vastleggen uitgangspunten Basisnet (rust op het QRA-front). Na invoeren van het Basisnet is het verstandig een ruime periode voor verdere studie te gebruiken en de actuele inzichten vast te leggen. Voor bijdragen gebaseerd op geheel geheel nieuwe scenario's is plaats na uitgebreide consequentie-onderzoeken. In reactie hierop wordt aangegeven dat het bedrijfsleven pleit voor het anticiperen op relevante kennis uit de ongevalspraktijk, ongeacht of een bepaalde situatie in Nederland al eens is voorgekomen.

Advies: Duidelijke communicatie over een Rekenprotocol op korte termijn, en een transparante doorkijk naar een volgend Protocol op de lange termijn.

### 15 Ontsporingdetectie

Aard van de risicoreductie: deze voorziening waarschuwt een machinist dat een trein ontspoord is en dat hij dus acuut moet ingrijpen om escalatie te voorkomen of te beperken. In de huidige praktijk merkt een machinist een ontsporing niet snel op en vindt zo'n escalatie soms wel plaats.

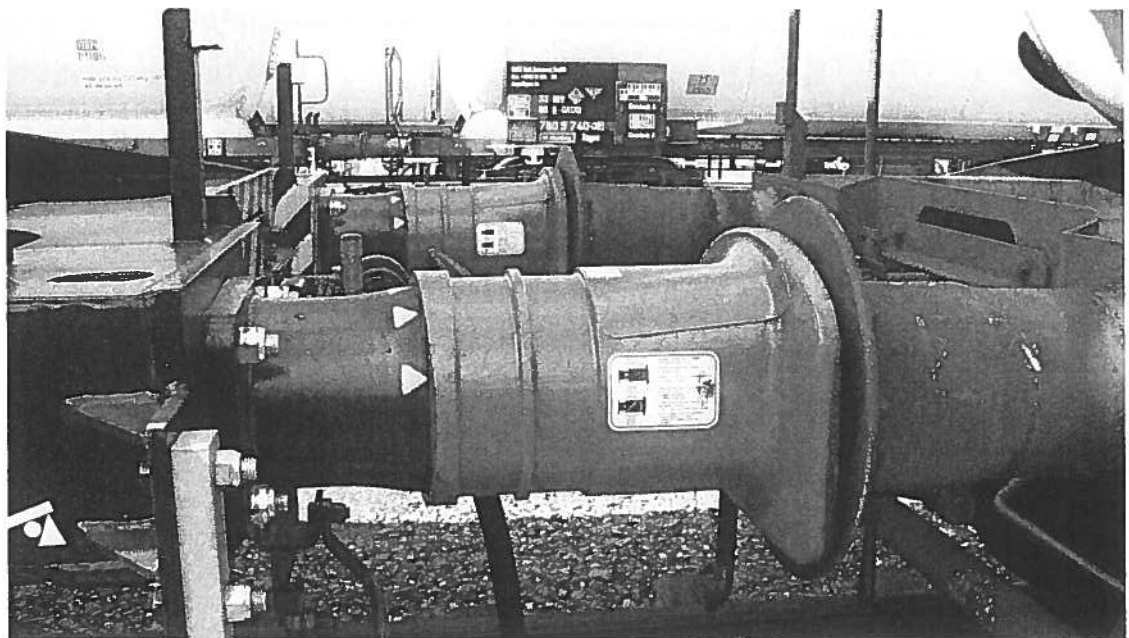
Overwegingen:

- De detectie wordt aangebracht op de wagon(s). In Zwitserland is reeds een systeem ontwikkeld en ingevoerd. Fabrikant: Knorr-Oerlikon;
- In het RID Committee of Experts is deze maatregel verder opgepakt en verplicht gesteld voor nieuwe wagens voor het vervoer van geselecteerde gevaarlijke stoffen waaronder LPG en toxische gassen; Hangpunt in de internationale discussies is de respons-actie op de ontsporingdetector: altijd een automatische snelremming, dan wel keus aan de machinist.

Advies: Kwantificering uitwerken.

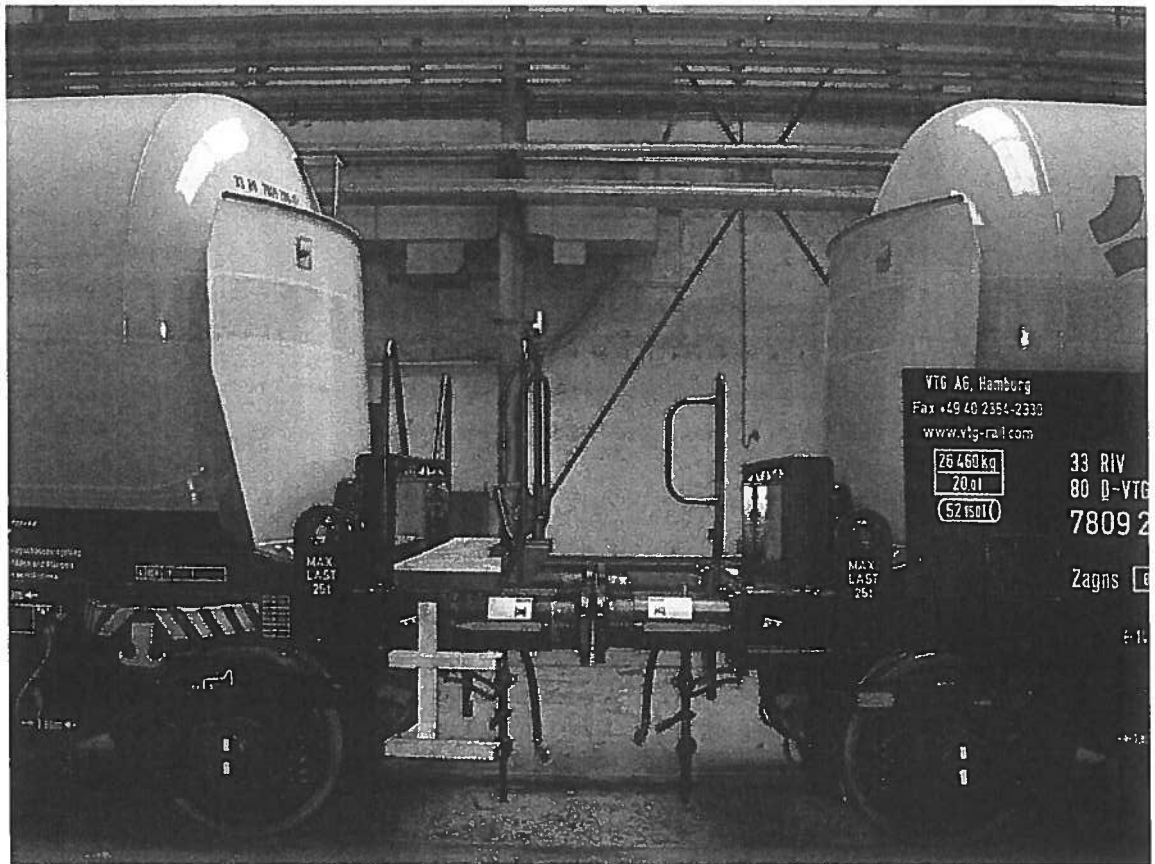
### 16 a) Crashbuffers en/of b) opklimbeveiliging

Aard van de risicoreductie: bij aanwezigheid van buffers en/of opklimbeveiliging wordt de kans kleiner dat bij ontsporingen en botsingen de vervolgschade zo groot is, dat er lekkage zal optreden.



Voorbeeld van een crashbuffer (indrukbare metalen cilinder, de rode omhulling)





Voorbeeld van crashbuffers in combinatie met een opklimbeveiliging

Overwegingen:

- Bij ongeval Barendrecht (okt. 2009) is volgens SABIC erger voorkomen door aanwezigheid van crashbuffers. Deze crashbuffers waren op gezag van SABIC vrijwillig in de betreffende wagons ingebouwd;
- Werkgroep acht beide maatregelen zinvol.

Advies: onderzoek instellen naar de kwantificering van de maatregelen crashbuffers en opklimbeveiliging.

#### 17 Wanddikte ketelwagens verhogen

Aard van de risicoreductie: door een sterkere constructie van tanks wordt de vervolgcans (lekkage) verkleind.

Overwegingen:

- Uit eerdere analyses is duidelijk geworden dat er butadienwagens (= Categ. A) aan het vervoer deelnemen die niet de aangenomen sterkte van drukkettelwagens (zoals propaan- en LPG-wagens) bezitten, maar zwakker zijn vanwege een

- kleinere wanddikte. Het onderscheid zit niet of hooguit indirect in het Rekenprotocol;
- Daarnaast is het een trend dat wagens meer multipurpose worden ingezet;
  - De maatregel moet er primair op gericht zijn om vloeistofwagens (categ. C3) steviger te maken, daar zit de grootste latente veiligheidswinst;
  - In Basisnet-beleid zou voorrang kunnen worden gegeven voor bedrijven die eigener beweging met sterkere vloeistofwagens willen en zullen rijden. In dit stadium is een facultatieve aanbeveling het hoogst haalbare.

**Advies:** zoals nu reeds voor dikwandige D3-wagens een beter risicoreultaat mag worden verdisconteerd (10 x sterker geacht dan C3), kan ook voor ander vervoer in sterkere tanks een rekentechnische afspraak worden opgesteld.

#### 18 *Meer tankcontainers t.o.v. ketelwagens*

Aard van de risicoreductie: enerzijds vanwege de inhoud en dus stofmassa (hooguit 50% van ketelwagen), anderzijds vanwege de typerende constructie en de afwijkende verladingsprocessen wordt het risico van tankcontainers onjuist in de QRA meegenomen en naar verwachting als te hoog ingeschat.

Overwegingen:

- Er ontbreekt een eigen risicoboordeling van tankcontainers die recht doet aan de kenmerken van deze vervoerswijze;
- Er is behoefte aan betrouwbare informatie over sterktes en faaloorzaken van tankcontainers.

**Advies:** onderzoek naar de merites en faalfrequenties van tankcontainers, en bij gebleken goede resultaten in de berekeningswijze een opsplitsing invoeren voor aantallen ketelwagens en aantallen containers per stofcategorie.

---

#### Referenties

- [1] "Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor" (concept) [Oranjewoud/SAVE], april 2006 (te vinden op [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl)).
- [2] "Uitgangspunten Risicoberekeningen Basisnet Spoor per 1 juni 2008" [AVIV], (Versie 10 dd.) 17 juli 2008.
- [3] "Basisnet Spoor – Overzicht maatregelen doorgaand spoor" [Wg Basisnet Spoor Subgroep Maatregelen], 25 februari 2009.
- [4] "Rapportage Ad-hoc Werkgroep Lokale Maatregelen Spoor", 27 oktober 2009 ;
- [5] "Veiligheidsbalans 2008, Ontwikkeling 1999-2008" [IVW] {juli 2009}.

## BIJLAGE 4

Onderwerp:

Advies subwerkgroep AUK tbv Taskforce Robuustheid

Amersfoort,  
28 april 2010

Projectnummer:

DIVISIE MOBILITEIT

Van:

Opgesteld door:

Afdeling:  
S&B

Ons kenmerk:

Aan:  
Taskforce Robuustheid

Kopieën aan:

### Inleiding:

De Taskforce robuustheid heeft als opgave om mogelijkheden te zoeken voor een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor voor de periode 2020 - 2040 met een factor 1,5 – 2. Dit is de periode ná de vaststelling en in gebruik name van het Basisnet spoor. Om deze groei te kunnen realiseren wordt ingezet op risicoreducerende maatregelen zodat er binnen de risicoruimte van het Basisnet spoor meer vervoer kan plaatsvinden (groefactor vervoer). Daartoe is door de ad hoc werkgroep maatregelen een maatregelenpakket opgesteld.

### Vraag:

Centraal staat de vraag de vraag welke groeimogelijkheden worden gecreëerd door het toepassen van het maatregelenpakket op de knelpunten in het Basisnet. Aan de werkgroep “Alles uit de Kast” is gevraagd om als voorbeeld de Brabantroute op de toepasbaarheid van dit pakket te beoordelen vanuit spoortechnisch oogpunt.

Wat niet is beoordeeld:

In de werkgroep ‘Alles uit de kast’ hebben deskundigen op het gebied van spoorveiligheid in relatie tot externe veiligheid zitting. Toepasbaarheid van de maatregelen zijn dan ook uitsluitend op die aspecten beoordeeld. Voorgestelde maatregelen zijn niet beoordeeld op gevolgen voor de logistiek en bedrijfsvoering noch op kosten in relatie tot de risicoreductie.

**Generiek/locatie specifiek:**

Allereerst wordt onderscheid gemaakt in generieke maatregelen en locatie specifieke maatregelen. De generieke maatregelen zijn in principe toepasbaar op het gehele spoorwegennet. Locatie specifieke maatregelen worden ingezet op die plaatsen waar risico's verhoogd zijn. Dat laatste is veelal het geval door een groot aantal complexe treinbewegingen en/of omdat de omgeving van het spoor dicht bebouwd is.

De informatie in onderstaande tabellen is afkomstig van de notitie van de ad hoc werkgroep maatregelen. De maatregelen die al genomen worden in het kader van het basisnet spoor zijn hier niet genoemd. De tabellen laten zich als volgt lezen:

- A = aanrijding met wegverkeer ; B = botsing met trein ; O = ontsporing ; V = vervolgekans of vervolgschade na een initieel ongeval}

## Generieke maatregelen

In onderstaande tabel zijn de generieke maatregelen kwalitatief beoordeeld op 2 aspecten:

- Een kwalitatieve inschatting van de reductie;
- De verwachte invoeringstermijn in relatie tot de verwachting dat de risico reductie nodig is om ná 2020 verdere groei van het vervoer mogelijk te maken binnen de in BN spoor vastgesteld risicoruimte.

Maatregelen	Speciaal reductie van	Factor waarmee GR maximaal kan wijzigen (= groeifactor vervoer)	Bijdrage risico reductie Kwalitatief (-, +, ++)	Invoerings termijn
5. Verdeling verkeer over de dag (incl. nachtrijden)	B	afhankelijk van (aard van) bebouwde omgeving	Kan aanzienlijk zijn, maar afhankelijk van type omgeving	Kort. Inzetbaar in 2020, maar veel bezwaren.
6. ETCS	B	<b>1.23</b>	Zie kolom 3	Waarschijnlijk deels inzetbaar in 2020, materieel en infrastructuur moet worden aangepast.
10. Videoschouw spoorinfra	O		+/- Systeem wordt nog steeds verbeterd. Traditionele videoschouw wordt nu ondersteund met digitale metingen.	Kort. Inzetbaar in 2020. Landelijk dekkend videoschouwprogramma is al van toepassing
11. Hotboxdetectie <sup>1</sup>	O	<b>1.25-1.43</b>	Zie kolom 3	Kort. Inzetbaar in 2020.
12. Quo Vadis <sup>2</sup>	O	<b>1.25-1.43</b>	Zie kolom 3	Kort. Inzetbaar in 2020.
15. Ontsporingdetectie	V		+	Kort-middellang.. Technische inzetbaar in 2020, wel internationale belemmeringen
16. Extra crashbuffers en/of opklimbeveiliging	V		+	Kort. Inzetbaar in 2020.
17. Méér dikwandige ketels	V		+	Kort-middellang. Inzetbaar in 2020. Aanzienlijke investeringskosten
18. Effecten tankcontainers	V		Nader te onderzoeken, effect hoeft niet per se positief te zijn.	Eerst onderzoeken, maar beperkt vervangen van ketelwagens door tankcontainers kan voor 2020. Volledige vervanging vergt forse investeringen en internationale afstemming.

Voor een aantal van de hierboven genoemde maatregelen wordt hier een nadere toelichting gegeven.

<sup>1</sup> Nummers 11 en 12 zijn complementair en kunnen derhalve als maatregel niet beide apart worden genomen.

## 5. Verdeling over de dag (incl. nachtrijden)

Zie ook [1]. In theorie kan maatregel effectief zijn op m.n. kortere trajecten. Risico's worden kleiner bij flessenhalzen in het Basisnet spoor waar zich veelal kantoren bevinden. In geval van woonbebouwing neemt het risico's bij nachttransporten juist toe. Daarnaast zullen de milieuaspecten trilling en geluid bij nachttransporten juist slecht scoren. Tot slot zijn er de praktisch aspecten in de dienstregeling zoals de beschikbaarheid en alertheid van treinpersoneel. Het zou kunnen dat transporten bij de grens worden tegengehouden omdat er op bepaalde trajecten in Nederland dan alleen s' nachts mag worden gereden. Kortom de maatregel zou op een aantal specifieke trajecten soelaas kunnen bieden, maar er kleven veel bezwaren aan.

## 15. Ontsporingdetectie

Wordt al toegepast in Zwitserland. In European Railway agency (ERA) verband wordt op dit moment discussie gevoerd over de wenselijkheid van deze maatregel.

## Locatie specifieke maatregelen

In onderstaande tabel zijn de locatie specifieke maatregelen kwalitatief beoordeeld op 3 aspecten:

- Een kwalitatieve inschatting van de risico reductie;
- De verwachte invoeringstermijn in relatie tot de verwachting dat de risico reductie nodig is om ná 2020 verdere groei van het vervoer mogelijk te maken binnen de in BN spoor vastgestelde risicoruimte.
- Specifieke belemmeringen die de spoorse situatie in een van de 4 flessehalzen op de Brabantroute op zou kunnen leveren voor het toepassen van de maatregel.

<i>Infrastructurele en/of materiële maatregelen</i>	Speciaal reductie van	Factor waarmee GR maximaal kan wijzigen (= groeifactor vervoer)	Bijdrage risico reductie kwalitatief	Invoerings termijn	Dordrecht/ Breda/ Tilburg/ Eindhoven
2. Groene golf	B	<b>1.23</b>	Zie kolom 3	Kort. Inzetbaar in 2020.	Dordrecht wordt nu al toegepast. Verder alleen capaciteit een belemmering.
4. Scheiden verkeersprocessen	B	<b>1.23</b>	Zie kolom 3	Kort. Inzetbaar in 2020.	In Breda en Tilburg zijn geen bijzondere verkeersprocessen
8. "Verwijderen" wissels	O en B		+	Middellang te combineren met andere werken. Inzetbaar in 2020.	Op een aantal plekken is dit al gedaan in het kader van het Basisnet. Indien het al gedaan is, maar nog niet meegenomen in de berekening kan deze optie worden toegevoegd. Bij aanpassing van het rekenprotocol moet dit naar voren komen.

9. Ontsporing-geleiding	V		+	Kort. Inzetbaar in 2020.	Kan in principe overal.
14. Opvang vloeistof, in of langs de infra	V	(nog) niet kwantificeerbaar	+	Kort. Inzetbaar in 2020.	Toepasbaar vooral daar waar regulier ballast bed ontbreekt

Voor een aantal van de hierboven genoemde maatregelen wordt hier een nadere toelichting gegeven.

## 2. Groene golf

Treinen worden normaal gesproken al zoveel mogelijk een doorgaand pad aangeboden. Een extra risico reductie zou lokaal kunnen en mogelijk ingepast kunnen worden in de dienstregeling, maar heeft een groot capaciteitseffect. Dit omdat meerdere blokken<sup>2</sup> vrij gehouden moeten worden. Een tunnelregiem of een brugregiem zoals bij Dordrecht en Zwijndrecht kan ook als een groene golf worden beschouwd. Hier worden blokken vrijgehouden zodat een zware goederentrein onbelemmerd de helling naar de brug toe kan nemen. Deze risico reductie is niet in het model meegenomen.

## 4. Scheiden verkeersprocessen

Bij het scheiden van verkeersprocessen moet in eerste instantie gedacht worden aan bijzondere processen als het kruisen van het reguliere treinverkeer met het treinverkeer op weg naar wasstraten, tankplaatsen of opstelplaatsen. Deze situaties doen zich voor in Eindhoven en Dordrecht. Indien het onmogelijk wordt gemaakt dat dit soort treinverkeer interfereert met het doorgaande gevaarlijke stoffenvervoer geeft dat een belangrijke risico reductie. Op bepaalde stationslocaties worden juist in de nacht rangeerprocessen voor reizigersmaterieel uitgevoerd. Daar zou deze maatregel dus slecht te rijmen zijn met de maatregel om meer goederenvervoer in de nacht te laten plaatsvinden.

## 8. “Verwijderen” wissels

De maatregel kan aanzienlijke risico reductie opleveren, echter in de praktijk levert zij niet veel winst op in de beschouwde situaties (zie ook rapportage subwerkgroep ‘Alles uit de kast’). Daar waar een spoor situatie wordt (her)ontworpen zou wel met deze maatregel rekening gehouden moeten worden. Daarnaast kan aanvullende risico reductie worden bereikt door korte wissels te vervangen door langere. Hier moet echter wel fysieke ruimte voor zijn.

<sup>2</sup> Een spoortracé van sein tot sein wordt een blok genoemd.

## **Conclusie:**

De subwerkgroep alles uit de kast constateert dat op grond van de voorgestelde maatregelen aanzienlijke risico reductie mogelijk is. Deze risico reductie levert een groeifactor op voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien worden weinig belemmeringen gezien voor het invoeren van de meeste voorgestelde generieke veiligheidsmaatregelen. Wel zien wij beperkingen bij de inzet van dag en nacht rijden (optie 5) en bij de volgende locatie specifieke maatregelen:

- 2. Groene golf
- 4. Scheiden verkeersprocessen
- 8 "Verwijderen" wissels

Het geheel van maatregelen overziend biedt dit vanuit het perspectief van risicoreductie een goed uitzicht op het behalen van de gewenste vervoersgroei binnen de vast te stellen risicoruimte.

Wel merken wij op dat uitsluitend is gekeken naar de haalbaarheid van maatregelen in het kader van het boeken van veiligheidswinst. Zaken als fysieke capaciteit op het spoor, geluid, bedrijfsvoering en kosten etc. zijn hierin niet meegenomen en verdienen bij de uitvoer van het onderzoek van de Taskforce nadere aandacht.

Wij merken wel op dat de door de ad hoc werkgroep maatregelen steeds een maximale risico reductie is gerapporteerd. Wij adviseren dan ook nader onderzoek te doen om een nauwkeurigere kwantificering van de risico reductie te kunnen vaststellen. Bovendien zal moeten worden vastgesteld hoe de risico reductie in het rekenmodel dient te worden opgenomen.

## Referentie:

[1] "notitie van **Ad-hoc werkgroep "Maatregelen Spoor"** betreffende: Inzichten in de kwantificering van maatregelen, besproken: te Amersfoort, op 31 maart 2010.



## MEMO

AAN: Stuurgroep Basisnet  
VAN: Taskforce Vervoer gevaarlijke stoffen 2020 – 2040  
BETREFT: Advies en voortgang van de werkzaamheden van de Taskforce  
DATUM: 25 januari 2011  
KENMERK: TF-29

---

In deze memo is een advies aan de Stuurgroep opgenomen over de te onderzoeken risicoreducerende maatregelen op de spoorinfrastructuur, aan wagens en in de bedrijfsvoering. Tevens is het vertrekpunt aangegeven voor de werkzaamheden van de Taskforce betreffende de routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten slotte is een opmerking gemaakt over de knelpunten die een aantal emplacementen vormt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

**Advies aan de stuurgroep**

De stuurgroep wordt gevraagd in te stemmen met nader onderzoek van de volgende maatregelen op hun bijdrage aan risicoreductie, gevolgd door opnemings van de maatregelen in het rekenmodel:

- A. Inherent veilig vervoer
- B. Langzaam rijden
- C. De groene golf / scheiden verkeersprocessen
- D. Recht berijden wissels/ eiswissels
- E. Ontsporingdetectie
- F. Hot-boxdetectie
- G. Quo Vadis
- H. Crashbuffer / preventie overbuffering
- I. Videoschouw
- J. Eiswissels
- K. Vloeistof opvang
- L. Hittewerende bekleding (alleen bepaling risico reductiefactor, nog geen opnemings in het rekenmodel)

Maatregelen F, G en H zijn of worden al toegepast, maar zijn nog niet opgenomen in het rekenmodel. Daarom adviseert de Taskforce deze als eerste te onderzoeken op hun bijdrage aan risicoreductie, en vervolgens de overige maatregelen (A t/m E en I t/m L). De Taskforce adviseert de overige maatregelen tevens te onderzoeken op inzetbaarheid, kosten en (neven)effecten.

**Inleiding**

Het bedrijfsleven is samen met de ministeries van V&W en VROM (thans ministerie van I&M), IPO en VNG een verkenning gestart om tussen 2020 en 2040 een groeifactor van 1,5 tot 2 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te vinden.

De vraag die hierbij beantwoord moet worden is:

*'Zijn er voldoende risicoreducerende maatregelen te vinden die benodigd zijn om de bereikbaarheid van de chemische clusters en de groei van het transport tot rond 2040 te garanderen binnen de in het ontwerp Basisnet Spoor vastgestelde risicoruimte?'*

De Taskforce richt zich voor het bereiken van deze doelstelling op maatregelen aan

spoorinfrastructuur en wagons respectievelijk op de routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de vergadering van de Stuurgroep van 18 juni 2010 is ingestemd met het memo van 21 mei van de Taskforce, met als bijlagen onder andere de Projectbeschrijving d.d. maart 2010 en het Plan van aanpak van de werkzaamheden d.d. juni 2010. Dit zijn onverkort de stukken aan de hand waarvan de Taskforce haar werkzaamheden uitvoert.

De Taskforce heeft sinds medio juni jl. een selectie gemaakt van veelbelovende risicoreducerende maatregelen die nader(e) onderzoek en/of uitwerking verdienen, gevolgd door opname in het rekenmodel voor externe veiligheid. Tevens wordt gewerkt aan de routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen 2020 – 2040. De Taskforce ligt hiermee goed op schema conform het Plan van aanpak van haar werkzaamheden. Nog altijd geldt hierbij dat er voldoende aanknopingspunten zijn voor het vinden van groei voor het transport met een factor 1,5 tot 2. Het perspectief is daarom niet gewijzigd.

### **Maatregelen**

In de rapportage aan de Stuurgroep van medio juni 2010 was een eerste selectie van veelbelovende maatregelen opgenomen. Daarmee is verder gewerkt in de Taskforce, met ondersteuning van Adviesbureau Save/ Oranjewoud. Een eerste selectie van maatregelen is gemaakt op basis van de criteria "preventieve werking", "geschatte kwantitatieve bijdrage aan risicoreductie" en "beschikbaarheid". Op basis van de aanwezige kennis en expertise van de leden van de Taskforce is een nadere selectie gemaakt en zijn enkele maatregelen toegevoegd. Aldus is de Taskforce tot de volgende lijst gekomen, voorzien van een korte toelichting, met name op de inzetbaarheid. De maatregelen A, B en C zijn niet geheel van elkaar te scheiden, omdat zij elkaar deels overlappen.

- A. Inherent veilig vervoer  
Een mix van maatregelen die vergelijkbaar is met het regime voor chloortreinen op bepaalde routes.
- B. Langzaam rijden  
Plaatselijk inzetbaar, te differentiëren naar soort vervoer, tijd en rijrichting.
- C. De groene golf / scheiden verkeersprocessen  
Op gedeelten van routes inzetbaar.
- D. Recht berijden wissels/ eisswissels  
Plaatselijk inzetbaar.
- E. Ontsporingdetectie  
Maatregel aan de wagons.
- F. Hot-boxdetectie  
Meet mogelijke verhitte of aanlopende remmen en aslagers. Mogelijke uitbreiding ten opzichte van reeds geplande inzet.
- G. Quo Vadis  
Meet de wielbandkwaliteit van de wagons
- H. Crashbuffer / preventie overbuffering  
Beperkt tot het wagonpark waarover zeggenschap mogelijk is, voor het overige afhankelijk van internationale afstemming.
- I. Videoschouw  
Wordt al maximaal toegepast, maar dient nog in het rekenmodel te worden verdisconteerd.
- J. Eisswissels  
Houdt in dat een wissel buiten de rijweg bij rijweginstelling afleidend gestuurd wordt en dat het beveiligingssysteem de stand van de wissel controleert.
- K. Vloeistof opvang  
Lokale maatregel die voorkomt dat er plasbranden ontstaat op risicovolle plaatsen.
- L. Hittewerende bekleding  
Zorgt ervoor dat de tankwagon langer in tact blijft, waardoor langere bestrijding van een brand mogelijk is.

Van deze maatregelen worden de eerste vier als meest invloedrijke gezien voor het slagen van de opdracht. Maatregelen F, G en H zijn of worden al toegepast, maar zijn nog niet opgenomen in het rekenmodel. Daarom is het advies deze als eerste te onderzoeken op hun bijdrage aan risicoreductie. Van de overige maatregelen zal worden nagegaan welke al worden onderzocht op hun risicoreducerend effect. De dan resterende maatregelen zullen worden onderzocht in opdracht van IenM. De Taskforce adviseert de maatregelen A t/m L op te nemen in het rekenmodel. Maatregel L (hittewerende bekleding) echter vooralsnog niet, gegeven de lastige internationale haalbaarheid ten aanzien van deze maatregel op dit moment. Gezien de mogelijk hoge risico reductiefactor en de mogelijke rol die dat kan spelen bij vervoer met wagens met hittewerende bekleding, acht de Taskforce het van belang die factor te kennen.

Per maatregel is intussen een voor zover mogelijk ingevulde factsheet opgesteld, volgens de in de bijlage weergegeven opzet, over onder andere de inzetbaarheid van de maatregelen. De factsheets zullen verder worden gecompleteerd, zodat een goed beeld ontstaat van niet alleen de bijdrage van een maatregel aan risicoreductie, maar ook een schatting van onder andere, de operationele inzetbaarheid, de kosten en de neveneffecten.

### **Vertrekpunt routing 2020**

De Taskforce heeft geconstateerd dat het rijksontwerp basisnet nog wordt aangepast naar aanleiding van de uitkomsten van enkele onderzoeken, zoals afgesproken in het bestuurlijk overleg van juli 2010. Tevens is geconstateerd dat uiterlijk in 2020 PHS aanvullende mogelijkheden voor routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal bieden, maar dat hiervoor geen definitief tracébesluit bestaat. De Taskforce neemt als vertrekpunt voor haar werkzaamheden betreffende de routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen:

- Het rijksontwerp Basisnet, inclusief bestuurlijke afspraken;
- De Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van 4 juni 2010, inclusief toezeggingen van de Minister bij de behandeling hiervan in de Tweede Kamer over alternatieven voor de boog bij Deventer.

### **Emplacementen**

De Taskforce heeft de mogelijkheid om, indien ook dit niet toereikend is, maatregelen buiten haar onderzoeksterrein te signaleren, conform het Plan van aanpak van de Taskforce. In dit verband signaleert de Taskforce dat emplacementen, die onder de Wet milieubeheer vallen, een beperkende factor vormen voor de robuustheid van het Basisnet. Geconstateerd is dat tot 2020 knelpunten ontstaan op emplacementen met het doorgaande vervoer, welke tot 2040 zullen toenemen.

## BIJLAGE

### OPZET FACTSHEETS RISICOREDUCERENDE MAATREGELEN VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN PER SPOOR

1. **Naam van de maatregel**  
Korte term die de maatregel zo goed mogelijk omschrijft.
2. **Type maatregel**
  - Technisch gericht op de infrastructuur.
  - Technisch gericht op materieel.
  - Organisatorisch.
3. **Soort maatregel**
  - Brongericht.
  - Effectgericht.
4. **Invloed van de maatregel op PR en GR**
  - Generiek.
  - Locatiespecifiek.
  - Gericht op respectievelijk voorkomen of beperken van botsingen, ontsporingen en/of vervolgschade.
5. **Toepasbaarheid van de maatregel**  
Gevaarlijke stoffen waarop de maatregel betrekking heeft.
6. **Achtergrond, omschrijving en doel van de maatregel**  
Motivering van de maatregel, omschrijving wat de maatregel inhoudt en het met de maatregel beoogde doel.
7. **Operationele effecten van de maatregel op de bedrijfsvoering**  
Omschrijving van de consequenties van de maatregel voor de bedrijfsvoering van:
  - Infrabeheerder
  - Vervoerders
  - Verladers
8. **Relevante neveneffecten van de maatregel**  
Eventuele neveneffecten van de maatregel op andere risicoreducerende maatregelen.
9. **Bijdrage van de maatregel aan de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen**
  - Gekwantificeerd effect van de maatregel op de groeifactor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
  - Inbedding van de maatregel in het rekenprotocol.
10. **Operationalisering van de maatregel**
  - Aangeven welke partij welke operationele bijdrage moet leveren aan de operationalisering.
11. **Kostenraming van de maatregel**
  - Indicatie van de kosten van de maatregel (investerings- en operationele kosten), zo goed mogelijk onderbouwd en inclusief een indicatie van de nauwkeurigheid.
12. **Nog te achterhalen informatie over de maatregel**
  - Eventuele "witte vlekken" in de punten 6 t/m 11.
13. **Realiseerbaarheid van de maatregel**
  - Indicatie van de realiseerbaarheid, gegeven operationele effecten, eventuele neveneffecten, kosten en operationalisering.
  - Indicatie van de realisatietermijn.
14. **Gebruikte informatiebronnen**
  - Overzicht van de gebruikte informatiebronnen bij het opstellen van de factsheet.
15. **Documentgegevens**
  - Opsteller, versienummer en datum van de factsheet.

**Overleg ministers Eurlings en Cramer met de Taskforce Brabantroute  
op woensdag 14 november 18.15 – 19.15 uur in Den Haag**

De steden en provincies langs de Brabantroute (de spoorverbinding van Kijfhoek tot en met Venlo via o.a. Dordrecht, Breda en Eindhoven) maken zich ernstige zorgen over het toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor dwars door sterk verstedelijkt gebied. Analyses hebben uitgewezen dat de grootste risico's worden veroorzaakt door het vervoer van brandbare gassen. De regio wil dat er voor dit vervoer op korte termijn maatregelen worden genomen. Deze korte termijn maatregelen moeten in een lange termijn perspectief worden gezet. Daarom dringt de regio ook aan op het nemen van maatregelen op middellange en lange termijn.

**AGENDA**

- 1. Opening en welkom door minister Eurlings**
- 2. Aanleiding voor de bijeenkomst: toelichting door bestuurdersdelegatie.**
- 3. Korte termijn (vanaf heden tot gereedkomen Basisnet Spoor)**
  - a. LPG-vervoer**
  - b. Voorkomen roodsein-passages**
  - c. Nieuwe marktverwachting ProRail**
- 4. (Middel)lange termijn**
  - a. Basisnet Spoor**
  - b. Modalshift**
  - c. infrastructuur**
- 5. Specifieke situaties**
  - a. Roosendaal**
  - b. Kijfhoek**
- 6. Afspraken:**
  - a. Inhoudelijk**
  - b. Communicatie**
- 7. Rondvraag en sluiting**



Gemeente Tilburg  
wethouder  
Postbus 90155  
5000 LH Tilburg

Contactpersoon

-

Datum

5 september 2008

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2008/918

Onderwerp

Taskforce Brabanteuroute dd. 11 september 2008

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

3

Uw kenmerk

-

Geachte heer

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de Bestuurlijke Taskforce Brabanteuroute. De bijeenkomst zal worden gehouden op donderdag 11 september van 11.00 tot 12.00 uur bij het ministerie van VenW aan de Plesmanweg 1-6 in Den Haag.

Bijgevoegd treft u de agenda voor de bijeenkomst, het voortgangsoverzicht (agendapunt 2) en het verslag van de vorige bijeenkomst aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze  
DE DIRECTEUR REGIONALE BEREIKBAARHEID EN VEILIG TRANSPORT ,

drs. M.C A Blom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon

Fax 0

Internet

**Bestuurdersdelegatie Taskforce Brabantroute dd. 11 september 2008**

E6  
Bijlage

Organisatie	Bestuurders	Ambtelijke ondersteuning
provincie Limburg	1	
provincie Zuid-Holland		
provincie Noord-Brabant		
gemeente Venlo		
gemeente Eindhoven		
gemeente Helmond		-
gemeente Tilburg		
gemeente Breda		
gemeente Dordrecht (namens Drechtsteden)		
gemeente Roosendaal		
gemeente 's-Hertogenbosch		

## UITNODIGING TASKFORCE BRABANTRROUTE

Op 11 september 2008 komt de Taskforce Brabantroute voor de derde maal bijeen. Het overleg vindt plaats van 11.00 tot 12.00 uur bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Plesmanweg 1-6 in Den Haag. Aan het overleg nemen de Ministers van VenW en VROM en bestuurders uit de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg deel.

### AGENDA

**1. Opening door Minister Eurlings**

**2. Terugblik overleg 14 november 2007**

Voorgestelde bestuurlijke afspraak:

De bijgevoegde voortgangsrapportage wordt voor kennisgeving aangenomen. De huidige ambtelijke werkgroep zal de voortgang van de gemaakte afspraken (inclusief de afspraken die vandaag daaraan worden toegevoegd) blijven bewaken en zal hierover verslag uitbrengen aan de minister van VenW, die op zijn beurt de leden van de taskforce in het tweede kwartaal van 2009 schriftelijk zal informeren.

**3. Regionale financiering ATBvv**

Voorgestelde bestuurlijke afspraak:

De provinciebesturen van Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg spannen zich in om de benodigde financiële middelen vrij te maken op hun begroting om aanvullend op de eerder afgesproken 100 seinen extra 115 seinen te beveiligen tegen 'door rood rijden bij lage snelheid' door het aanbrengen van ATBvv en beraden zich in dit verband op eventueel daaraan te verbinden voorwaarden.

**4. Monitoring vervoer gevaarlijke stoffen op de Brabantroute**

Voorgestelde bestuurlijke afspraak:

De minister van VenW zal met ingang van 1 januari 2009 en vervolgens ieder kwartaal (laten) bekendmaken hoeveel gevaarlijke stoffen de afgelopen 12 maanden per spoorroute zijn vervoerd.

**5. Rondvraag en sluiting**



**Verslag**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

E8

## Deelnemers

Wethouder . (Roosendaal),  
 minister Cramer (Ruimte en Milieu),  
 minister Eurlings (VenW), gedeputeerde  
 (prov. Zuid-Holland),  
 wethouder (Venlo), wethouder  
 (Eindhoven), wethouder  
 (Dordrecht), gedeputeerde  
 (prov.  
 Noord-Brabant), (namens  
 gedeputeerde ) (Limburg),  
 wethouder (Breda)

## Afschrift aan

Verslag van de Bestuurlijke Taskforce  
 Brabantroute

Nummer

Datum verslag  
 16 november 2007

Opgemaakt door

Datum bespreking  
 14 november 2007

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

-

**1. Opening en welkom**

Minister Eurlings opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Hij geeft aan dat hij de zorgen van de bestuurders langs de Brabantroute over het vervoer van gevaarlijke stoffen, begrijpt. Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee. Daarom wordt er in internationale regelgeving strenge eisen gesteld aan dat vervoer. Het vervoer voldoet aan die eisen. Maar het kan natuurlijk altijd nog veiliger. Daarom spant zijn ministerie zich in om met alle betrokken landen internationale regels met regelmaat aan te passen aan de nieuwste inzichten en de stand van de techniek. Het bedrijfsleven werkt daarin mee. Maar ook in Nederland zelf kunnen we aanvullend het nodige doen. In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen zijn daartoe twee sporen benoemd: de ontwikkeling van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het stimuleren van permanente verbetering van de veiligheid. Vandaag zullen we het vooral hebben over of hetgeen we al doen, tegemoet komt aan de zorgen of dat extra maatregelen nodig zijn.

Minister Eurlings geeft aan dat hij het beeld dat gisteren in de media werd gepresenteerd dat zowel de risico's, als het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute enorm gaan groeien omdat de Betuweroute niet wordt gebruikt, niet

**Programma Veiligheid**

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag  
 Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

## Telefoon

Fax 070 :

E-mail hei

Internet

herkent. Hij is er van overtuigd dat de Betuweroute een belangrijke rol gaat spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en dat zodra vervoerders voldoende locomotieven hebben, ze van de Betuweroute gebruik zullen maken, omdat deze voordelen heeft boven de Brabante route. Daardoor zal op korte termijn het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabante route af gaan nemen. Zonder ingrijpen van de overheid zal vanwege de verwachte groei van het goederenvervoer op middellange termijn het vervoer over de Brabante route weer kunnen toenemen. Maar ook dan zal naar verwachting rond 2020 het vervoer van gevaarlijke stoffen niet uitkomen boven het niveau van 2006.

En dat is zonder overheidsingrijpen. Maar we gaan wél ingrijpen. Met de volgende set van maatregelen gaan we er voor zorgen dat er minder gevaarlijke stoffen over de Brabante route gaan.

In het Basisnet Spoor gaan we het vervoer routeren en gebruiksruidtes vaststellen, zodat waar mogelijk de Betuweroute wordt benut en de Brabante route ontlast. Verder zullen prijsprikkels worden gehanteerd om het gebruik van de Betuweroute aantrekkelijker te maken dan de Brabante route. En tenslotte willen we afspraken maken met het bedrijfsleven over het gebruik van de Betuweroute en over het anders samenstellen van treinen om zgn. warme bleve's te voorkomen en daarmee risico's verder te beperken.

Hij kan melden dat hij gisteren met de president-directeur van Shell heeft afgesproken dat vanaf begin 2008 hun lpg-treinen over de Betuweroute in plaats van over de Brabante route gaan rijden. Dit zal nog in een intentieverklaring worden bevestigd. Shell neemt het voortouw om ook andere oliebedrijven achter deze afspraak te krijgen. Met deze maatregelen zal het vervoer van gevaarlijke stoffen in omvang en risico's afnemen ten opzichte van 2006. Maar Brabante route helemaal sluiten voor vervoer gevaarlijke stoffen zal niet gebeuren, omdat voor sommige bedrijven, zoals bijv. DSM en SABIC, de Betuweroute geen alternatief is.

Er wordt gevraagd naar de nieuwe Marktverwachtingen van ProRail. Worden ze nog bijgesteld? Wanneer en hoe worden ze gepubliceerd? Wat betekenen ze voor de bouwplannen van gemeenten en voor de tussen het Rijk en gemeenten gemaakte bestuurlijke afspraken? Minister Furlings antwoordt dat de Marktverwachtingen, ook naar het oordeel van het Kennisinstituut voor Mobiliteit, plausibel zijn en bruikbaar als input voor het Basisnet. Over tijdstip en wijze van aanbieden, vindt nog overleg plaats. Hierop zullen de bewindslieden terugkomen in de stand van zaken brief over het Basisnet die binnenkort aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De bewindslieden benadrukken dat in ieder geval bestaande bestuurlijke afspraken tussen Rijk en gemeenten (zoals NSP en BIRK) gerespecteerd zullen worden.

## **2. Aanleiding voor de bijeenkomst:: toelichting bestuurdersdelegatie**

geeft mede namens de andere aanwezigen aan erg blij te zijn met deze bijeenkomst. Ze is ook blij te horen dat het de minister ernst is. In eerdere brieven van de minister had zij deze sense of urgency nog niet bespeurd. Zij is blij dat dat toch het geval is. De opgave voor vandaag is om concrete afspraken inclusief bijbehorend tijdsplan te maken voor de korte termijn en om visies voor de lange termijn uit wisselen.

merkt op dat de Brabanthroute niet alleen de provincie Noord-Brabant aangaat, maar dat ook gekeken moet worden wat de maatregelen betekenen voor binnenstedelijke ontwikkeling in Zuid-Holland. Hij noemt in dit verband Dordrecht en Kijfhoek.

### **3. Korte termijn**

De volgende korte termijn maatregelen worden afgesproken:

1. VenW en VROM reserveren uit de rijksbrede Externe Veiligheids-middelen voor veiligheidsmaatregelen aan het spoor € 5 mln voor invoering van o.a. ATBvv (waaronder Tilburg-west) op de meest risicovolle stationslocaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland. Dit zal meelopen in het bestaande STS-programma dat voor 1-1-2009 geïmplementeerd moet zijn.
2. VenW en VROM reserveren uit de rijksbrede EV-middelen € 1,35 mln voor veiligheidsverbeterende maatregelen (zoals beschikbaarheid van bluswater en bereikbaarheid van het spoor voor hulpverleners) in 2008 op de meest risicovolle stationslocaties die in belangrijke mate zijn gesitueerd langs de Brabanthroute.
3. VenW en VROM spannen zich in om in navolging van de reeds met Shell gemaakte afspraak ook met BP en met de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) afspraken te maken die inhouden dat BP en mogelijk andere bedrijven zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de Betuweroute.
4. VenW en VROM spannen zich in om met Shell, BP, DSM en SABIC afspraken te maken die inhouden dat deze bedrijven vooruitlopend op de ontwikkeling van het Basisnet Spoor al op vrijwillige basis LPG zodanig vervoeren dat een warme bleve wordt voorkomen. Indien DSM en SABIC gebruik gaan maken van andere routes dan de Brabanthroute (i.c. de routes via Maastricht en/of Weert-Budel) voor stromen tussen Geleen en België, dan zullen de bestuurders van gemeenten en provincies langs de Brabanthroute deze lijn ondersteunen.

### **4. Middellange termijn:**

De volgende middellange termijnmaatregelen (2008-2009) worden afgesproken:

5. VenW en VROM zullen –samen met alle andere partners in het Basisnetproces- bij de vormgeving van het Basisnet Spoor de mogelijkheden om gevaarlijke stoffen te routeren actief benutten om de Brabanthroute zoveel mogelijk te ontlasten.
6. VenW en VROM zullen –samen met alle andere partners in het Basisnetproces- bij de vormgeving van het Basisnet Spoor de mogelijkheden betrekken om eventuele na routing lokaal resterende veiligheidsknelpunten op te lossen door langzamer te rijden, instellen van tijdsvensters, op extra plaatsen ATBvv aan te brengen, e.d.

### **5. Lange termijn:**

De volgende lange termijnmaatregelen worden afgesproken:

7. Bij het ontwikkelen van een routestrategie goederenvervoer als vervolg op de LMCA Spoor zal expliciet gekeken worden naar het vervoer van gevaarlijke stoffen en de wenselijkheid, mogelijkheden en belemmeringen (w.o. potentiële "verbindings-

bogen" in het spoornetwerk) om dat vervoer langs andere routes af te wikkelen; daarvoor worden de inzichten vanuit Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen ingebracht.

8. In de LMCA-planstudie corridor Den Haag-Rotterdam-Eindhoven zal ook gekeken worden naar de situatie in Dordrecht.

**6. Overige afspraken:**

9. De ministers van VenW en VROM zullen in het voorjaar van 2008 een werkbezoek brengen aan Roosendaal om uitvoeriger kennis te nemen van de kansen en beperkingen aldaar.
10. VenW en VROM zijn bereid samen met de provincie Zuid-Holland na te gaan welke belemmeringen de verlening van de milieuvergunning voor Kijfhoek of het functioneren van het Basisnet Spoor in de weg staan.
11. De Taskforce zal de voortgang van de gemaakte afspraken in het voorjaar van 2008 bespreken.

Tenslotte wordt de tekst van het uit te brengen persbericht besproken.

**7. Rondvraag en sluiting**

Minister Eurlings concludeert dat alle aanwezigen er met de afgesproken maatregelen vertrouwen in hebben dat zowel de risico's als het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabante route zullen afnemen.

**Stand van zaken uitwerking afspraken Taskforce Brabantroute 14/11/07****1) ATBvv****Afspraak**

VenW en VROM reserveren uit de rijksbrede Externe Veiligheids-middelen voor veiligheidsmaatregelen aan het spoor € 5 mln voor invoering van o.a. ATBvv (waaronder Tilburg-west) op de meest risicovolle stationslocaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland. Dit zal meelopen in het bestaande STS-programma dat voor 1-1-2009 geïmplementeerd moet zijn.

**Stand van zaken**

Om het "door rood licht rijden" van personen- en goederentreinen bij snelheden onder 40 km/u (dan werkt het ATB-veiligheidssysteem niet) te reduceren, worden in 2008 1000 plekken in het Nederlandse spoorwegnet voorzien van ATBvv. ATBvv brengt ook bij lage snelheden treinen automatisch tot stilstand indien door rood licht wordt gereden.

De selectie van die 1000 seinen is tot stand gekomen op basis van een methodiek waarin vooral is gekeken naar de casuïstiek van "door rood licht rijden". Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen personen- en goederentreinen en is ook niet specifiek gekeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Om uitvoering te kunnen geven aan de afspraak dat VenW en VROM € 5 mln. investeren voor de realisatie van ATBvv op de meest risicovolle stationslocaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland, is door ProRail een inventarisatie uitgevoerd welke seinen hiervoor in aanmerking komen.

Binnen het oorspronkelijke "1000-seinen"-programma wordt op 215 locaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland al ATBvv geïnstalleerd. Omdat het grootste risico en gevolg optreedt bij een zijdelingse aanrijding met een trein met gevaarlijke stoffen, stelt ProRail voor de extra ATBvv te installeren bij seinen op de toeleidende sporen naar de routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor geheel Nederland gaat het om 438 seinen die aan dat criterium voldoen én niet zijn opgenomen in het oorspronkelijke "1000-seinen"-programma. Daarvan liggen er 215 in Zuid-Nederland en Zuid-Holland.

Omdat met een budget van € 5 mln. 100 extra seinen van ATBvv kunnen worden voorzien, is ProRail gevraagd deze 215 seinen nader te prioriteren. Deze prioritering is uitgevoerd op basis van systematiek die ook voor de oorspronkelijke 1000 seinen is gehanteerd. Uit de rapportage dd. 23 juni 2008 van ProRail blijkt dat 93 seinen een score hebben van 73 of hoger. Aan ProRail is op 7 juli 2008 opdracht gegeven deze 93 seinen plus sein 74 bij Tilburg West, waar in de zomer van 2007 bijna een aanrijding plaats vond tussen een personentrein en een trein met gevaarlijke stoffen, van ATBvv te voorzien. ProRail heeft aangegeven dit uiterlijk medio 2009 te zullen realiseren. Om aanbestedingstechnische redenen konden deze 100 seinen niet meelopen in het oorspronkelijke "1000-seinen"-programma. ProRail heeft wel aangegeven dat zo mogelijk 10 tot 20 seinen van de 94 seinen, waaronder sein 74 bij Tilburg West, nog in 2008 van ATBvv zullen worden voorzien.

Om tot een totaal van 100 seinen te komen, zijn namens de Taskforce Brabantroute uit de 35 seinen met een score van 72 nog 6 extra seinen aangewezen gelijkelijk verdeeld over Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland.

Er resteren dan in Zuid-Nederland en Zuid-Holland 115 seinen op de toeleidende sporen naar de routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, die nog niet van ATBvv worden voorzien. ProRail is bereid ook deze seinen met ATBvv uit te rusten indien de betreffende regio's voorzien in de benodigde financiering (€ 5,75 mln.).

## **2) Veiligheidsverbeterende maatregelen**

### **Afspraak**

VenW en VROM reserveren uit de rijksbrede EV-middelen € 1,35 mln voor veiligheidsverbeterende maatregelen (zoals beschikbaarheid van bluswater en bereikbaarheid van het spoor voor hulpverleners) in 2008 op de meest risicovolle stationslocaties die in belangrijke mate zijn gesitueerd langs de Brabanthroute.

### **Stand van zaken**

Op basis van het Groepsrisico zoals berekend in het ANKER-rapport (november 2005) zijn 4 stationslocaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland - Roosendaal, Tilburg, Eindhoven en Rotterdam- geselecteerd voor het treffen van maatregelen om de bereikbaarheid van het doorgaande spoor voor hulpverleners en de beschikbaarheid van bluswater te verbeteren. ProRail heeft een inventarisatie en kostenschatting gemaakt van de benodigde maatregelen. Het gaat om een bedrag van € 1,5 tot € 2,9 mln. voor deze vier locaties gezamenlijk.

Na accordering van het rapport en opdrachtverlening door VenW zal de uitvoering van de maatregelen starten. Als eerste stap zal ProRail in contact treden met de betreffende gemeenten om tot een gedeeld beeld over de benodigde aanpassingen te komen. Met Roosendaal is dat contact inmiddels gelegd, zodat de maatregelen voor het doorgaande spoor gecombineerd kunnen worden met soortgelijke maatregelen voor het emplacement die in het kader van het PAGE-project worden uitgevoerd. Nadat met de betreffende gemeenten tot een gedeeld beeld is gekomen, zal ProRail een planning voor de uitvoering van de werkzaamheden maken. Deze planning zal afhankelijk zijn van de aard van de maatregelen, eventueel vereiste vergunningen, eventuele combinatie met andere werkzaamheden en of al dan niet baanvakken buiten gebruik moeten worden gesteld om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren.

## **3) Gebruik van de Betuweroute**

### **Afspraak**

VenW en VROM spannen zich in om in navolging van de reeds met Shell gemaakte afspraak ook met BP en met de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) afspraken te maken die inhouden dat BP en mogelijk andere bedrijven zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de Betuweroute.

### **Stand van zaken**

BP en Shell hebben schriftelijk toegezegd zoveel mogelijk de Betuweroute te zullen gaan gebruiken voor het vervoer van lpg. Tot 15 juni 2008 golden capaciteitsbeperkingen op de Betuweroute. Die beperkte capaciteit werd volledig benut door goederentreinen van en naar Rotterdam. Op 15 juni 2008 zijn de capaciteitsbeperkingen opgeheven. De minister van VenW heeft beide bedrijven in juli per brief gevraagd hem uiterlijk eind september te informeren over de praktische invulling van hun toezegging (in harde vervoerscijfers) over de periode half juni tot half september 2008. Deze informatie zal worden opgenomen in de in oktober 2008 aan de Tweede Kamer aan te bieden halfjaarlijkse voortgangsrapportage Betuweroute.

Uit de rapportage van Shell en BP zal overigens waarschijnlijk nog niet veel kunnen worden afgeleid. In de zomer wordt er doorgaans weinig tot geen lpg per spoor vanuit Vlissingen vervoerd naar Duitsland. De lpg in kwestie wordt namelijk gebruikt om te koken en te stoken en daarom vooral 's winters vervoerd. Pas eind 2008, begin

2009 zal er dus een wat duidelijker beeld ontstaan van de verwachte verplaatsing van deze specifieke vervoersstroom.

Met andere bedrijven die lpg per spoor laten vervoeren, heeft VenW nog geen contact opgenomen. Het is erg lastig te achterhalen welke bedrijven dat zijn. Daar komt bij dat het hier om een tamelijk bewegelijke internationale markt gaat. Bedrijven komen en gaan, en de routes waarover wordt vervoerd, variëren al naar gelang de ontwikkeling van vraag en aanbod. VenW geeft er daarom de voorkeur aan om eerst af te wachten hoe de toezeggingen van Shell en BP uitpakken.

#### **4) Warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen**

##### **Afspraak**

VenW en VROM spannen zich in om met Shell, BP, DSM en SABIC afspraken te maken die inhouden dat deze bedrijven vooruitlopend op de ontwikkeling van het Basisnet Spoor al op vrijwillige basis LPG zodanig vervoeren dat een warme bleve wordt voorkomen. Indien DSM en SABIC gebruik gaan maken van andere routes dan de Brabante route (i.c. de routes via Maastricht en/of Weert-Budel) voor stromen tussen Geleen en België, dan zullen de bestuurders van gemeenten en provincies langs de Brabante route deze lijn ondersteunen.

##### **Stand van zaken**

DSM heeft in het principe-akkoord<sup>1</sup> met het Rijk over het beëindigen van het structurele ammoniakvervoer per spoor tussen Geleen en IJmuiden, het principe van "warme bleve-vrij rijden" onderschreven en toegezegd dat het het transport van gevaarlijke stoffen per spoor zodanig zal (laten) organiseren dat een warme bleve wordt voorkomen.

De CTGG, een samenwerkingsverband van bedrijven die gevaarlijke stoffen verladen en vervoeren, heeft aangeboden op basis van de uitkomsten van een uit te voeren haalbaarheidsonderzoek een convenant met het Rijk te willen sluiten over "warme bleve-vrij rijden". Dit onderzoek zal onder regie van VenW worden uitgevoerd in drie fasen. In fase 1 (september-december 2008) wordt gefocust op de logistieke en financiële consequenties en de belangrijkste uitgangspunten voor een convenant; in fase 2 op de te verwachten veiligheidswinst en de inhoud van het convenant. In fase 3 staat het definitief vormgeven aan en sluiten van het convenant centraal. Fase 1 is inmiddels gestart.

#### **5) Basisnet Spoor**

##### **Afspraak**

VenW en VROM zullen –samen met alle andere partners in het Basisnetproces- bij de vormgeving van het Basisnet Spoor de mogelijkheden om gevaarlijke stoffen te routeren actief benutten om de Brabante route zoveel mogelijk te ontlasten.

##### **Stand van zaken**

In het kader van het Basisnet Spoor worden verschillende routeringsvarianten onderzocht. Uitgangspunt bij de uiteindelijke keuze van de voorkeursroutes en de vaststelling van de daaraan gekoppelde gebruiksruimtes voor het vervoer is een optimaal gebruik van de Betuweroute en ontlasting van de Brabante route. Toepassing

---

<sup>1</sup> Het begin april gesloten principe-akkoord tussen Rijk en DSM zou binnen drie maanden worden uitgewerkt in een convenant waarbij ook de provincies Noord-Holland en Limburg als partij zullen worden betrokken. Deze planning is niet gehaald, vanwege enkele resterende geschilpunten tussen Rijk en DSM.

van dit uitgangspunt zou kunnen leiden tot verschuiving van vervoer waardoor mogelijk Dordrecht, Den Bosch en Maastricht extra stromen langs krijgen. Indien dit leidt tot knelpunten, zal gaandeweg het Basisnetproces overleg met deze gemeenten (net als met andere knelpuntgemeenten) plaatsvinden over mogelijke oplossingen.

De planning van het Basisnet Spoor is als volgt. In november zal een voorlopig ontwerp voor het Basisnet Spoor, tezamen met de definitieve ontwerpen van de Basisnetten Weg en Water, aan de Tweede Kamer worden aangeboden. De concept-brief aan de Tweede Kamer zal worden besproken in het Bestuurlijk Overleg<sup>2</sup> op 29 oktober.

Het voorlopig ontwerp Spoor zal o.a. bevatten:

-een beschrijving van huidige situatie (2007) en vier uitvoeringsvarianten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor:

- a. verwachte situatie 2020 zonder beleidsingrijpen (d.w.z. zonder Basisnet);
- b. verwachte situatie 2020 bij optimale benutting bestaande infrastructuur (incl. Betuweroute en Hanzelijn);
- c. voorkeursvariant spoorsector zoals door de spoorsector (ProRail, NS en BRG) ingebracht in het programma hoogfrequent spoor (PHS) waarin aanleg extra infrastructuur<sup>3</sup> is voorzien;
- d. uitgebreide variant: voorkeursvariant spoorsector plus vanuit EV-optiek wenselijke extra infrastructuur<sup>4</sup>.

-een beschrijving en analyse van de knelpunten voortvloeiend uit de huidige situatie en variant a;

-een vergelijking van de uitvoeringsvarianten met name inzoomend op het probleemoplossend vermogen van optimale benutting en nieuwe infrastructuur;

-een indicatie van het probleemoplossend vermogen van specifieke maatregelen.

Voor het omzetten van het voorlopig ontwerp Spoor in een definitief ontwerp zal naar verwachting nog een jaar nodig zijn; d.w.z. tot najaar 2009. Deze doorlooptijd wordt bepaald door:

- de omvang en de aard van de knelpunten; hoe meer en hoe knellender de knelpunten hoe intensiever het overleg met de gemeenten over het oplossen van deze knelpunten zal zijn;
- de doorlooptijd van het RIVM-onderzoek naar de rekenmodellen;
- voortgang besluitvorming in PHS.

De concept-planning<sup>5</sup> van het Basisnet Spoor na aanbieding van het voorlopig ontwerp Spoor aan de Tweede Kamer is als volgt:

- optimaliseren verschillende varianten (nov. 2008 t/m februari 2009);
- onderzoek veiligheidseffect specifieke maatregelen door RIVM (vanaf juni 2008 tot april 2009);

---

<sup>2</sup> Deelnemers: ministers VenW en VROM; drie gedeputeerden; twee wethouders plus directeur VNG; secretaris Stadsregio's; voorzitters van de drie vervoerskoepelorganisaties (weg, water en spoor); voorzitters van drie verladerskoepelorganisaties (VNCI, CTGG, VNPI).

<sup>3</sup> Zie punt 7.

<sup>4</sup> Het betreft:

- een ontsluiting naar het zuiden van Chemelot, zodat stromen tussen Chemelot en Frankrijk niet meer door Noord-Brabant hoeven;
- aanleg noord-westboog bij Geldermalsen, zodat stromen tussen Rotterdam en Amsterdam/Noord-Nederland hier de Betuweroute open en af kunnen;
- aanleg verbinding Zeeland-Antwerpen, zodat deze stromen niet meer via Roosendaal hoeven.

<sup>5</sup> Deze concept-planning is nog niet geaccordeerd door Stuurgroep Basisnet en minister VenW.



- overleg met gemeenten over knelpunten (feb. t/m juni 2009);
- kosten/baten-analyse knelpuntoplossingen (juni t/m sept. 2009);
- opstellen definitief ontwerp Basisnet Spoor (sept. 2008 t/m sept. 2009).

## **6) Lokale veiligheidsmaatregelen**

### **Afspraak**

VenW en VROM zullen –samen met alle andere partners in het Basisnetproces- bij de vormgeving van het Basisnet Spoor de mogelijkheden betrekken om eventuele na routing lokaal resterende veiligheidsknelpunten op te lossen door langzamer te rijden, instellen van tijdsvensters, op extra plaatsen ATBvv aan te brengen, e.d.

### **Stand van zaken**

In het ad 5) genoemde overleg met gemeenten over het oplossen van knelpunten zullen met name lokaal te treffen veiligheidsmaatregelen aan de orde komen. In het Basisnetproces is een inventarisatie gemaakt van mogelijke maatregelen die kunnen worden ingezet.

## **7) Routestrategie goederenvervoer**

### **Afspraak**

Bij het ontwikkelen van een routestrategie goederenvervoer als vervolg op de LMCA Spoor zal expliciet gekeken worden naar het vervoer van gevaarlijke stoffen en de wenselijkheid, mogelijkheden en belemmeringen (w.o. potentiële "verbindingsbogen" in het spoornetwerk) om dat vervoer langs andere routes af te wikkelen; daarvoor worden de inzichten vanuit Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen ingebracht.

### **Stand van zaken**

Doel van de planstudie Routestrategie goederenvervoer die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor<sup>6</sup> wordt uitgevoerd, is het mogelijk maken dat goederentreinen buiten de primaire reizigerscorridors om worden gerouteerd, zodat er capaciteit vrijkomt voor extra reizigerstreinen op deze corridors.

Door de spoorsector (ProRail, NS, Belangenvereniging Railgoederenvervoer) is een routestrategie ontwikkeld met als kern het optimaal benutten van de Betuweroute. Daarvoor worden de volgende inframaatregelen die ook vanuit EV-optiek relevant zijn, voorgesteld:

- maatregelen aan IJssellijn (zodat stromen die bij Hengelo de grens overgaan via Betuweroute kunnen worden geleid);
- verlengen zuid-oostboog bij Geldermalsen (zodat meer en langere goederentreinen vanuit/naar het zuiden hier de Betuweroute op/af kunnen);
- aanleg zuid-westboog bij Geldermalsen (zodat stromen tussen Rotterdam en Limburg hier de Betuweroute op en af kunnen).

Deze PHS-routestrategie is één van de varianten die in het Basisnet wordt doorgerekend op EV-effecten en vergeleken met de variant zonder extra infrastructuur, zodat duidelijk wordt wat het probleemoplossend vermogen van het voorgestelde infrastructuurpakket zal zijn. De uitkomsten van die doorrekening en vergelijking worden vervolgens ingebracht in het PHS-besluitvormingstraject.

## **8) Planstudie corridor Den Haag-Rotterdam**

### **Afspraak**

---

<sup>6</sup> PHS is het vervolg op de LMCA-Spoor.

In de LMCA-planstudie corridor Den Haag-Rotterdam-Eindhoven zal ook gekeken worden naar de situatie in Dordrecht.

#### **Stand van zaken**

De focus van deze PHS-planstudie ligt weliswaar op het traject Den Haag-Rotterdam, maar het onderzoeksgebied loopt van Schiphol tot Eindhoven. Dordrecht is dus onderdeel van het onderzoeksgebied. Omdat het deeltraject Rotterdam-Dordrecht een belangrijke corridor is voor personen- én goederenvervoer, zal op basis van de resultaten van de planstudie Routestrategie goederenvervoer een nadere afweging worden gemaakt of het deeltraject Rotterdam-Dordrecht aan de focus zal worden toegevoegd.

### **9) Werkbezoek Roosendaal**

#### **Afspraak**

De ministers van VenW en VROM zullen in het voorjaar van 2008 een werkbezoek brengen aan Roosendaal om uitvoeriger kennis te nemen van de kansen en beperkingen aldaar.

#### **Stand van zaken**

Minister Cramer (minister Eurlings was op het laatste moment verhinderd) heeft op 26 maart Roosendaal bezocht. Daarmee is deze actie uitgevoerd.

Als follow-up is een Plan van Aanpak Spoorzone Roosendaal opgesteld. Het doel van dit onderzoek is tweeledig:

- Het in kaart brengen van het EV-probleem van Roosendaal, inclusief mogelijke oplossingen en de kosten daarvan;
- Het inventariseren van mogelijkheden tot ontwikkeling van de spoorzone om daarmee EV-oplossingen te financieren.

Als op basis van dit onderzoek een sluitende businesscase ontwikkeld kan worden, kan Roosendaal als voorbeeldproject opgenomen worden in het Programma Spoorzoneontwikkeling. Dit is een lopend programma van VROM, VenW, ProRail en NS om gemeenten te ondersteunen bij de ontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones.

### **10) Kijfhoek**

#### **Afspraak**

VenW en VROM zijn bereid samen met de provincie Zuid-Holland na te gaan welke belemmeringen de verlening van de milieuvergunning voor Kijfhoek of het functioneren van het Basisnet Spoor in de weg staan.

#### **Stand van zaken**

Onder regie van de Provincie Zuid-Holland hebben de betrokken partijen (provincie, ProRail, gemeente Zwijndrecht, VROM en V&W) onderzocht welke belemmeringen de verlening van de milieuvergunning voor Kijfhoek in de weg staan. Gezamenlijke conclusies zijn: (1) dat er slechts één belemmering is, namelijk de discotheek Blue Lagoon te Zwijndrecht die - gezien vanuit de externe veiligheid - te dicht bij Kijfhoek ligt; (2) dat die discotheek uitgekocht moet worden, en (3) dat het bestemmingsplan moet worden aangepast om een dergelijke vestiging onmogelijk te maken. PZH, ProRail, V&W en VROM leveren gezamenlijk de menskracht en het benodigde budget voor deze operatie. Daardoor bestaat concreet zicht op de verlening van een robuuste en toekomstvastе emplacementvergunning voor Kijfhoek op afzienbare termijn. Deze actie is daarmee uitgevoerd.

## **11) Voortgangsoverleg**

### **Afspraak**

De Taskforce zal de voortgang van de gemaakte afspraken in het voorjaar van 2008 bespreken.

### **Stand van zaken**

Vanwege agendaproblemen kon het voortgangsoverleg van de Taskforce niet plaats vinden in het voorjaar. Met het vaststellen van de bijeenkomst op 11 september 2008 is deze actie uitgevoerd.



Aan de deelnemers van de Taskforce Brabantroute

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

15 oktober 2008

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

VenW/DMGO-2008/3280

-

Onderwerp

Overleg Taskforce Brabantroute dd. 11/09/2008

Geachte deelnemers Taskforce Brabantroute,

Hierbij stuur ik u het verslag van het overleg van de Taskforce Brabantroute gehouden op 11 september 2008.

Tijdens het overleg heeft minister Eurlings toegezegd u nadere informatie te zullen verstrekken over het tariefsysteem dat geldt voor Betuweroute en Brabantroute. Bijgaand treft u de gevraagde informatie aan in de vorm van een kopie van de brief met bijlagen over de gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer die de minister op 11 februari 2008 naar de Tweede Kamer heeft gezonden.

Tevens heeft hij toegezegd rond half oktober 2008 een streefdatum te noemen voor het afsluiten van het convenant met het bedrijfsleven over het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Na overleg met de voorzitter van de CTGG kan ik u melden dat er naar wordt gestreefd het convenant in juni 2009 te sluiten. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van de uit te voeren fases in het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR REGIONALE BEREIKBAARHEID EN VEILIG TRANSPORT ,

drs. M C.A. Blom

**Verslag**Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Transport en Luchtvaart

E12

**Deelnemers**

wethouder (Roosendaal),  
 directeur-generaal (VROM),  
 wethouder ('s Hertogenbosch),  
 minister Eurlings (VenW), gedeputeerde  
 (prov. Zuid-Holland),  
 wethouder (Tilburg),  
 wethouder (Helmond),  
 wethouder (Venlo), gedeputeerde  
 (prov. Limburg), wethouder  
 (Eindhoven), wethouder  
 (Dordrecht), gedeputeerde  
 (prov. Noord-Brabant), wethouder  
 (Breda)

Verslag van de Bestuurlijke Taskforce  
 Brabantroute

Nummer  
 VenW/DGMO-2008/2561

Datum verslag  
 12 september 2008  
 Datum bespreking  
 11 september 2008

Opgemaakt door

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

**1. Opening en welkom**

Minister Eurlings opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Door wederzijdse agendaproblemen lukte het niet om deze bijeenkomst nog voor de zomer te plannen. Hij verontschuldigt minister Cramer die op dit moment in de Tweede Kamer moet zijn. Zij wordt vervangen door de directeur-generaal Milieu.

excuseert zich voor de grote delegatie. Dat was niet de bedoeling en zal een volgende keer worden voorkomen. Zij deelt mee dat ook de gemeente 's Hertogenbosch, hoewel niet aan de Brabantroute gelegen, zich heeft aangesloten. Dit omdat verschuiving van vervoersstromen mogelijk tot een grotere belasting van 's Hertogenbosch kan leiden. Het kan volgens haar niet de bedoeling zijn dat het oplossen van problemen op de ene plek leidt tot extra problemen op andere plekken.

**Programma Veiligheid**

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag  
 Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

## 2. Terugblik overleg 14 november 2007

Minister Eurlings verwijst naar de bij de agenda gevoegde voortgangsrapportage en vraagt of de deelnemers hiermee kunnen instemmen.

wil naar aanleiding van de voortgangsrapportage graag drie punten expliciet aan de orde stellen: het gebruik van de Betuweroute, het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen en de planning van het Basisnet.

wijst op de concrete afspraken die in goed overleg tussen alle partijen zijn gemaakt over het wegnemen van de belemmeringen voor de verlening van een nieuwe milieuvergunning voor Kijfhoek.

Ten aanzien van het gebruik van de Betuweroute vraagt of het tariefsysteem het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute in plaats van over het gemengde net, voldoende stimuleert. Zij zou hier graag nadere informatie over ontvangen.

Minister Eurlings zegt dit toe. Hij geeft verder aan dat het gebruik van de Betuweroute toeneemt naarmate er meer geschikte locomotieven beschikbaar komen. In Duitsland wordt hard gewerkt om de capaciteit van het op de Betuweroute aansluitende spoor te vergroten om zo capaciteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.

geeft aan dat het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen voor de bestuurders van provincies en gemeenten langs de Brabanthoute de hoogste prioriteit heeft. Mede gelet op de planning van het Basisnet Spoor.

is van mening dat de ambitie van het Rijk verder zou moeten gaan dan het uitvoeren van een onderzoek. Het gaat er om wanneer het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen zal zijn ingevoerd. De heer vult aan dat als dit niet lukt, alleen nog dure infrastructurele maatregelen resteren om de knelpunten op te lossen.

Minister Eurlings antwoordt dat hij op basis van internationale regelgeving niet mag ingrijpen in de samenstelling van treinen. Daarom bewandelt hij twee alternatieve wegen om hieraan invulling te geven. In het Basisnet zullen risicoplafonds worden gedefinieerd, die het vervoer zullen stimuleren om zonodig de treinsamenstelling aan te passen. Vooruitlopend daarop heeft het in de CTGG verenigde bedrijfsleven aangeboden op basis van een haalbaarheidsonderzoek een convenant met het Rijk te willen sluiten over het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. De inzet van hem en minister Cramer is dat zo'n convenant er komt en daarmee ook het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Wat doelstelling betreft zitten Rijk en bestuurders Brabanthoute op dezelfde lijn. Aangezien het bedrijfsleven vanuit zijn maatschappelijk verantwoordelijkheidsgevoel zelf dit aanbod heeft gedaan, gaat hij er vanuit dat dit ook de intentie van het bedrijfsleven is. Een datum voor het afsluiten van het convenant is nu echter moeilijk te geven, omdat uit de eerste fase van het onderzoek, die eind dit jaar zal zijn afgerond, moet blijken wat de consequenties voor de logistieke processen van bedrijven zijn. Hij zal bezien of hij rond half oktober 2008 een streefdatum voor het afsluiten van het convenant kan noemen.

geeft aan dat bestuurders Brabantroute bereid zijn waar nodig de minister de helpende hand toe te steken, door bijvoorbeeld in hun contacten met bedrijfsleven het belang van deze maatregel te onderstrepen. geeft in dit verband aan dat hij bereid is contact te leggen met VOPAK, waarvan het hoofdkantoor in Dordrecht is gevestigd.

heeft begrip voor de zorgvuldigheid waarmee het Basisnet Spoor wordt vormgegeven. De keerzijde daarvan is dat het meer tijd kost. Daardoor worden korte termijnmaatregelen vooruitlopend op het Basisnet belangrijker. Daar ligt ook de focus van de bestuurders Brabantroute.

gaat op verzoek van de minister in op de planning van het Basisnet. Belangrijk in die planning is het onderzoek door het RIVM naar de validiteit van de rekenmodellen. Dat onderzoek loopt, maar zal vanwege capaciteitsproblemen bij het RIVM pas in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 worden afgerond. Bezien wordt of het onderzoek versneld kan worden, door vanwege het ministerie extra capaciteit beschikbaar te stellen. Complicerende factoren daarbij zijn de schaarse beschikbaarheid van experts en het garanderen van de onafhankelijke oordeelsvorming van het RIVM.

Minister Eurlings vraagt instemming met het in de ambtelijke voorbereidingsgroep geformuleerde voorstel dat deze ambtelijke werkgroep de voortgang van de gemaakte afspraken zal blijven bewaken en dat hij in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 de bestuurders Brabantroute schriftelijk zal informeren over de voortgang.

stelt in aanvulling hierop voor nu al een datum voor een bijeenkomst van de Taskforce te reserveren in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009. Loopt de voortgang zo voorspoedig dat het niet nodig is bij elkaar te komen, dan kan de bijeenkomst geschrapt worden. Aldus wordt besloten.

### **3. Regionale financiering ATBvv**

geeft aan dat het omwille van de veiligheid belangrijk is dat aanvullend op de 1100 seinen die door het Rijk van ATBvv worden voorzien, de resterende 115 seinen in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg waar interactie kan plaatsvinden tussen treinen met gevaarlijke stoffen en andere treinen, ook van ATBvv te voorzien. Maar omdat het gaat om Rijksinfrastructuur ligt de primaire verantwoordelijkheid daarvoor bij het Rijk en niet bij de provincies. De provinciebesturen zijn bereid financiële belemmeringen voor een spoedige realisatie, dat wil zeggen nog in 2009, weg te nemen door deze 115 seinen vóór te financieren.

Minister Eurlings is content met de bereidheid van de provincies om actief mee te werken aan veiligheidsverbetering. Voorfinancieren in plaats van financieren is echter een nieuw element in de discussie. Hij kan daarom nu geen reactie geven op het aanbod. Wel geeft hij aan dat acceptatie van het aanbod zou betekenen dat uiteindelijk het Rijk de kosten van het voorzien van alle seinen waar interactie kan plaatsvinden tussen treinen met gevaarlijke stoffen en andere treinen, met ATBvv voor

zijn rekening neemt. Dat strookt niet met de basisgedachte achter het ATBvv-programma dat alleen seinen met het hoogste risico van ATBvv worden voorzien. Dit kan consequenties hebben voor geheel Nederland.

legt een relatie met het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Als bestuurders Brabantroute een concreet gebaar maken door bij te dragen in de aanleg van ATBvv, kan de minister daar dezelfde mate van concreetheid ten aanzien van het warme BLEVE-vrij samenstellen tegenover stellen? Hij stelt voor de beide processen te zwaluwstaarten. Bestuurders Brabantroute denken in eigen kring na over financiering van ATBvv. VenW beraadt zich op het aanbod van voorfinanciering en gaat na of er een streefdatum voor het afsluiten van het convenant kan worden genoemd. Half oktober worden de uitkomsten van beide processen tegen elkaar gelegd.

Minister Eurlings kan zich voorstellen dat bestuurders Brabantroute hun besluitvorming over ATBvv willen laten afhangen van de voortgang in het warme-BLEVE-spoor. Hij wijst er op dat zowel het ATBvv- als het warme BLEVE-traject hun eigen dynamiek kennen en dat door deze te koppelen het momentum om de realisatie van extra ATBvv -en de daarmee gepaard gaande veiligheidswinst- snel ter hand te kunnen nemen, voorbij kan gaan.

Op de vraag op welke wijze de veiligheidswinst van ATBvv ten goede kan komen aan provincies en gemeenten, antwoordt minister Eurlings dat de veiligheidswinst momenteel door het RIVM wordt gekwantificeerd. Hij benadrukt dat de aldus berekende veiligheidswinst niet betekent dat er specifiek op die plek meer gebouwd kan worden. Bij de vormgeving van het Basisnet Spoor zal die veiligheidswinst onderdeel zijn van een integrale afweging van de belangen veiligheid, ruimtelijke ordening en vervoer langs een vervoerscorridor. Net zoals veiligheidswinst die voortvloeit uit andere maatregelen van Rijk en/of bedrijfsleven onderdeel zullen zijn van een integrale afweging.

#### **4. Monitoring vervoer gevaarlijke stoffen**

Minister Eurlings deelt mee dat ProRail bereid en in staat is om vanaf 1 januari 2009 elk kwartaal cijfers over het vervoer van gevaarlijke stoffen in de twaalf voorgaande maanden te verstrekken. ProRail heeft daarbij wel een voorbehoud gemaakt. Omdat het om een nieuw computersysteem gaat, kan ProRail nog niet de garantie geven dat die cijfers op 1 januari 2009 100% correct zullen zijn. Uiteraard spant ProRail zich in om die 100%-betrouwbaarheid zo spoedig mogelijk te realiseren.

is blij met deze toezegging. Zij kan echter nog niet overzien of de cijfers volledig beantwoorden aan de informatiebehoeften van de bestuurders Brabantroute. Afgesproken wordt dat bestuurders Brabantroute deze informatiebehoefte nader zullen specificeren. VenW zal vervolgens aan ProRail vragen of de voorgenomen wijze van rapporteren voorziet in deze informatiebehoefte.



verwijst naar het rapport over emplacement Venlo dat recent aan VenW is aangeboden. Mogelijk dat dit als model kan dienen.

geeft aan dat de meest recente cijfers over de hoeveelheid vervoer door Dordrecht al bijna op het voor 2020 verwachte niveau zitten.

Minister Eurlings geeft in reactie hierop aan dat daarom het Basisnet zo belangrijk is. Dan kan je structureel bepaalde veiligheidsniveaus garanderen gegeven voortgaande groei van het vervoer.

#### **5. Rondvraag en sluiting**

geeft aan dat na de vorige bijeenkomst een gezamenlijk persbericht is uitgebracht. Zij stelt voor dat nu niet te doen. Het verslag van deze bijeenkomst kunnen de bestuurders gebruiken om hun achterban te informeren. Aldus wordt afgesproken.

Minister Eurlings bedankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

664

M	S	SG	LSG
18 MEI 2009			
dienst DC/AB		KOPIE:	
Behandeling:			
<input type="checkbox"/> afdoen door: M / S / SG / LSG <input checked="" type="checkbox"/> advies → M <i>we met overleg</i> <input type="checkbox"/> ambtelijk afdoen <i>plannen?</i> <input type="checkbox"/> afdoen door: <i>DC 10/5</i>			
Aan: M		Van: M	

ENO. 31796

Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

E 14

info@brabant.nl  
www.brabant.nl  
Bank ING 67.45.60.043  
Postbank 1070176

VERZONDEN 13 MEI 2009

**Onderwerp**

Verzoek tot bijeenroepen van de Taskforce Brabantroute

DC Mobiliteit	Datum
REGIER CEN/AB-2009/664	28 april 2009
Ingekomen	Ons kenmerk
25 MEI	1533327
DC RBV	Uw kenmerk
DOSSIER: VENW/DC/MO/432	Contactpersoon
	Directie
	Economie & Mobiliteit
	Telefoon
	Fax
	Bijlage(n)
	E-mail

Geachte heer Eurlings,

In 2007 en 2008 hebben wij als Taskforce Brabantroute met u en uw collega van VROM gesproken over de ontwikkeling van Basisnet Spoor. Wij hebben hierbij afspraken gemaakt over een aantal concrete verbeteracties, die het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in en door Zuid-Nederland veiliger maken. Tijdens het Algemeen Overleg van 19 maart j.l. heeft u aangekondigd dat diverse zaken medio 2009 tot een afronding zouden komen, zoals een convenant BLEVE-vrij rijden en de rekenmodellering van het RIVM. Ook is het project Basisnet Spoor inmiddels in een stadium beland waarin gesproken kan worden over knelpunten en de mogelijke oplossing daarvan. In dit verband is uw ministerie kort geleden begonnen met een eerste consultatieronde langs knelpuntgemeenten.

Tijdens ons overleg van 11 september 2008 hebben wij afgesproken dat de Taskforce in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 opnieuw bijeen zou komen. Echter, een vervolgoverleg is pas opportuun zodra het hierboven bedoelde convenant en de werkresultaten van het RIVM beschikbaar zijn. Deze zaken alsmede de voortgang van de eerder gemaakte afspraken vragen een bestuurlijke afstemming.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

Daarom verzoeken wij u de Taskforce Brabantroute bijeen te roepen en hiertoe een overleg te plannen in de periode oktober/november 2009.

**Datum**

28 april 2009

**Ons kenmerk**

1533327

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

voorzitter van de

secretaris

**Datum**

28 april 2009

**Ons kenmerk**

1533327

In afschrift aan:

- Ministerie van VROM, minister J. Cramer
- Vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat
- Vaste kamercommissie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- VNG
- IPO

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Envelop 2009/53030  
VERZONDEN 5 AUG 2009

info@brabant.nl  
www.brabant.nl  
Bank ING 67.45.60.043  
Postbank 1070176

**Onderwerp**

Vaststellen van een datum voor een bestuurlijk Taskforce Brabantroute-overleg.

CEND/DAB-1002			
M	S	SG	LSG
- 6 AUG 2009			
Dienst		KOPIE	
Brabantroute			
Taskforce Brabantroute			

**Datum**  
28 juli 2009  
**Ons kenmerk**  
**Uw kenmerk**

Geachte heer Eurlings,

**Contactpersoon**

Bij brief van 20 april jl. hebben wij u verzocht om in de periode oktober/november 2009 een overleg te plannen met de Taskforce Brabantroute. Tot op heden hebben wij geen (schriftelijke) reactie ontvangen.

**Directie**  
Economie & Mobiliteit  
**Telefoon**  
**Fax**

Tijdens de voorgaande bijeenkomsten van de Taskforce Brabantroute hebben wij afspraken gemaakt over de uitvoering van een aantal korte termijn-, middellange termijn- en lange termijnacties. Op 11 september 2008 is toegezegd dat een ambtelijke werkgroep de voortgang van deze acties zou bewaken en dat we in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 een schriftelijke voortgangsrapportage tegemoet mochten zien. Ook hebben we afgesproken dat in 2009 in dit verband een vervolgoverleg zou plaatsvinden. Voornoemde ambtelijke werkgroep is al geruime tijd niet meer bijeen geweest en een rapportage als voornoemd hebben we nog niet mogen ontvangen. De provincie Noord-Brabant zal de veiligheid op en nabij het spoor ter sprake brengen bij het prinsjesdagontbijt met de leden van de 2<sup>e</sup> Kamer op 16 september aanstaande.

**Bijlage(n)**  
**E-mail**

Graag vernemen wij, uiterlijk half september 2009, van u wanneer het bestuurlijke Taskforce Brabantroute-overleg, bijeen kan komen, om de voortgang van hier boven genoemde acties en de actualiteiten rondom externe veiligheid op het spoor te bespreken.

Mede namens de partners van de Taskforce Brabantroute,

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

**Datum**

14 juli 2009

**Ons kenmerk**

voorzitter

secretaris

In afschrift aan:

- Ministerie van VROM, minister J. Cramer
- Vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat
- Vaste kamercommissie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200 MC 's Hertogenbosch

Contactpersoon

Ons kenmerk  
VenW/DGMO-2009/5988

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Datum 14 SEP 2009  
Onderwerp Taskforce Brabanthroute

Geacht College,

In uw brieven van 13 mei en 28 juli 2009 verzoekt u mij een datum vast te stellen voor een bijeenkomst van de bestuurlijke Taskforce Brabanthroute.

U constateert terecht dat een bijeenkomst pas opportuun is zodra het convenant warme BLEVE-vrij rijden en de uitkomsten van het RIVM-onderzoek naar de rekenmodellering en naar de effecten van veiligheidsmaatregelen beschikbaar zijn.

Helaas zijn zowel het RIVM-onderzoek als het overleg met het bedrijfsleven over het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen nog niet afgerond. In de komende weken verwacht ik hierover meer duidelijkheid te verkrijgen. Aan de hand hiervan zal ik een datum voor een bijeenkomst van de bestuurlijke Taskforce vaststellen.

Een datumvoorstel voor een bijeenkomst van de ambtelijke werkgroep in september is inmiddels aan de leden verzonden. De leden van de werkgroep kunnen in onderling overleg bepalen wanneer een daarop volgende bijeenkomst van de werkgroep zinvol wordt geacht.

Voor wat betreft de voortgang van andere afspraken kan ik u het volgende melden:

- ATBvv is op 91 van de 100 extra seinen in dienst.
- Aan ProRail is opdracht en budget verstrekt om in de stationsomgevingen van Roosendaal, Tilburg, Eindhoven en Rotterdam maatregelen te treffen om de bereikbaarheid voor hulpverleners en de beschikbaarheid van bluswater te verbeteren. ProRail zal die voorzieningen realiseren in overleg met deze gemeenten.
- Uit opgaven van BP en Shell blijkt dat zij in de perioden waarop hun rapportage betrekking had, 66% resp. 82% van hun lpg-vervoer over de Betuweroute hebben afgewikkeld.
- Uit de realisatiecijfers van ProRail over 2008 blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabanthroute tussen Breda en Tilburg ca. 9000 lager was dan in 2007 (-29%) en het vervoer over de Betuweroute ca. 9600 hoger. Het vervoer van brandbare gassen over de Brabanthroute



tussen Breda en Tilburg nam in 2008 met ca. 5600 af ten opzichte van 2007 (-45%). Gedetailleerdere cijfers over het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2008 kan ProRail u verstrekken.

- ProRail heeft mij eerst op 30 juni 2009 de realisatiecijfers over 2008 verstrekt. De afspraak met ProRail om mij vanaf 1 januari 2009 elk kwartaal cijfers over de voorgaande twaalf maanden te verstrekken, kon om technische redenen niet worden nagekomen. ProRail heeft mij inmiddels gemeld dat de cijfers over de periode juli 2008 t/m juni 2009 binnen enkele weken beschikbaar zullen zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Carmiel Eurlings

**Datum**

.

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO-2009/5988



## UITNODIGING TASKFORCE BRABANTRROUTE

Op vrijdag 4 juni 2010 komt de Taskforce Brabantroute voor de vierde maal bijeen. Het overleg vindt plaats van 11.30 tot 12.30 uur in vergaderkamer 5 van het stadskantoor te Dordrecht, Spuiboulevard 300 in Dordrecht. Aan het overleg nemen namens de Ministers van VenW en VROM de directeur-generaal Mobiliteit resp. de directeur Risicobeleid en bestuurders uit de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg deel.

### AGENDA

#### 1. Opening door de directeur-generaal Mobiliteit

#### 2. Basisnet Spoor

De projectmanager Basisnet Spoor zal een toelichting geven op het ontwerp Basisnet Spoor zoals dat er uitziet op basis van de op 12 mei j.l. tussen VenW, VROM, EZ en BZK gemaakte afspraken. Een overzicht van deze afspraken alsmede de presentatie zijn ter kennisneming bijgevoegd.

Onderwerp van bespreking zal vervolgens zijn wat dit ontwerp betekent voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over en voor de gemeenten langs de Brabantroute.

##### Voorgestelde bestuurlijke afspraken:

- De deelnemers aan de Taskforce Brabantroute stemmen in met de Rijksafspraken Basisnet Spoor van 11 mei jl.
- Als de zuid-westboog aan de Betuweroute bij Meteren wordt gerealiseerd in het kader van PHS waardoor vervoersstromen kunnen verschuiven, dan zal in de voorbereiding op de besluitvorming over een eventuele aanpassing van het Basisnet Spoor opnieuw een integrale afweging van de belangen van veiligheid, vervoer en ruimtelijke ordening plaatsvinden.
- Rond 2020 zal de vervoersontwikkeling op de verbinding Rotterdam – België opnieuw worden geanalyseerd om tijdig het eindbeeld te kunnen bepalen en vast te stellen welke delen van dat eindbeeld gerealiseerd kunnen worden.

#### 3. Stand van zaken uitvoering eerder gemaakte afspraken

Bijgevoegd is een verslag van de vorige bijeenkomst van de Taskforce dd. 11-09-2008 en een overzicht van de stand van zaken van de uitvoering van de in de eerdere bijeenkomsten van de Taskforce gemaakte

afspraken. Alle afspraken zijn uitgevoerd.

Voorgestelde bestuurlijke afspraken:

- Deze voortgangsrapportage voor kennisgeving aan te nemen.
- Te concluderen dat deze voortgangsrapportage (alle afspraken uitgevoerd) alsmede het gereedkomen van Basisnet, ertoe leiden dat geen functie meer bestaat voor het specifieke overleg over externe veiligheid rond de Brabantroute in de "Taskforce Brabantroute".
- Besluit om de "Taskforce Brabantroute" onder dankzegging aan alle participanten op te heffen.

**4. Rondvraag en sluiting**



Ontwerp Basisnet  
Spoor  
Brabantroute



## Agenda

1. KERN boodschap
2. Ontwerpeisen Basisnet Spoor
3. Afsprakenpakket Rijk 11 mei 2010
4. Veiligheidsmaatregelen
5. Verantwoording groepsrisico
6. PR-contour en Plasbrand aandachtsgebied (PAG)
7. Saneringsregeling
8. Aanvullende bouwvoorschriften
9. Vervolgtraject



## KERN 1 Afsprakenpakket Rijk 11 mei 2010

- Knelpuntvrij : milde sanering PR  $10^{-6}$ , budget geregeld
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij: wordt nader toegelicht
- Bestuurlijke afspraken: maximaal risico (GR) NSP-Breda wordt gerespecteerd
- Bereikbaarheid chemische clusters: door inzet extra veiligheidsmaatregelen gegarandeerd
- Gebruik Betuweroute: maximaal haalbare (ontzien Brabantroute)



## KERN 2 Grondslagen voor Rijksafspraken

- Bestuurlijke afspraken NSP Breda
- Brief CTGG aan ministers VROM, EZ en VenW (6mei 2010)

Wat betekent:

- Minimaal de vervoerstromen MV 2003 en bouwplannen NSP mogelijk maken
- Faciliteren vervoersrelaties voor brandbare gassen Limburg-Rotterdam en Zeeland – Duitsland
- Gebruik van eenduidige rekenmethodiek voor geheel Nederland



## KERN 3 Omgaan met resterend groepsrisico

### Korte termijn:

- Infra alles uit de kast
- Afspraken inspectie VROM (en provincies)

### Middellange termijn:

- Invullen in bestuurlijk overleg

### Lange Termijn:

- Invullen in bestuurlijk overleg



## KERN 4 Milde saneringsregeling

Hoofddijnen saneringsregeling voor bestaande kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone:

- Uitvoering sanering door gemeenten; Rijk vergoedt de kosten
- Moment en wijze van sanering in overleg met eigenaar / gebruiker (maatwerk)
- Marktwaaarde object wordt vastgesteld door onafhankelijk bureau
- Eigenaar mag alleen verkopen aan gemeente
- Pas na daadwerkelijke verkoop vindt uitkering aan gemeente en feitelijke sanering plaats

Concept regeling wordt voorgelegd aan de knelpuntgemeenten





## Ontwerpeisen Basisnet Spoor

- Knelpuntvrij
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij
- Respecteren bestuurlijke afspraken
- Bereikbaarheid belangrijkste (inter-)nationale industriegebieden
- Maximaliseren gebruik Betuweroute



## Afsprakenpakket Rijk 11 mei 2010

- Knelpuntvrij : milde sanering PR  $10^{-6}$ , budget geregeld
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij: wordt nader toegelicht
- Bestuurlijke afspraken: maximaal risico (GR) NSP-Breda wordt gerespecteerd
- Bereikbaarheid chemische clusters: door inzet extra veiligheidsmaatregelen gegarandeerd
- Gebruik Betuweroute: maximaal haalbare (ontzien Brabanneroute)



## Prognoses en realisatie bij Dordrecht Traject Lage Zwaluwe - Dordrecht

Stofcategorie	Marktverwachting 2003 (voor 2020)	Marktverwachting 2007 (voor 2020)	Realisatiecijfers 2008
A: brandbare gassen	6350	13780	9600
B2: ammoniak	100	10620	3200
C3: zeer brandbare vloeistoffen	10700	18840	11550
D3: giftige vloeistoffen	1800	7210	3900
D4: zeer giftige vloeistoffen	950	1440	950



## Prognoses en realisatie Brabanthroute Traject Tilburg - Breda

Stofcategorie	Marktverwachting 2003 NSP Breda (voor 2020)	Marktverwachting 2007 (voor 2020)	Realisatiecijfers 2009
A: brandbare gassen	4.400	14.110	7.350
B2: ammoniak	0	5.910	480
C3: zeer brandbare vloeistoffen	0	12.860	3.360
D3: giftige vloeistoffen	1.150	4.600	1.830
D4: zeer giftige vloeistoffen	300	500	570



## Input goederenstromen berekeningen Dordrecht/ Zwijndrecht (Lage Zwaluw-Dordrecht)

Stof- categorie	Ongewijzigd beleid 2020 (MV 2007)	Rijksontwerp	Variant Breda 1.7	Variant Betuweroute max
A	13780	16560	18360	21550
B2	10620	4760	4780	4960
C3	18840	21870	19870	20920
D3	7210	6810		
D4	1440	1990		





## Input goederenstromen berekeningen (Tilburg - Breda)

Stof-categorie	Ongewijzigd beleid 2020 (MV 2007)	Voorontwerp TK brief (feb 2010)	Rijksontwerp	Variant Breda 1.7	Variant Betuweroute max
A	14.110	9.100	4.350	2.550	1.500
B2	5.910	1.850	2.500	2.500	2.300
C3	12.860	7.500	5.650	5.650	4.600
D3	4.600	1.900	3.800	3.800	3.750
D4	500	125	50	50	0
erkeer en Waterstaat at Spoor					



## Input goederenstromen berekeningen (Eindhoven)

Stof- categorie	Ongewijzigd beleid 2020 (MV 2007)	Voorontwerp TK brief (feb 2010)	Rijksontwerp	Variant Breda 1.7	Variant Betuweroute max
A	13410	8400	3650	1850	1500
B2	4460	1650	2300	2300	2300
C3	11810	6450	4600	4600	4600
D3	4550	1850	3750	3750	3750
D4	450	75	50	50	50



## Grondslagen voor Rijksafspraken

- Bestuurlijke afspraken NSP Breda
- Brief CTGG aan ministers VROM, EZ en VenW (6mei 2010)

Wat betekent:

- Minimaal de vervoerstromen MV 2003 en bouwplannen NSP mogelijk maken
- Faciliteren vervoersrelaties voor brandbare gassen Limburg-Rotterdam en Zeeland – Duitsland
- Gebruik van eenduidige rekenmethodiek voor geheel Nederland





## Groepsrisico resultaat (t.o.v. de oriënterende waarde)

	Ongewijzigd beleid 2020 (MV 2007)	Brief TK 18 feb. 2010	Rijksontwerp
Roosendaal	20	5	2
Oudenbosch	4	1	1.5
Dordrecht	38	13	11
Zwijndrecht	24	7	4



## Groepsrisico Tilburg, Breda en Eindhoven

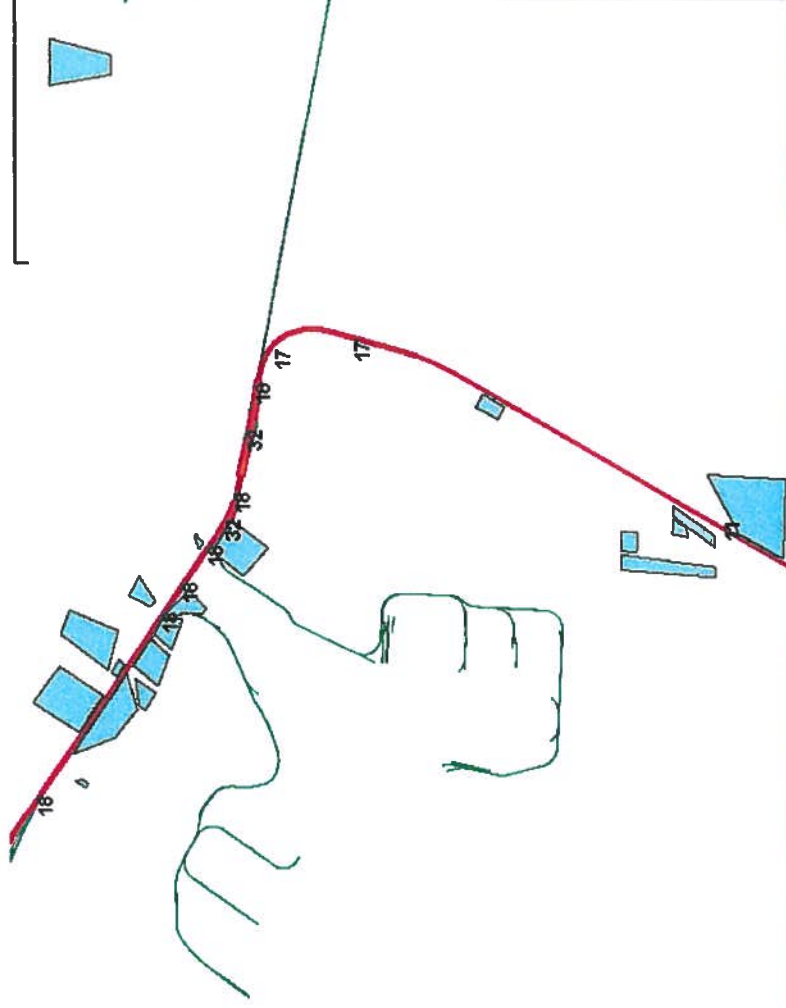
	Ongewijzigd beleid 2020 (MV 2007)	Voorontwerp TK brief (feb 2010)	Rijksontwerp
Breda	26	2	2.9
Tilburg	39	8	5.4
Eindhoven	44	5	2.4



## PR 10<sup>-6</sup> contour en PAG Rijksontwerp Dordrecht - Zwijndrecht

	Maximale PR-contour (midden spoorbundel)	Plasbrand aandachts gebied (rand spoor)
Breda	8 m	30 m
Tilburg	8 m	30 m
Eindhoven	8 m	30 m
Dordrecht	32 m	30 m
Zwijndrecht	18 m	30 m

## PR contour Dordrecht en Zwijndrecht





## In berekeningen meegenomen generieke veiligheidsmaatregelen

- Ammoniak convenant DSM
- Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen (WBV maximum op Brabantroute)
- De invloed van andere routekeuze (m.n. bevordering gebruik Betuweroute)





## In berekeningen meegenomen lokale veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- ATB Verbeterde versie op plaatsen met veel interactie van spoorverkeer
- Langzaam rijden indien voorgeschreven

### Reductie van effect van een incident

- Inrichting bouwplannen



## In **verantwoording** mee te nemen **lokale** veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- Specifiek spoorgebruik in relatie tot ATBVv

### Reductie van effect van een incident

- Toegekeende middelen voor rampenbestrijding: 6,3 M€ voor Eindhoven, Tilburg, Roosendaal en Rotterdam
- In kader ketenstudies: 15 M€ voor Dordrecht
- Bluswatervoorziening door Breda zelf geregeld + eis 60 minuten brandwerendheid
- Aanvullende bouwvoorschriften
- Lokale restricties bouwbeleid



## Omgaan met resterend groepsrisico

### Korte termijn:

- Infra alles uit de kast
- Afspraken inspectie VROM en provincie Zuid-Holland

### Middellange termijn:

- Invullen in bestuurlijk overleg

### Lange Termijn:

- Invullen in bestuurlijk overleg





## Aanvullende bouwvoorschriften

Het Bouwwerkbesluit vervangt in 2011 het Bouwbesluit.

Het Bouwwerkbesluit bevat - binnen de veiligheidszone en het PAG - aanvullende voorschriften voor bouwen:

- Geen kwetsbare objecten in de veiligheidszone
- Beperkt kwetsbare objecten alleen "om gewichtige redenen" in de veiligheidszone
- Binnen PAG altijd aanvullende bouweisen: brandwerendheid, luchtdichtheid, ventilatie, vluchtmogelijkheden



## Saneringsobjecten en PR contour

- De PR contour wordt in de vorm van een tabel met coördinaten en een referentielijn aan de gemeente geleverd. De gemeente is gevraagd om met behulp daarvan een kwetsbare objecten toets te doen.
- Kwetsbare objecten toets:
  - Bestaande kwetsbare objecten binnen PR contour
  - Niet Ingevulde Bestemmingsplan Capaciteit binnen PR contour
- Een voorlopige inventarisatie is uitgevoerd door het rijk



## Milde saneringsregeling

Hoofdpijnen saneringsregeling voor bestaande kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone:

- Uitvoering sanering door gemeenten; Rijk vergoedt de kosten
- Moment en wijze van sanering in overleg met eigenaar / gebruiker (maatwerk)
- Marktwaaarde object wordt vastgesteld door onafhankelijk bureau
- Eigenaar mag alleen verkopen aan gemeente
- Pas na daadwerkelijke verkoop vindt uitkering aan gemeente en feitelijke sanering plaats

Concept regeling wordt voorgelegd aan de knelpuntgemeenten



## Toets op aannamen bevolking en bebouwing

- 1 juli 2009 is het ijkpunt voor de bouwplannen die zijn meegenomen in het ontwerp Basisnet Spoor
- De saneringsregeling geldt voor bestaande bebouwing en niet ingevulde bestemmingscapaciteit
- Voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Basisnet Spoor in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (streefdatum 1 januari 2011) zullen de aannamen nog éénmaal ter toetsing aan u worden voorgelegd.



## Saneringsobjecten Zwijndrecht

Uitkomsten voorlopige inventarisatie:

Objecten binnen de PR contour :

- Object

Is alternatief gebruik als beperkt kwetsbaar object mogelijk?





## Verder ingezoomd

- Locatie kwetsbaar object t.o.v. het spoor



## Saneringsobjecten en PR contour Dordrecht

- Geen kwetsbare objecten binnen PR contour
- Geen bouwplannen binnen de PR contour
- Geen NIBC

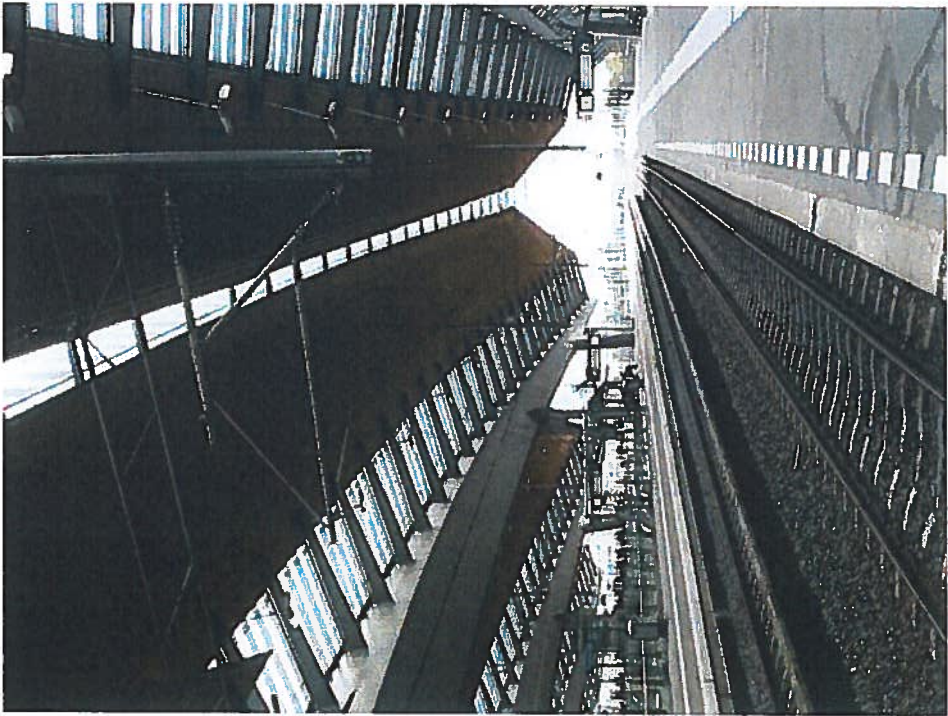




## Vervolgtraject

- De factsheet zal waar nodig worden aangepast en wordt in een rapport opgenomen
- Bestuurlijk overleg Basisnet 21 juni 2010
- Toezending ontwerp aan Tweede Kamer

# Afsluiting



## Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

Ir. C.M.P.S. Eurlings  
Minister van Verkeer en Waterstaat  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag

Zoetermeer, 6 mei 2010

Excellentie,

De totstandkoming van het Basisnet Spoor bevindt zich in een afrondende fase. Binnenkort staat het onderwerp een aantal keren op uw agenda. Als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de Stuurgroep van het project Basisnet willen ondertekenaars uw aandacht voor het volgende vragen.

Het betreft informatie die wij recentelijk (eind april) vernamen vanuit de werkgroep Spoor van het project Basisnet.

Bij het berekenen van de risico's rond Breda was in eerdere versies een fout gemaakt. Volgens de hernieuwde berekeningen leidt de bestuurlijke afspraak Breda, zelfs in het Warme BLEVE Vrij (WBV)-max. scenario en met toepassing van vergaande lokale maatregelen, tot een voor het bedrijfsleven onaanvaardbaar laag vervoersvolume voor brandbaar gas (categorie A), van circa 2.500 ketelwagens per jaar. Het bedrijfsleven acht het nodig dat bij inwerkingtreding van het Basisnet (op grond van prognoses 2020) ten minste 6.000 wagens categorie A worden gefaciliteerd ten behoeve van de vervoerrelaties Limburg - Rotterdam en Zeeland - Duitsland tezamen. Feitelijk reden in 2009 er ca. 7000 ketelwagens. Voor het chemiecluster Limburg is geen omleiding mogelijk zolang de 'boog bij Meteren' niet is gerealiseerd. En extra (bovenop wat nu al aan herrotering is voorzien) omleiden van categorie A van Zeeland - Duitsland via Kijfhoek over de Betuweroute verschuift het probleem naar Dordrecht. Bovendien kan niet al het vervoer richting Duitsland vanaf de Betuweroute over Emmerich - Oberhausen worden

---

**Belangenorganisaties aangesloten bij de CTGG** - Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart - CBRB  
- Ondernemersorganisatie voor haven en industrie - Deltalinqs; - Koninklijke Nederlands Vervoer - KNV;  
- Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport - EVO; - Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders - KVRN;  
- Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek - FENEX; - Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam - ORAM;  
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche - NOVE; - Railion; - Transport en Logistiek Nederland - TLN;  
- Vereniging van Fabrikanten van Industriële Gassen - VFIG; - Vereniging Vloeibaar Gas - VVG;  
- Vereniging van de Nederlandse Petroleum Industrie - VNPI; Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten - VVVF;  
- Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie - VNCI;  
- Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven - VOTOB.



## Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

geleid. Dit heeft enerzijds te maken met onvoldoende capaciteit op het Duitse traject, ook na de uitbreiding met het derde spoor in 2013/2014, en anderzijds om logistieke redenen met vereiste routeringen via Venlo en Bentheim van een deel van het vervoer.

Het bovenstaande toont aan dat het gebruikte rekenprotocol het Basisnet kwetsbaar maakt. Aannemende dat de recente berekeningen juist zijn, concluderen wij dat de door uw ambtsvoorgangers gemaakte bestuurlijke afspraak Breda het Basisnet Spoor in de weg staan. Consequentie daarbij is ook dat de Taskforce Robuustheid (om groei op het spoor in de periode 2020 – 2040 mogelijk te maken) geen kans van slagen heeft als de bestuurlijke afspraak Breda integraal gehandhaafd wordt.

Wij verzoeken u met klem bovenstaand probleem met prioriteit aan te pakken, zodat een robuust en door alle partijen gedragen Basisnet Spoor tot stand kan komen.

Hoogachtend,

cc     Minister van VROM

Minister van EZ

## Deelnemers

wethouder (Roosendaal),  
directeur-generaal n. (VROM),  
( 's Hertogenbosch),  
minister Eurlings (VenW), gedeputeerde  
(prov. Zuid-Holland),  
wethouder (Tilburg),  
wethouder (Helmond),  
wethouder (Venlo), gedeputeerde  
(prov. Limburg), wethouder '  
(Eindhoven), wethouder \\  
Steensel (Dordrecht), gedeputeerde  
(prov. Noord-Brabant), wethouder  
(Breda)

Verslag van de Bestuurlijke Taskforce  
Brabandrouten

Nummer  
VenW/DGMO-2008/2561

Datum verslag  
12 september 2008  
Datum bespreking  
11 september 2008

Opgemaakt door

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

-

## 1. Opening en welkom

Minister Eurlings opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Door wederzijdse agendaproblemen lukte het niet om deze bijeenkomst nog voor de zomer te plannen. Hij verontschuldigt minister Cramer die op dit moment in de Tweede Kamer moet zijn. Zij wordt vervangen door de directeur-generaal Milieu

excuseert zich voor de grote delegatie. Dat was niet de bedoeling en zal een volgende keer worden voorkomen. Zij deelt mee dat ook de gemeente 's Hertogenbosch, hoewel niet aan de Brabandrouten gelegen, zich heeft aangesloten. Dit omdat verschuiving van vervoersstromen mogelijk tot een grotere belasting van 's Hertogenbosch kan leiden. Het kan volgens haar niet de bedoeling zijn dat het oplossen van problemen op de ene plek leidt tot extra problemen op andere plekken.

## Programma Veiligheid

## 2. Terugblik overleg 14 november 2007

Minister Eurlings verwijst naar de bij de agenda gevoegde voortgangsrapportage en vraagt of de deelnemers hiermee kunnen instemmen.

... wil naar aanleiding van de voortgangsrapportage graag drie punten expliciet aan de orde stellen: het gebruik van de Betuweroute, het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen en de planning van het Basisnet.

... wijst op de concrete afspraken die in goed overleg tussen alle partijen zijn gemaakt over het wegnemen van de belemmeringen voor de verlening van een nieuwe milieuvergunning voor Kijfhoek.

Ten aanzien van het gebruik van de Betuweroute vraagt ... of het tariefsysteem het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute in plaats van over het gemengde net, voldoende stimuleert. Zij zou hier graag nadere informatie over ontvangen.

Minister Eurlings zegt dit toe. Hij geeft verder aan dat het gebruik van de Betuweroute toeneemt naarmate er meer geschikte locomotieven beschikbaar komen. In Duitsland wordt hard gewerkt om de capaciteit van het op de Betuweroute aansluitende spoor te vergroten om zo capaciteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.

... geeft aan dat het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen voor de bestuurders van provincies en gemeenten langs de Brabanthoute de hoogste prioriteit heeft. Mede gelet op de planning van het Basisnet Spoor.

... is van mening dat de ambitie van het Rijk verder zou moeten gaan dan het uitvoeren van een onderzoek. Het gaat er om wanneer het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen zal zijn ingevoerd. ... vult aan dat als dit niet lukt, alleen nog dure infrastructurele maatregelen resteren om de knelpunten op te lossen.

Minister Eurlings antwoordt dat hij op basis van internationale regelgeving niet mag ingrijpen in de samenstelling van treinen. Daarom bewandelt hij twee alternatieve wegen om hieraan invulling te geven. In het Basisnet zullen risicoplafonds worden gedefinieerd, die het vervoer zullen stimuleren om zonodig de treinsamenstelling aan te passen. Vooruitlopend daarop heeft het in de CTGG verenigde bedrijfsleven aangeboden op basis van een haalbaarheidsonderzoek een convenant met het Rijk te willen sluiten over het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. De inzet van hem en minister Cramer is dat zo'n convenant er komt en daarmee ook het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Wat doelstelling betreft zitten Rijk en bestuurders Brabanthoute op dezelfde lijn. Aangezien het bedrijfsleven vanuit zijn maatschappelijk verantwoordelijkheidsgevoel zelf dit aanbod heeft gedaan, gaat hij er vanuit dat dit ook de intentie van het bedrijfsleven is. Een datum voor het afsluiten van het convenant is nu echter moeilijk te geven, omdat uit de eerste fase van het onderzoek, die eind dit jaar zal zijn afgerond, moet blijken wat de consequenties voor de logistieke processen van bedrijven zijn. Hij zal bezien of hij rond half oktober 2008 een streefdatum voor het afsluiten van het convenant kan noemen.

geeft aan dat bestuurders Brabantroute bereid zijn waar nodig de minister de helpende hand toe te steken, door bijvoorbeeld in hun contacten met bedrijfsleven het belang van deze maatregel te onderstrepen. geeft in dit verband aan dat hij bereid is contact te leggen met VOPAK, waarvan het hoofdkantoor in Dordrecht is gevestigd.

heeft begrip voor de zorgvuldigheid waarmee het Basisnet Spoor wordt vormgegeven. De keerzijde daarvan is dat het meer tijd kost. Daardoor worden korte termijnmaatregelen vooruitlopend op het Basisnet belangrijker. Daar ligt ook de focus van de bestuurders Brabantroute.

gaat op verzoek van de minister in op de planning van het Basisnet. Belangrijk in die planning is het onderzoek door het RIVM naar de validiteit van de rekenmodellen. Dat onderzoek loopt, maar zal vanwege capaciteitsproblemen bij het RIVM pas in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 worden afgerond. Bezien wordt of het onderzoek versneld kan worden, door vanwege het ministerie extra capaciteit beschikbaar te stellen. Complicerende factoren daarbij zijn de schaarse beschikbaarheid van experts en het garanderen van de onafhankelijke oordeelsvorming van het RIVM.

Minister Eurlings vraagt instemming met het in de ambtelijke voorbereidingsgroep geformuleerde voorstel dat deze ambtelijke werkgroep de voortgang van de gemaakte afspraken zal blijven bewaken en dat hij in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009 de bestuurders Brabantroute schriftelijk zal informeren over de voortgang.

stelt in aanvulling hierop voor nu al een datum voor een bijeenkomst van de Taskforce te reserveren in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2009. Loopt de voortgang zo voorspoedig dat het niet nodig is bij elkaar te komen, dan kan de bijeenkomst geschrapt worden. Aldus wordt besloten.

### **3. Regionale financiering ATBvv**

geeft aan dat het omwille van de veiligheid belangrijk is dat aanvullend op de 1100 seinen die door het Rijk van ATBvv worden voorzien, de resterende 115 seinen in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg waar interactie kan plaatsvinden tussen treinen met gevaarlijke stoffen en andere treinen, ook van ATBvv te voorzien. Maar omdat het gaat om Rijksinfrastructuur ligt de primaire verantwoordelijkheid daarvoor bij het Rijk en niet bij de provincies. De provinciebesturen zijn bereid financiële belemmeringen voor een spoedige realisatie, dat wil zeggen nog in 2009, weg te nemen door deze 115 seinen vóór te financieren.

Minister Eurlings is content met de bereidheid van de provincies om actief mee te werken aan veiligheidsverbetering. **Voor**financieren in plaats van financieren is echter een nieuw element in de discussie. Hij kan daarom nu geen reactie geven op het aanbod. Wel geeft hij aan dat acceptatie van het aanbod zou betekenen dat uiteindelijk het Rijk de kosten van het voorzien van alle seinen waar interactie kan plaatsvinden tussen treinen met gevaarlijke stoffen en andere treinen, met ATBvv voor

zijn rekening neemt. Dat strookt niet met de basisgedachte achter het ATBvv-programma dat alleen seinen met het hoogste risico van ATBvv worden voorzien. Dit kan consequenties hebben voor geheel Nederland.

legt een relatie met het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Als bestuurders Brabantroute een concreet gebaar maken door bij te dragen in de aanleg van ATBvv, kan de minister daar dezelfde mate van concreetheid ten aanzien van het warme BLEVE-vrij samenstellen tegenover stellen? Hij stelt voor de beide processen te zwaluwstaarten. Bestuurders Brabantroute denken in eigen kring na over financiering van ATBvv. VenW beraadt zich op het aanbod van voorfinanciering en gaat na of er een streefdatum voor het afsluiten van het convenant kan worden genoemd. Half oktober worden de uitkomsten van beide processen tegen elkaar gelegd.

Minister Eurlings kan zich voorstellen dat bestuurders Brabantroute hun besluitvorming over ATBvv willen laten afhangen van de voortgang in het warme-BLEVE-spoor. Hij wijst er op dat zowel het ATBvv- als het warme BLEVE-traject hun eigen dynamiek kennen en dat door deze te koppelen het momentum om de realisatie van extra ATBvv -en de daarmee gepaard gaande veiligheidswinst- snel ter hand te kunnen nemen, voorbij kan gaan.

Op de vraag op welke wijze de veiligheidswinst van ATBvv ten goede kan komen aan provincies en gemeenten, antwoordt minister Eurlings dat de veiligheidswinst momenteel door het RIVM wordt gekwantificeerd. Hij benadrukt dat de aldus berekende veiligheidswinst niet betekent dat er specifiek op die plek meer gebouwd kan worden. Bij de vormgeving van het Basisnet Spoor zal die veiligheidswinst onderdeel zijn van een integrale afweging van de belangen veiligheid, ruimtelijke ordening en vervoer langs een vervoerscorridor. Net zoals veiligheidswinst die voortvloeit uit andere maatregelen van Rijk en/of bedrijfsleven onderdeel zullen zijn van een integrale afweging.

#### **4. Monitoring vervoer gevaarlijke stoffen**

Minister Eurlings deelt mee dat ProRail bereid en in staat is om vanaf 1 januari 2009 elk kwartaal cijfers over het vervoer van gevaarlijke stoffen in de twaalf voorgaande maanden te verstrekken. ProRail heeft daarbij wel een voorbehoud gemaakt. Omdat het om een nieuw computersysteem gaat, kan ProRail nog niet de garantie geven dat die cijfers op 1 januari 2009 100% correct zullen zijn. Uiteraard spant ProRail zich in om die 100%-betrouwbaarheid zo spoedig mogelijk te realiseren.

is blij met deze toezegging. Zij kan echter nog niet overzien of de cijfers volledig beantwoorden aan de informatiebehoeften van de bestuurders Brabantroute. Afsproken wordt dat bestuurders Brabantroute deze informatiebehoefte nader zullen specificeren. VenW zal vervolgens aan ProRail vragen of de voorgenomen wijze van rapporteren voorziet in deze informatiebehoefte.



1 verwijst naar het rapport over emplacement Venlo dat recent aan VenW is aangeboden. Mogelijk dat dit als model kan dienen.

geeft aan dat de meest recente cijfers over de hoeveelheid vervoer door Dordrecht al bijna op het voor 2020 verwachte niveau zitten.

Minister Eurlings geeft in reactie hierop aan dat daarom het Basisnet zo belangrijk is. Dan kan je structureel bepaalde veiligheidsniveaus garanderen gegeven voortgaande groei van het vervoer.

#### **5. Rondvraag en sluiting**

geeft aan dat na de vorige bijeenkomst een gezamenlijk persbericht is uitgebracht. Zij stelt voor dat nu niet te doen. Het verslag van deze bijeenkomst kunnen de bestuurders gebruiken om hun achterban te informeren. Aldus wordt afgesproken.

Minister Eurlings bedankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.

Verslag van de Bestuurlijke Taskforce  
Brabantroute

Nummer  
VenW/DGMO-2010/12189

Datum verslag  
7 juni 2010  
Datum bespreking  
4 juni 2010

Opgemaakt door

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

-

## 1. Opening en welkom

, opent de bijeenkomst. De deelnemers stellen zich voor.

## 2. Basisnet Spoor

geeft aan dat de vier betrokken ministers van VenW, VROM, EZ en BZK een aantal afspraken hebben gemaakt over de vormgeving van het Basisnet Spoor. Op 21 juni is er een afrondend Bestuurlijk Overleg Basisnet voorzien. In de aanloop naar dat overleg worden gesprekken gevoerd met diverse gemeenten en met het bedrijfsleven om hun reacties te vernemen op de Rijksafspraken. Dit is één van die overleggen. De vraag ligt voor of met het Rijksafsprakenpakket kan worden ingestemd en of extra bestuurlijke afspraken in aanvulling daarop nodig zijn.

licht kort de toegezonden presentatie toe. Hij geeft aan dat de Rijksafspraken een afgewogen pakket vormt met afspraken die onderling samenhangen. Daarbij is rekening gehouden met zowel de belangen van het bedrijfsleven als van gemeenten en provincies. Aan die belangen wordt naar zijn overtuiging voor 90 tot 95% tegemoet gekomen. Omdat alle partijen al eerder hebben uitgesproken op korte termijn het Basisnet te willen vaststellen, verwacht hij dat partijen bereid zijn niet te streven naar 100% omdat anders dit moeizaam bereikte compromis alsnog in het zicht van de haven zou kunnen stranden.

vult aan dat er naar zijn mening sprake is van een prima pakket waarmee het én veiliger wordt voor de omwonenden én er gebouwd én vervoerd kan worden.

## Programma Veiligheid

## Deelnemers:

### Bestuurders provincies en gemeenten:

gedeputeerde (Zuid-Holland), burgemeester (Zwijndrecht)<sup>1</sup>, wethouder (Roosendaal), wethouder (Dordrecht) en wethouder (Breda)

### Beleidsmedewerkers provincies en gemeenten:

(Breda), (Noord-Brabant); (Dordrecht), (Eindhoven) en (Zuid-Holland)

Rijk: directeur-generaal Mobiliteit (VenW), directeur Risicobeleid (VROM), (VenW), (VenW; verslag) en (VROM)

---

<sup>1</sup> Alleen bij het bestuurlijk overleg met de Drechtsteden.

stelt voor om het Rijksafsprakenpakket als uitgangspunt te nemen voor dit overleg.

#### **Afspraken 1 t/m 4: Vaststellen risicoruimte Basisnet**

is tevreden over de wijze waarop de bestuurlijke afspraak met het Rijk over het NSP Breda in het ontwerp Basisnet Spoor is geïmplementeerd. Hij kan zich vinden in de gekozen oplossing en de maximale risicoplafonds die daar bij horen. Wel heeft hij nog twee opmerkingen. Aan de NSP-afspraken lagen o.a. de Marktverwachtingen 2003 ten grondslag. Daarin werd geen vervoer van brandbare vloeistoffen door Breda voorzien. In de bouwplannen is daarom wellicht onvoldoende rekening gehouden met het plasbrandscenario. Nu de Basisnet-risicoplafonds vervoer van brandbare vloeistoffen niet uitsluiten, vraagt hij zich af wat dit betekent. Verder zorgt het feit dat er met dezelfde vervoers- en bevolkingsgegevens toch een hoger risico wordt berekend vanwege het hanteren van een andere rekensystematiek, voor verwarring. Hij vraagt om maximale transparantie hierover, zodat hij het de inwoners van de gemeente kan uitleggen.

vult aan dat naast transparantie over de wijze van rekenen ook validatie van de uitkomsten van belang is, omdat het Rijksafsprakenpakket op de nu voorliggende rekenuitkomsten is gebaseerd. Die moeten dan wel correct zijn en geen dagkoersen meer.

wijst op het belang van afspraak 3 –maximaal gebruik van de Betuweroute voor het vervoer ten noorden van de Betuweroute- omdat het de Randstad ontlast.

wil een garantie dat bestaande ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden bij de Basisnetrisicoruimtes.

merkt op dat in dit ontwerp nog geen rekening is gehouden met extra vervoersstromen die Sabic verwacht. De gemeenten Venlo en Sittard maken zich hier zorgen over.

gaat in op de gemaakte opmerkingen. De maximale risicoruimte in Basisnet is overall gebaseerd op rekensommen met alle categorieën gevaarlijke stoffen; dus inclusief brandbare vloeistoffen. Als er door Breda meer brandbare vloeistoffen worden vervoerd dan aangenomen in de Marktverwachtingen 2003, dan betekent dat dat er binnen de beschikbare risicoruimte minder stoffen in andere categorieën vervoerd kunnen worden. Het vervoer van brandbare vloeistoffen past dus per definitie binnen de risicoruimte van het Basisnet. Het ontwerp Basisnet Spoor voorziet vanwege het vervoer van brandbare vloeistoffen in een plasbrandgebied langs de Brabante route. Voor wat betreft de wijze van berekenen zegt hij toe dat de verschillen tussen de manier waarop voorheen is gerekend bij het NSP Breda en nu in Basisnet transparant zullen worden gemaakt. Op de rekenuitkomsten waarop de

Rijksafspraken zijn gebaseerd, zal een second-opinion worden uitgevoerd door een ander bureau dan het bureau dat de sommen heeft gemaakt. Ook zullen de Basisnet rekenvoorschriften dan beschikbaar worden gesteld, zodat iedereen deze zelf kan toepassen.

De extra stromen die Sabic verwacht zullen, evenals de extra stromen die de provincie Groningen verwacht van/naar Delfzijl, nog worden doorgerekend. Over de uitkomsten zal overleg zijn met de provincie Limburg en de gemeenten Venlo en Sittard, omdat het gaat om aanvoer vanuit Duitsland via de lijn Venlo-Sittard. Het gaat in dit verband namelijk niet om extra vervoer via de Brabantroute.

geeft aan dat alle bekende ruimtelijke plannen zijn meegenomen in dit ontwerp. Als gemeenten daar behoefte aan hebben, is VROM bereid om vast te leggen dat deze bouwplannen kunnen doorgaan ook indien in het Basisnet een risicoruimte wordt vastgesteld die uitgaat van een overschrijding van het groepsrisico.

concludeert dat de aanwezigen kunnen instemmen met de afspraken over de risicoruimtes er van uitgaande dat het Rijk de toegezegde transparantie over de verschillende manier van rekenen biedt, de rekenuitkomsten valideert en nader zal overleggen met de betrokken provincie en gemeenten over de gevolgen van eventuele extra stromen naar Sabic. Verder zal de gemeente Breda nagaan welke consequenties het vervoer van brandbare vloeistoffen heeft voor de bouwplannen.

#### **Afspraken 5 t/m 8: Oplossen PR-knelpunten en verantwoorden GR-aandachtspunten**

geeft aan dat in het aan dit overleg voorafgaande bilaterale bestuurlijk overleg tussen Rijk en Drechtsteden uitvoering over de sanering van PR-knelpunten is gesproken. De Drechtsteden vinden het belangrijk dat het kantoorpand dat binnen de Basisnet-veiligheidszone staat, wordt geamoveerd. In ieder geval het deel dat binnen zone staat.

vindt afspraak 9 -treffen van aanvullende lokale veiligheidsmaatregelen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding door ProRail- te vrijblijvend. Verder is hij van mening dat de veiligheidswinst van deze maatregelen ingezet moet worden om de bij de initiële vaststelling van Basisnet geaccepteerde overschrijdingen van het groepsrisico op middellange termijn verder te verlagen. Tenslotte vraagt hij zich af wie er verantwoordelijk is voor de groepsrisico-overschrijding die resteert bij de inwerkingtreding van het Basisnet.

wil graag meer zicht op de concrete uitrolplanning voor de realisatie van de extra ATBVv: wanneer worden welke seinen hiervan voorzien?

stelt dat het groepsrisico als gevolg van Basisnet in Eindhoven toeneemt.

benadrukt dat het van groot belang is dat de in de afspraken genoemde korte-termijn-maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. De planning en financiering hiervan moeten duidelijk zijn. Dat geldt ook voor de maatregelen die het bedrijfsleven zal treffen. Het Basisnet is alleen een Basisnet als de basis op orde is. Dat geeft vertrouwen voor de toekomst. Daarnaast moet er perspectief zijn op verdere verlaging van het groepsrisico op de middellange en lange termijn.

meldt dat ProRail een zogenaamd "alles-uit-de kast"-onderzoek heeft uitgevoerd naar welke lokale maatregelen nog aan de spoorzijde getroffen kunnen worden. We kijken nog naar de effectiviteit van die maatregelen en zoeken naar financiering. Bij gebleken uitvoerbaarheid en effectiviteit zal mevrouw Ongerling zich inspannen om de maatregelen ook daadwerkelijk uit te voeren. Daarbij zal het helpen indien gemeenten met maatregelen aan de bouwkant een bijdrage leveren aan een verdere verlaging van het groepsrisico. Voor wat betreft ATBVv ligt er een concreet uitrolplan van ProRail dat de minister binnenkort naar de Tweede Kamer zal sturen.

benadrukt dat het groepsrisico niet alleen in Eindhoven maar in alle gemeenten mét Basisnet fors lager wordt dan zonder Basisnet. Voor het eerst worden de risico's van het vervoer begrensd. De ministers zullen bij de vaststelling van het Basisnet aan de Tweede Kamer melden welke maatregelen zij hebben getroffen om de risico's van het vervoer zo ver mogelijk te verlagen. Verdere verlaging van de dan nog resterende overschrijdingen van het groepsrisico zijn op dat moment niet haalbaar. Als de Kamer de Basisnetrisicoplafonds accepteert, dan vindt de politiek de resterende overschrijdingen verantwoord. Voor de dan nog resterende PR-knelpunten geldt, dat die worden opgelost door sanering van de objecten. Het Rijk heeft hier geld voor uitgetrokken.

concludeert dat het wenselijk is de maatregelen die het Rijk voornemens is uit te voeren, te voorzien van een concrete realisatieplanning. Daarnaast gaan de leden van de Taskforce er van uit dat de "alles-uit-de-kast"-maatregelen worden uitgevoerd, dat het Rijk zich inspannt om dit financieel mogelijk te maken en dat de veiligheidswinst van deze "alles-uit-de-kast"-maatregelen worden ingezet om het groepsrisico verder te verlagen. Daarnaast kunnen gemeenten door aanpassing van de bouwplannen ook een bijdrage leveren aan vermindering van het groepsrisico.

#### **Punten 9 en 10: Groeimogelijkheden voor het vervoer**

vindt het logisch dat de veiligheidswinst van maatregelen die het bedrijfsleven treft, benut worden voor vervoersgroei. Maar het omgekeerde moet ook gelden. De veiligheidswinst van maatregelen die gemeenten treffen, zouden

naar de ruimtelijke ontwikkeling moeten gaan. Verder is hij van mening dat infrastructurele maatregelen op lange termijn in beeld moeten blijven. Tenslotte maakt hij zich zorgen over de afwikkeling van de rechtszaak die DB Schenker heeft aangespannen tegen ProRail vanwege de afwijzing van het bewaar tegen de NSP-plannen.

heeft moeite met het toekennen van de winst van maatregelen aan het vervoer nu het groepsrisico in de Drechtsteden nog zo hoog is. Hij is van mening dat de winst van maatregelen eerst moet worden benut voor een verdere verlaging van het groepsrisico in de Drechtsteden.

dat in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor zal worden besloten over infrastructurele maatregelen. Zij kan daar niet op vooruit lopen. Wel kunnen afspraken worden gemaakt over wat er in Basisnet gebeurt als in PHS wordt besloten tot het treffen van bepaalde infrastructurele maatregelen. Voor wat betreft het bezwaar van DB Schenker tegen de NSP-plannen, is het nu aan ProRail om een reactie te bepalen op de uitspraak van de rechter.

benadrukt het uitgangspunt dat de partij die veiligheidswinst boekt, die winst ook mag gebruiken. Dat geldt uiteraard ook voor gemeenten indien zij maatregelen treffen. Hij is benieuwd welke maatregelen gemeenten concreet van plan zijn om te treffen.

geeft aan dat de veiligheidswinst van de generieke maatregelen (andere routes, ATBvv, en warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen) alsmede van de "alles-uit-de-kast"-maatregelen op voorhand volledig worden ingezet om de risicoruimtes die het vervoer in het Basisnet krijgt toegewezen, te verlagen. Hij wijst op de bereidheid van het bedrijfsleven om de winst van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen, een maatregel die het bedrijfsleven vrijwillig treft, niet voor zichzelf te claimen.

concludeert dat we het over eens zijn dat veiligheidsmaatregelen die door gemeenten getroffen worden, door die gemeenten ingezet kunnen worden ter verlaging van het groepsrisico en/of ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarvoor is het wenselijk dat deze maatregelen zoveel mogelijk worden gekwantificeerd. Waar kwantificering (nog) niet mogelijk is, kunnen ze kwalitatief worden gebruikt in de groepsrisicoverantwoording.

#### **Punten 11 en 12: Ingrijpende gewijzigde inzichten risicoberekeningen**

Hierover zijn geen vragen of opmerkingen.

stelt de op de agenda voorgestelde bestuurlijke afspraken aan de orde.

De aanwezigen kunnen instemmen met het Rijksafsprakenpakket indien de vandaag gemaakte nadere afspraken daaraan worden toegevoegd. Het Rijk zal deze nadere afspraken verwoorden en aan de aanwezigen voorleggen.

Met de procedureafpraak over de zuidwest boog aan de Betuweroute bij Meteren wordt ingestemd.

Met het tijdig bepalen van een eindbeeld voor de vervoersas Rotterdam – België wordt inhoudelijk ingestemd. Wel is er verschil van mening over het moment waarop het daarin genoemde onderzoek naar de vervoersontwikkelingen op de verbinding Rotterdam-België zou moeten starten. De vertegenwoordigers van provincies en gemeenten dringen er op aan op korte termijn een MIRT-verkenning te starten. Het Rijk is van mening dat een dergelijke verkenning pas zinvol is als er meer zicht is op de financiering daarvan en opteert voor een verkenning op middellange termijn (tegen 2020).

constateert op dit punt een verschil van inzicht en verzoekt om dit signaal over te brengen aan minister . Tijdens het bestuurlijk overleg van 21 juni zullen de vertegenwoordigers van IPO en VNG alsnog verzoeken de MIRT-verkenning op korte termijn te starten.

### **3. Stand van zaken uitvoering eerder gemaakte afspraken**

De voortgangsrapportage wordt voor kennisgeving aangenomen. Eventuele vragen naar aanleiding van of opmerkingen over de rapportage kunnen worden gesteld resp. worden doorgegeven aan VenW.

De conclusie dat de Taskforce opgeheven kan worden nu alle eerder gemaakte afspraken zijn uitgevoerd en het Basisnet nagenoeg gereed is, vinden de vertegenwoordigers van provincies en gemeenten te voorbarig. Zij stellen voor om rond juni 2011 nog één keer in deze setting bij elkaar te komen. Aldus wordt besloten.

### **4. Rondvraag en sluiting**

Afgesproken wordt geen persbericht uit te brengen over het overleg van vandaag. Het afrondende Bestuurlijk Overleg Basisnet op 21 juni is een daarvoor meer geëigend moment.

bedankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.



## E-mailbericht

E 30

Van:  
Instellen op:

[SMTP @brabant.nl]  
@almere.nl [SMTP: @almere.nl],  
@amersfoort.nl [SMTP @amersfoort.nl],  
@apeldoorn.nl [SMTP @apeldoorn.nl],  
@apeldoorn.nl [SMTP: @apeldoorn.nl],  
@apeldoorn.nl [SMTP @apeldoorn.nl],  
@apeldoorn.nl [SMTP @apeldoorn.nl],  
@apeldoorn.nl [SMTP @apeldoorn.nl],  
@brandweergooivecht.nl  
[SMTP @brandweergooivecht.nl], @breda.nl  
[SMTP @dcmr.nl [SMTP:SWP@dcmr.nl],  
@deventer.nl [SMTP: @deventer.nl],  
@deventer.nl [SMTP: @deventer.nl],  
@dmb.amsterdam.nl [SMTP @dmb.amsterdam.nl],  
[SMTP @dordrecht.nl], @drenthe.nl  
[SMTP: @drenthe.nl], @drenthe.nl  
[SM @drenthe.nl] @dsv.rotterdam.nl  
[SMTP @dsv.rotterdam.nl], @dsv.rotterdam.nl  
[SM @dsv.rotterdam.nl], @eemsmond.nl  
[SM @eemsmond.nl], @eindhoven.nl  
[SM @eindhoven.nl], @flevoland.nl  
[SMTP @flevoland.nl] @fryslan.nl  
[SM @fryslan.nl],  
[SM @ gelderland.nl], [SMTP: @ gelderland.nl],  
@gg-v.nl [SMTP @gg-v.nl] @helmond.nl  
[SMTP @helmond.nl] @hengelo.nl  
[SMTP @hengelo.nl], @hilversum.nl  
[SM @hilversum.nl], @houten.nl  
[SM @houten.nl], @houten.nl  
[SM @houten.nl], @maastricht.nl  
[SM @maastricht.nl], @moerdijk.nl  
[SMTP @moerdijk.nl] @noord-holland.nl  
[SM @Noord-Holland.nl], @Noord-Holland.nl  
[SMTP @Noord-Holland.nl] @overijssel.nl  
[SM @overijssel.nl], @overijssel.nl  
[SMTP @overijssel.nl]  
[SMTP @provincie-utrecht.nl],  
@provinciegroningen.nl [SMTP: @provinciegroningen.nl],  
@prvlimburg.nl [SMTP @prvlimburg.nl],  
@prvlimburg.nl [SMTP: @prvlimburg.nl],  
@prvlimburg.nl [SMTP: @prvlimburg.nl],  
@pzh.nl [SMTP: @pzh.nl], @pzh.nl  
[SMTP @pzh.nl], @pzh.nl  
[SM @pzh.nl], @rheden.nl  
[SMTP @rheden.nl] @rmd.nl [SMTP @rmd.nl],  
@rmd.nl [SMTP @rmd.nl] @s-Hertogenbosch.nl  
[SMTP @s-Hertogenbosch.nl] @s-Hertogenbosch.nl  
[SM @s-Hertogenbosch.nl] @sectorveiligheidnml.nl  
[SM @sectorveiligheidnml.nl], @sittard-geleen.nl  
[SMTP @sittard-geleen.nl] @tilburg.nl  
[SMTP @tilburg] @utrecht.nl  
[SMTP @utrecht.nl], @venlo.nl  
[SM @venlo.nl] @venlo.nl  
[SMTP @venlo.nl]  
[SM @vng.nl], [SMTP @voorst.nl],  
@zeeland.nl [SMTP @zeeland.nl],  
[SMTP @zwijndrecht.nl] @zwolle.nl  
[SMTP @zwolle.nl]  
@arnhem.nl [SMTP: @arnhem.nl]  
[SM @brabant.nl] f@brabant.nl,  
[SM @brandweermwb.nl] @deventer.nl  
[SM @deventer] @dmb.amsterdam.nl  
[SM @dmb.amsterdam.nl]

Cc:

[SMTP: @eindhoven.nl], @milieudienst.sre.nl  
 [SMTP: @milieudienst.sre.nl],  
 [SMTP: @provincie-utrecht.nl], @pzh.nl  
 [SMTP: @pzh.nl], @roosendaal.nl  
 [SMTP: @roosendaal.nl],  
 [SMTP: @vrbzo.nl], @vrzob.nl  
 [SMTP: k@vrzob.nl]  
**Verzonden:** 15-3-2012 om 14:25  
**Ontvangen:** 15-3-2012 om 14:26  
**Onderwerp:** Definitief verslag overleg Basisnet Spoor 15 februari 2012

---

**Bijlagen:** JPEG image.JPG  
 2012.03.15 Verslag TF Brabanthroute-IPO-VNG-RIJK Basisnet Spoor 15  
 februari 2012 Definitief.pdf

---

Beste mensen,

Bijgaand treffen jullie het definitieve verslag aan van het overleg Basisnet Spoor, dat op 15 februari jl. met het Rijk plaatsvond in het provinciehuis van Noord-Brabant.

Ik heb alle ingekomen reacties verwerkt.  
 Excuses voor de vertraging aan mijn kant, waardoor het definitieve verslag iets te lang is blijven liggen.

Hartelijke groet,

Beleidsmedewerker externe veiligheid - Voorzitter ambtelijk deel Taskforce  
 Brabanthroute  
 Provincie Noord-Brabant, Directie Ecologie/Directie Economie en Mobiliteit

---

Waar is Brabant mee bezig? Lees het online Brabant Magazine.  
 Abonneer gratis op: [www.brabant.nl/magazine](http://www.brabant.nl/magazine)

## Verslag op hoofdlijnen (definitief)

### Onderwerp

Overleg Basisnet Spoor 15 februari 2012, provinciehuis Noord-Brabant

### Aan

### Aanwezigen

*Taskforce Brabantroute en IPO-VNG werkgroep basisnet:*

(Rotterdam), (Breda),  
(Dordrecht), (Limburg), (Tilburg),  
(Utrecht), ('s-Hertogenbosch),  
(Eindhoven), (Venlo), (Sittard-  
Geleen), (Sittard-Geleen), (Stedendriehoek  
Gelderland), (RMD), (RMD),  
(Halderberge), (Moerdijk) en (Noord-  
Brabant).

TF Brabantroute/B5 VGS

IPO-VNG werkgroep Bn

### Kopie aan

### Datum

15 maart 2012

### Contactpersoon

### Telefoon

*Ministerie van I&M:*

en

*Dagvoorzitters:*

(IPO) en

(VNG).

### Algemene sfeer

Het was een constructief overleg waarin door alle partijen is geïnvesteerd in verbinden en vertrouwen. Ambtelijk is er voldoende zicht op dat de laatste aandachtspunten die te maken hebben met het wetsontwerp Basisnet (Spoor) naar wederzijdse tevredenheid worden opgelost.

### Feitenbladen

Gevraagd werd naar de status van de feitenbladen. De gemeenten willen de mogelijkheid krijgen om de feitenbladen op juistheid en volledigheid te kunnen controleren.

*Na toezegging tijdens het overleg:*

Alle gemeenten met een feitenblad hebben inmiddels een digitale viewer met de bevolkinggegevens ontvangen, zodat zij de feitenbladen op volledigheid en juistheid kunnen controleren.

*Afspraken:*

- Op verzoek van de gemeente Sittard-Geleen wordt hen de *fn*-curve geleverd.
- Onduidelijkheden over het feitenblad worden eerst ambtelijk tussen de gemeente en het ministerie behandeld.



- Alle gemeenten geven voor 31 maart 2012 een reactie aan op de volledigheid en juistheid van de feitenbladen. Zo wordt in samenspraak gezorgd voor een 'goed' feitenblad (het betreft feiten en geen onderhandelingsdocument).
- Het ministerie reageert binnen 1 maand op de reacties van de gemeenten.
- Inhoudelijke vragen van de gemeente Zutphen over haar feitenblad zal het ministerie zo snel mogelijk beantwoorden.
- Gemeenten moeten er op letten of de Google Earth opname van de bebouwing klopt.
- Definitieve feitenbladen worden voor 1 juni 2012 namens de minister aan B en W van de gemeenten verzonden.

#### Saneringsregeling

De gemeenten willen duidelijkheid over het saneren van landelijk 40 woningen in een 8-tal gemeenten (Basisnet Weg en Basisnet Spoor).

Het ministerie deelt mee dat het moeilijk is gebleken om de bestaande kwetsbare objecten onder het Besluit transportroutes externe veiligheid te brengen. Daarom is voor Basisnet Weg in Hardinxveld-Giessendam een pilot gestart, waarbij de mogelijkheden bezien worden om de bestaande panden via privaatrechtelijke weg te verwerven. Binnenkort wordt voor Basisnet Spoor de gemeente Roosendaal benaderd. In het BTEV zal worden vastgesteld wat de consequenties zijn voor nieuwbouw in bestemmingsplannen.

#### Afspraken:

- De potentiële kwetsbare objecten zelf worden niet op de feitenbladen vermeld.
- Het ministerie zal aan de hand van de pilots bezien hoe de verwerving van bestaande kwetsbare objecten verder vorm krijgt.
- Voordat tot verwerving wordt over gegaan volgt vooraf overleg tussen ministerie en gemeente.

#### Hoge groepsrisico's

De gemeenten willen meer duidelijkheid over de wijze waarop de bestuurlijke afspraken over vermindering van de groepsrisico's zijn ingevuld en verantwoord bij de spoorgemeenten, waar dit risico nog boven de oriënterende waarde ligt. Alleen in de 3 gemeenten met de aller hoogste groepsrisico's (Tilburg, Dordrecht en Zwijndrecht) zijn concrete afspraken gemaakt over de zogenaamde 'alles uit de kast' maatregelen. De overige 15 gemeenten dringen er op aan om de 'alles uit de kast' maatregelen die nu in het kader van de Taskforce Robuustheid worden uitgewerkt ook bij hen in te zetten.

Het ministerie licht toe dat Rijk, medeoverheden en bedrijfsleven samen een pakket van generieke maatregelen hebben afgesproken dat, landelijk gezien, leidt tot een grote vermindering van de groepsrisico's. Toch is de gezamenlijke ambitie om overal onder de oriëntatiewaarde te komen niet gehaald.

Vervolgens is beken welke 'alles uit de kast maatregelen' op het spoor hier nog soulaas konden bieden. De kosten van deze maatregelen waren hoog en zouden ook niet overal even kosten effectief zijn. Het Rijk heeft hier een economische afweging gemaakt. In het bestuurlijk overleg met IPO/VNG van 4 juni 2010 is daarom besloten om de 'alles uit de kast' aanpak voor de korte termijn te beperken tot de gemeenten met de hoogste groepsrisico's: Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg. Bij de andere gemeenten waar de oriëntatiewaarde wordt overschreden kan dit op langere termijn ook, met dien verstande dat dit afgewogen wordt bij uitbreiding van infrastructuur of bij groot onderhoud aan het spoor. Als hier sprake van is trekt de gemeente hiertoe bij ProRail aan de bel en omgekeerd. Het Rijk bezie hierbij of de maatregelen uit het 'alles uit de kast pakket' budgettair ingepast kunnen worden.

Deze set van maatregelen en bestuurlijke afspraken vormt de gezamenlijke verantwoording in juli 2010 van het resterende groepsrisico door alle Basisnet partijen. De bevoegdheid voor de verantwoording van het groepsrisico is na de inwerkingtreding van Basisnet zo geregeld dat het Rijk verantwoordelijk is voor de vervoersbijdrage aan het groepsrisico (die gekoppeld is aan de PR-waarden) en de gemeente voor de bijdrage van de bevolking (die gekoppeld is aan de GR berekening met vervoersprognose Basisnet 2020).

Het door de gemeente berekende groepsrisico moet worden vergeleken met de oriëntatiewaarde en verantwoord. In het licht van de gezamenlijke ambitie om overal onder de oriëntatiewaarde te komen zou het echter vreemd zijn om enerzijds bij het Rijk en het bedrijfsleven aan te dringen op verdere vermindering van het groepsrisico en anderzijds zelf de overschrijding weer op te laten lopen door de bevolkingsdichtheid langs het spoor te verhogen.

#### *Afspraken:*

- De zogenaamde 'alles uit de kast' maatregelen zijn niet uitsluitend bestemd voor de industrie om daarmee een groei van het vervoer te kunnen realiseren. Maar evenmin om daarmee meer bouwplannen dan in Basisnet voorzien mogelijk te maken. Deze maatregelen kunnen worden ingezet om in het kader van de bestuurlijke afspraken overschrijdingen van de hoge groepsrisico's te verlagen.
- Het ligt daarbij voor de hand om maatregelen met een generieke werking ten goede te laten komen van het vervoer en maatregelen met een lokaal effect bij de gemeente.

#### Emplacementen

Er bestaan geruchten dat het bedrijfsleven pleit voor de opname van emplacementen in het Basisnet, waarbij de gemeente niet meer het bevoegde gezag vormt. De gemeenten onderkennen dat emplacementen en Basisnet direct afhankelijk zijn van elkaar en achten het om die reden nodig dat waar nodig extra veiligheidsmaatregelen bij de emplacementen worden getroffen. In het bijzonder speelt de discussie over extra vervoer vanwege Sabic en hoe zich

dit verhoudt tot de risicoruimte op de emplacementen van Sittard-Geleen en Venlo.

Gezien de inzet van het kabinet bij de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht ligt het niet voor de hand om het bevoegd gezag voor emplacementen bij het Rijk te leggen; het is echter aan de politiek hierover te beslissen. Gelet op de huidige bevoegdheid mengt het ministerie zich niet in het overleg over de vergunningsruimte op de emplacementen; dit is primair aan de gemeente als bevoegd gezag, aan ProRail als vergunninghouder en aan het bedrijfsleven als vragende partij.

Wel hebben Rijk, medeoverheden en bedrijfsleven indertijd afgesproken om samen te onderzoeken hoe met aanvullende veiligheidsmaatregelen binnen de huidige vergunning voldoende ruimte gevonden kan worden voor verdere groei van het vervoer.

#### *Afspraken:*

- Insteek van IPO/VNG en het ministerie is dat de gemeenten bevoegd gezag blijven over de emplacementen en daarmee hun sturingsmogelijkheid behouden.
- De regio Limburg zegt toe met een bestuurlijke afweging te komen waar de rangeeremplacementen in mee zijn genomen. Het ministerie wil op korte termijn in overleg treden met de regio Limburg over de voortgang van het onderzoek in de regio.
- In het onderzoeksprogramma onderzoekt het ministerie het veiligheidseffect van circa 18 maatregelen op het doorgaande spoor en op emplacementen, ten behoeve van de verlaging van het groepsrisico. Naar verwachting komt hierover eind 2012 meer duidelijkheid.
- De gemeente Venlo vraagt of Basisnet nog kan worden aangepast, als een deel van het kopmaken verplaatst wordt van emplacement Venlo naar emplacement Blerick. Het ministerie staat open voor goede voorstellen.

#### **PHS en Basisnet**

In bepaalde gevallen kan de aanleg van nieuwe infrastructuur mogelijkheden bieden voor het herrouteren van vervoersstromen. Zo is bestuurlijk afgesproken dit te onderzoeken bij de boog bij Meteren. Dan kan een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen over Tilburg, Breda, Dordrecht en Zwijndrecht omgeleid worden over de Betuweroute en Den Bosch. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verlagen van een aantal van de hoogste groepsrisico's. Voor s'Hertogenbosch is het uitgangspunt Basisnet geen overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit uitgangspunt moet ook in het MER van de boog bij Meteren worden opgenomen.

*Afspraak:*

- Het ministerie betreft de betreffende provincies en gemeenten en het betrokken bedrijfsleven in aanloop naar het ontwerp tracébesluit bij deze afweging.

**Basisnet Spoor in de Circulaire**

Aan de Tweede Kamer is toegezegd om Basisnet Spoor op te nemen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen na behandeling in de Tweede Kamer. Deze behandeling was veel eerder voorzien. De gemeenten willen dat Basisnet Spoor zo snel mogelijk wordt opgenomen in de Circulaire.

*Afspraak:*

- Het ministerie zal de minister adviseren om dit aan te kaarten bij de behandeling van het wetsontwerp Basisnet.

**Monitoren risicoplafonds**

De gemeenten vragen of er inmiddels meer duidelijk is over het monitoren van de risicoplafonds.

De wijze van monitoren sluit nauw aan bij de wijze waarop in de afgelopen jaren het gebruik van de Brabantroute en de Betuweroute is gerapporteerd door ProRail. Aan deze rapportage wordt de registratie van warme BLEVE vrij samenstellen van treinen gekoppeld. Op deze manier wordt vooraf (per kwartaal) gesignaleerd of en in welke mate bijsturing nodig is om binnen het plafond van vier aaneengesloten kwartalen te blijven. Door deze vorm van preventief handhaven wordt voorkomen dat het risicoplafond is overschreden.

**Afsluitende boodschap**

Door de dagvoorzitters en het ministerie wordt het overleg als zeer nuttig en constructief ervaren. Het helpt om via een goede communicatie tot verduidelijking en oplossingen te komen.

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** woensdag 18 november 2009 14:32  
**Aan:** - DGMO  
**Onderwerp:** 2e gespreksronde basisnet spoor Roosendaal

Geachte mevrouw,

Maandag heb ik mijn bezorgdheid uitgesproken over het uitblijven van nadere informatie.

Op mijn vraag heb ik nog geen nadere reactie ontvangen. Telefonisch lukt het me niet om u te bereiken. Daarom deze mail.

De tijd begint te dringen naar a.s. maandag 23 november, dus graag contact.

Hieronder staat ook mijn mobiele nummer, waarvan zonder meer gebruik kan worden gemaakt.

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
| Afdeling Beleid

**> Ontmoeten, verbinden, samenwerken**

#### DISCLAIMER

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.



**Van:** @arcadis.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 20 november 2009 12:30  
**Aan:** @rmd.nl  
**CC:** DGMo; DGMo;  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor Gemeente Moerdijk

Geachte

Namens . Dank voor uw bericht.

Als ik het goed begrijp heeft u per abuis een bericht ontvangen dat wij uw gemeente niet meer zullen bezoeken in het kader van Basisnet spoor. Wij concentreren ons op dit moment op de gemeenten waar nog een Groepsrisico probleem bestaat, maar zullen in December ook gemeenten bezoeken met een PR knelpunt. Welke dat precies zijn is nog in onderzoek. Het hangt er namelijk van af of onze analyse op dit punt correct is. Daartoe zult op korte termijn door een collega van mij worden benaderd met vragen over het door ons geconstateerde knelpunt.

Vooruitlopend daarop kan ik u nu al melden dat wij ook in Moerdijk langs zullen komen omdat u terecht opmerkt dat de gevolgen van BN spoor voor uw gemeente, hoe dan ook, relatief groot zullen zijn. zal binnenkort contact met u opnemen om uw een aantal opties voor afspraak voor te leggen.

met vriendelijke groet,

Senior Adviseur Veiligheid  
Adviesgroep strategie en beleid  
ARCADIS Nederland

E: @arcadis.nl  
-----Oorspronkelijk bericht-----  
**Van:** i [mailto: @rmd.nl]  
**Verzonden:** woensdag 18 november 2009 16:01  
**Aan:** - DGMo  
**CC:** ;@brabant.nl; @moerdijk.nl  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor Gemeente Moerdijk

Beste

Met enige vraagtekens heb ik kennisgenomen van een aantal stukken ten aanzien van het Basisnet, welke op dit moment rond worden gestuurd. Daarbij zat ook de brief van Minister Eurlings, waarin een aantal zaken worden genoemd die ons inziens erg snel gaan. Deze plotselinge versnelling in het besluitvormingsproces heeft er waarschijnlijk ook toe geleid dat plaatselijke bestuurders niet meer worden betrokken in het proces (wat wel was afgesproken met de gemeenten) en anderzijds wordt de problematiek in de gemeente Moerdijk niet meer als aandachtspunt/knelpunt gezien. Dit heeft geresulteerd in het weglaten van een knelpuntsgesprek (2e ronde) voor de gemeente Moerdijk (de ons omringende gemeenten zijn benaderd, Moerdijk niet).

Dit terwijl ik denk dat de gemeente Moerdijk en de gemeente Halderberge de zwaarste klap van het Basisnet (binnen Noord-Brabant) krijgen.  
Het nieuwe beleid (van bont vervoer, naar blokvervoer) zou gunstige gevolgen hebben voor de rekentechnische veiligheid in de spoorzone, echter krijgen we met het nieuwe beleid juist te maken met meer ketelwagens gevaarlijke stoffen. Deze door de Minister geprezen tweede maatregel "nieuwe inzichten door herroutering", levert voor Moerdijk een toename van de risico's in landsbelang op.

Tevens blijkt hierdoor een PR-knelpunt te zijn ontstaan.

Het is dan wel kwalijk dat Moerdijk wordt vergeten in het voeren van de knelpuntsgesprekken. Juist in lokaal maatwerk is nog risicoreductie mogelijk.

Ook wijs ik op pagina 4 van de voortgangsbrief, waarin de Minister aangeeft dat er aan de bebouwingszijde geen onacceptabele risico's zijn.

Mijn vraag is dan of een mogelijke overschrijding van de PR10-6 contour geen onacceptabel risico is? (Moerdijk is nog steeds niet op de hoogte gebracht van de contour ter plaatse van Zevenbergen).

Ik ga ervanuit dat wij zo spoedig mogelijk van u te horen krijgen of wij van u nog een uitnodiging tot een gesprek mogen ontvangen, voordat het Basisnet wordt vastgesteld?

Met vriendelijke groet,

Projectleider Omgevingsbeleid, RMD West-Brabant namens gemeente Moerdijk

MARB en RMD West-Brabant onderzoeken de samenwerking op het gebied van duurzame ontwikkeling in West-Brabant onder de voorlopige werknaam DUO West-Brabant

Dit bericht (inclusief de bijlagen) kan vertrouwelijk zijn. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht de afzender te informeren en het bericht te wissen. Het is niet toegestaan om dit bericht, geheel of gedeeltelijk, zonder toestemming te gebruiken of te verspreiden. De Regionale Milieudienst West-Brabant sluit elke aansprakelijkheid uit wanneer informatie in deze e-mail niet correct, onvolledig of niet tijdig overkomt, evenals indien er schade ontstaat ten gevolge van deze e-mail. De Regionale Milieudienst West-Brabant garandeert niet dat het bericht vrij kan zijn van onderschepping of manipulatie daarvan door derden of computerprogramma's die worden gebruikt voor elektronische berichten en het overbrengen van virussen.

Denk aan het milieu voordat u deze mail print


Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Ontwerp Basisnet Spoor

Gemeente Roosendaal

23 november 2009



## Agenda

1. Opening en voorstelronde
2. Uitleg stavaza Basisnet spoor
3. Toelichting risicobeeld basisnet in uw gemeente
4. Bespreken spoorse maatregelen
5. Bespreken RO maatregelen en ruimtelijk beleid
6. Afspraken over vervolg
7. Rondvraag en sluiting

2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor 23 november 2009



## Waar gaat het Basisnet spoor over?

- **Veiligheid:**

- het vervoer over het spoor veiliger maken,  
EN
- het leven langs het spoor écht veiliger maken.

- **Duidelijkheid:**

- tot hier en niet verder voor vervoer gevaarlijke stoffen,  
EN
- tot hier en niet verder voor bouwplannen gemeenten.



## Doel tweede ronde lokaal overleg

**Doel overleg:**

Basisnet dat knelpuntvrij is, en zoveel mogelijk aandachtspuntvrij

**Beoogd resultaat overleg:**

Factsheet met:

- Toets (evt.) bestuurlijke afspraak
- Voorkeur inzet extra lokale maatregelen;
- Inschatting wanneer (tussen 2012 en 2020) welke maatregel ingezet moet worden
- Globaal kostenplaatje en verdeling in de tijd



## Stand van zaken Basisnet spoor

Wat komt aan de orde:

- Stand van zaken met betrekking tot
  - Warme BLEVE-vrij (WBV) rijden
  - Risico reducerende maatregelen
  - “Actualisatie Faalcijfers Spoor”
  - Programma Hoogfrequent Spoor
- Stapsgewijs naar een Basisnet spoor



## Warme BLEVE-vrij (WBV) rijden

Stand van zaken:

- Haalbaarheidsonderzoek is afgerond
- (Petro-)chemische bedrijven en vervoerders hebben inmiddels toegezegd dat treinen in Nederland vrijwel geheel WBV worden samengesteld
- Bedrijven geven aan wat aanvullend nodig is om WBV mogelijk te maken (bijv. meer vergunningruimte)
- Gezamenlijke ambitie Rijk en bedrijfsleven om ook bij de uit het buitenland komende treinen 100% WBV na te streven



## WBV medium en maximum

Maatregel	WBV medium	WBV maximum
1. WBV containers		
-alleen NL	100%	100%
-Buitenland	80%	100%
2. WBV samenstellen op Kijfhoek	80%	100%
3. WBV samenstellen op plaats van herkomst	90%	100%
4. WBV samenstellen op Chemelot	90%	100%
5. Internationale afspraken WBV samenstellen	50%	100%



## In berekeningen meegenomen landelijke veiligheidsmaatregelen

In het hierna volgende kaartmateriaal zijn meegenomen:

- ATB Verbeterde versie op plaatsen met veel interactie spoorverkeer
- Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen (WBV medium en maximum)
- De invloed van andere routekeuze

Niet meegenomen, want nog niet gekwantificeerd, is:

- landelijke hotbox-detectie (actief m.i.v. 2011) ter beperking van ontsporingkans



## 1. Veiligheidsmaatregelen voor aanvullende **lokale** risicoreductie

Risico = kans \* effect

Risicoreductie dus richten op:

1. *Kans*reductie: maatregelen aan de bron = vervoerszijde
2. *Effect*reductie: maatregelen aan omgeving en bebouwing



## 2. Veiligheidsmaatregelen voor aanvullende **lokale** risicoreductie

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- langzamer rijden
- scheiden verkeersprocessen
- aanpak wissels (verkleinen ontsporingskans)
- in uiterste geval: beperken VGS op hele transportas

### Reductie van effect van een incident

- opvang brandbare vloeistoffen
- aanpassen bouwplannen
- aanvullende bouwkundige voorschriften
- verbeteren bestrijdingsmogelijkheden
- in uiterste geval: saneren (slopen) kwetsbare objecten





## RIVM onderzoek "Actualisatie Faalcijfers Spoor"

- RIVM onderzoek is nog niet af; RIVM zal het eerst afronden
- RIVM levert daarbij ook een voorstel voor de kwantificering van maatregelen
- Een daarop volgend consequentie onderzoek zal leiden tot een geactualiseerd "Rekenprotocol spoor"

### Consequentie voor Basisnet Spoor:

- BN spoor is gebaseerd op het huidige rekenprotocol
- Nieuwe risico-inzichten in de toekomst zullen niet (automatisch) leiden tot wijziging van risico-gebruiksruimtes of veiligheidszone
- Wel kunnen nieuwe inzichten in de toekomst leiden tot een aanvullende inzet van veiligheidsmaatregelen



## Aansluiting PHS op Basisnet

- Basisnet is voorjaar 2010 duidelijk (na Kamerdebat)
- Basisnetregels treden in de loop van 2011 in werking
- Eventuele PHS-investeringen komen naar verwachting niet eerder dan rond 2020 gereed voor gebruik
- Risicoruimtes van Basisnet zijn dus maatgevend voor PHS
- Mogelijke andere routekeuze door nieuwe PHS-infrastructuur:
  - zal niet automatisch leiden tot grotere of kleinere risicoruimte of tot bredere of smallere veiligheidszone
  - Vergt wellicht wel extra veiligheidsmaatregelen (uit PHS budget)





## Stappen naar Ontwerp Basisnet spoor

- STAP 1: Situatie rond 2020 bij ongewijzigd beleid
- STAP 2: Zoeken naar gewenste situatie rond 2020 bij andere routekeuzes en WBV;  
**criterium = beperken GR-overschrijdingen op netwerk-schaal**
- STAP 3: Levert Ontwerp Basisnet spoor (landelijk)
- STAP 4: Oplossen resterende knel- en aandachtspunten: lokaal maatwerk
- STAP 5: Uitvoerings- en financieringsplan BN-maatregelen

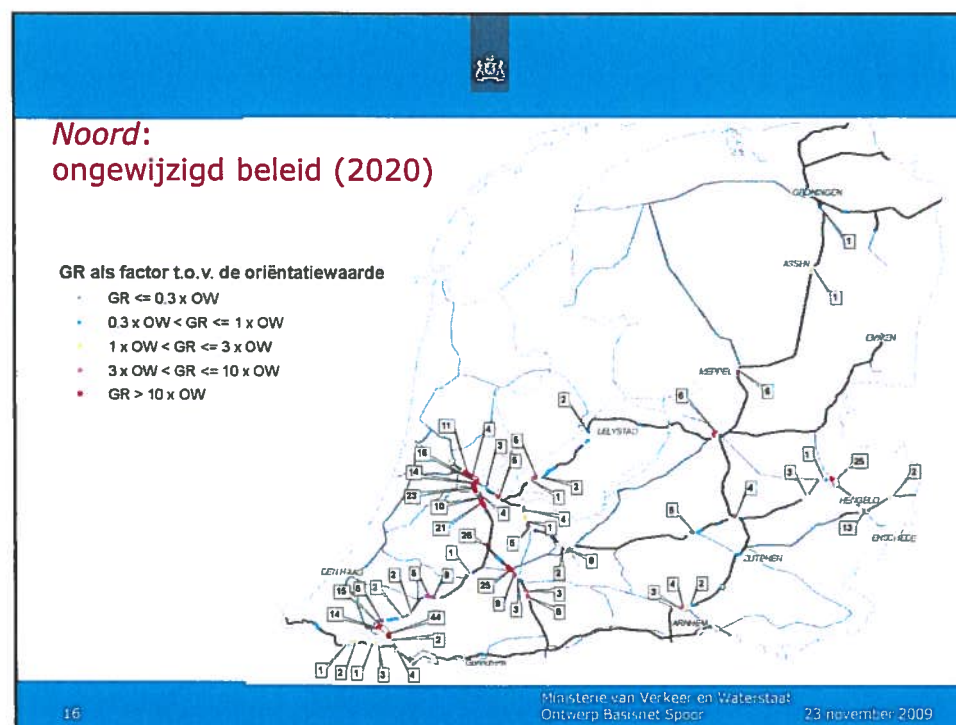
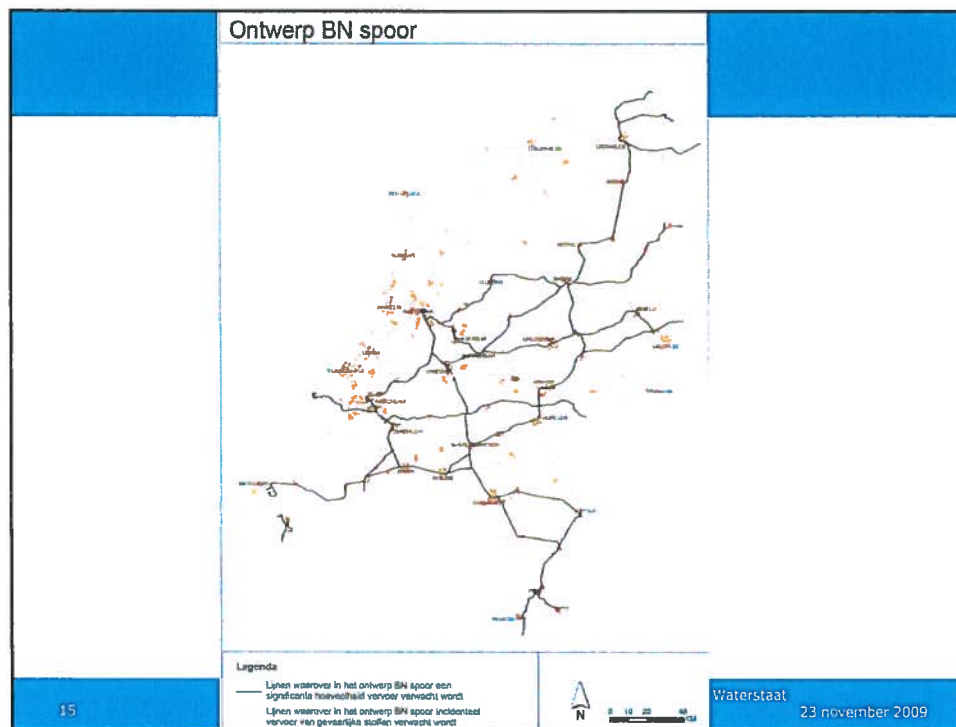
### **Resultaat** (eind 2009):

**een Ontwerp BN-spoor dat aan de ministers wordt aangeboden ter besluitvorming.**



## Opbouw Ontwerp Basisnet spoor

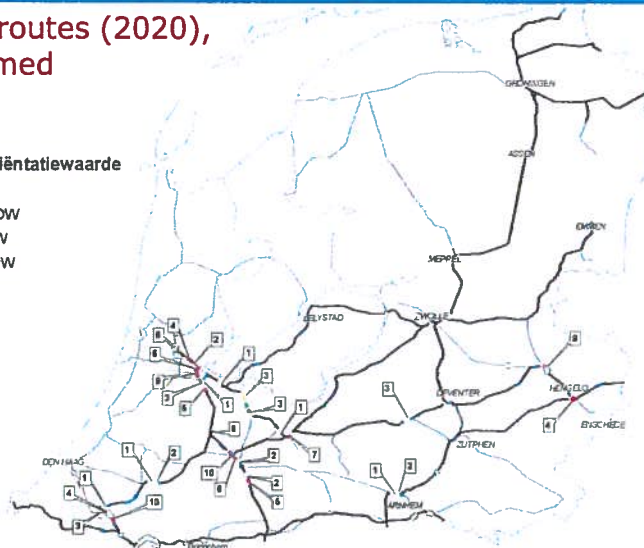
- Verschillende benadering spoornetwerk in noord-Nederland (= ten noorden van de Betuweroute) en in zuid-Nederland
- Ingang bij zoeken naar acceptabele vervoersruimte en RO-ruimte zijn de berekende GR-overschrijdingen: GR is moeilijker dan PR
- **Hiernavolgende kaartjes zijn nog voorlopige resultaten van de berekeningen**
- Zwarte lijn = spoorlijn waarop momenteel VGS is geprognosticeerd
- Grijs lijn = spoorlijn waarop momenteel geen VGS is geprognosticeerd, maar het is niet uitgesloten
- In principe bij elke 'zwarte' spoorlijn een PAG (plasbrandaandachtsgebied) van 30 meter ter weerszijden.



## Noord: andere routes (2020), & WBVmed

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$



17

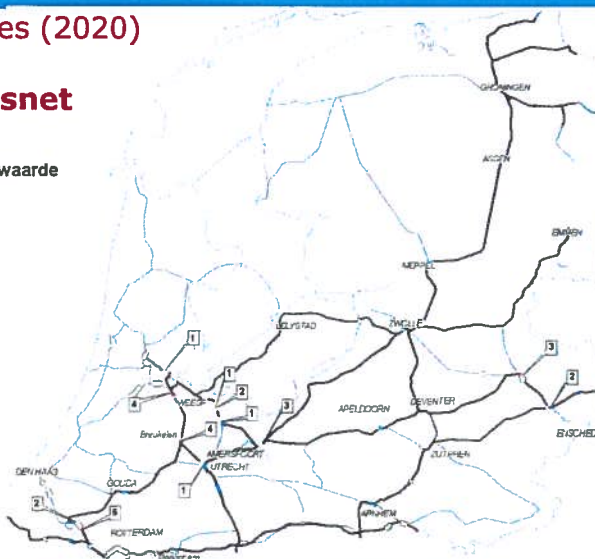
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009

## Noord: andere routes (2020) & WBVmax = Ontwerp Basisnet

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

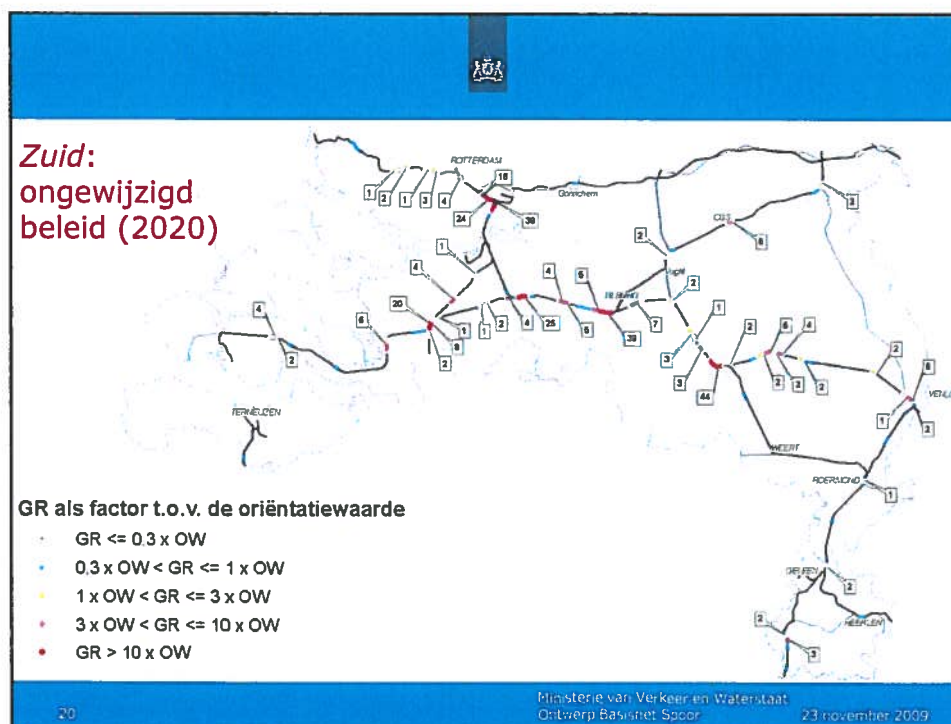
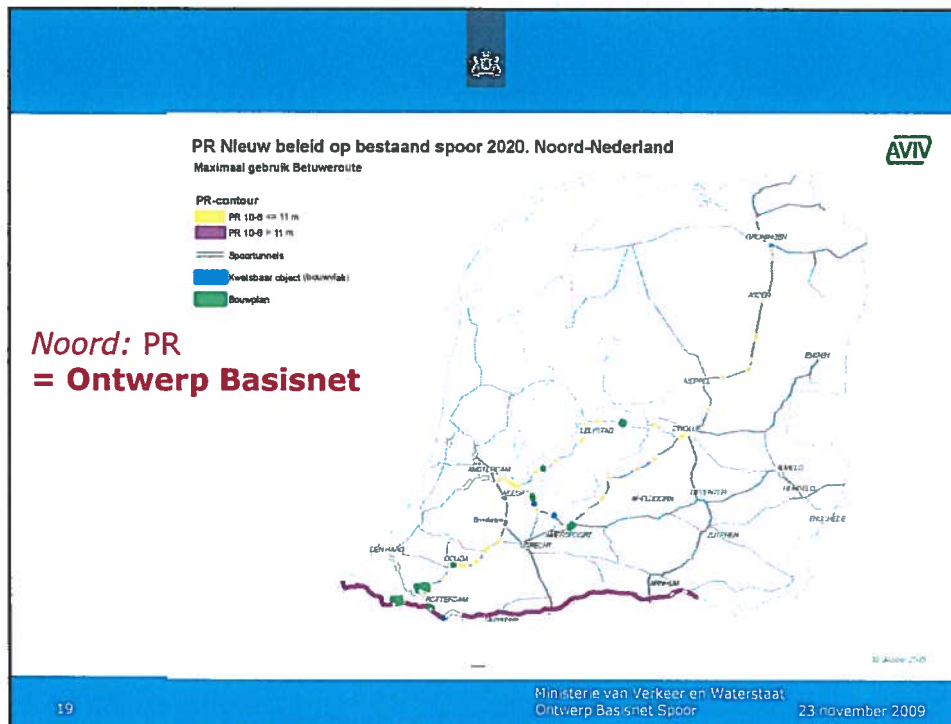
- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$



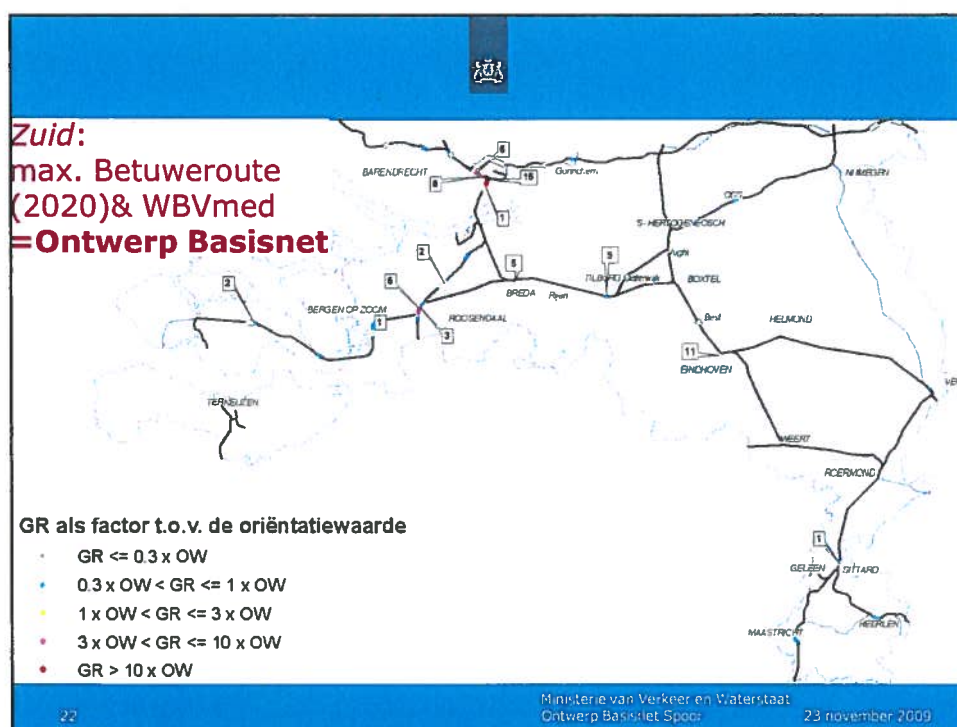
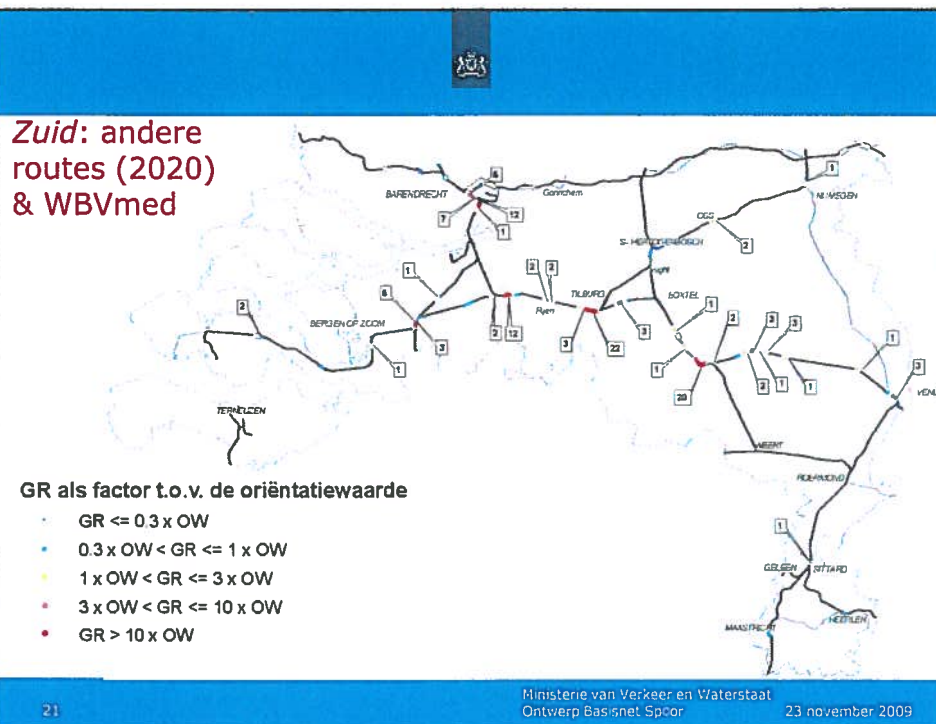
18

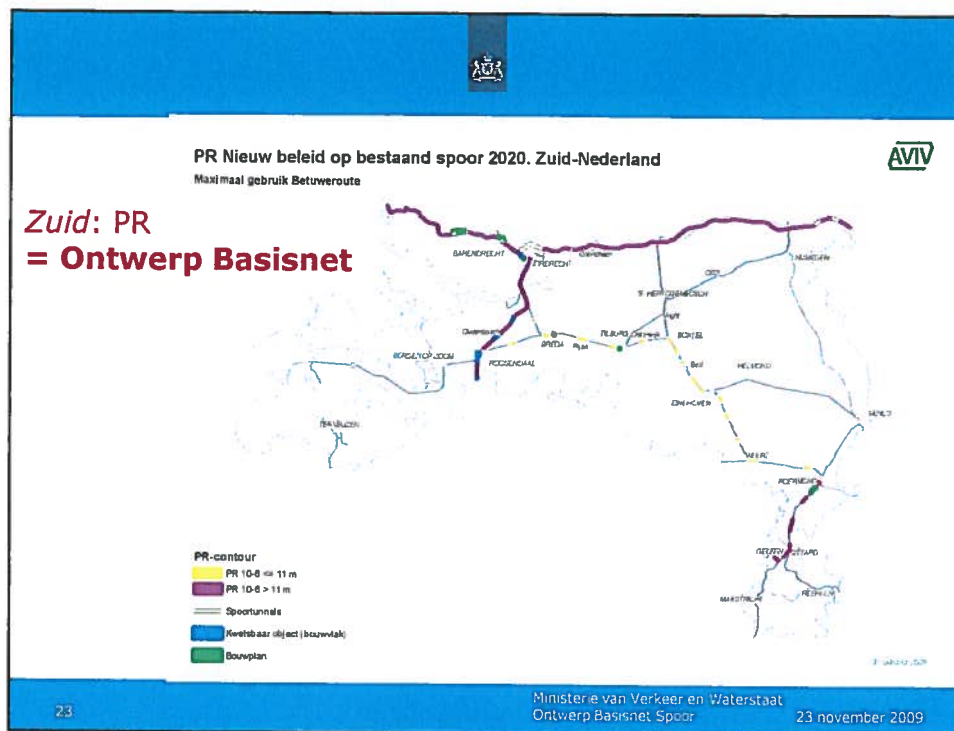
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009









Vergelijking resultaten GR - voorlopig

Betreft	Ongewijzigd beleid	Routeren + WBVmed	Ontwerp BNS
groepsrisiconiveau	Aantal kilometer		
0.3*OW < GR $\leq$ 1*OW	149	100	62
1*OW < GR $\leq$ 3*OW	108	75	26
3*OW < GR $\leq$ 10*OW	76	46	13
GR > 10*OW	41	8	1
<b>Totaal GR &gt; 1*OW</b>	<b>225</b>	<b>129</b>	<b>41</b>
<b>Afname GR</b>	<b>100 %</b>	<b>57 %</b>	<b>18 %</b>

24 Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor 06 november 2009



## Vergelijking resultaten PR - voorlopig

Betreft	Ongewijzigd beleid	Routeren + WBVmed	Ontwerp BNS
Kwetsbare objecten binnen PR 10-6			
Bouwvlakken totaal	267	155	30
Bouwvlakken kwetsbaar	66	24	12
Adressen (kwetsbaar) Binnen bouwvlakken	367	189	144
Adressen (kwetsbaar) binnen bouwvlakken	100%	51%	39%
Bouwplannen binnen PR 10-6			
Aantal bouwplannen	39	35	25



## (1) Ontwerp Basisnet Spoor

- Risico gebruikruimte per baanvak; daarbinnen vrije routekeuze
- Veiligheidszone per baanvak; daarbinnen geen kwetsbare objecten
- Plasbrandaandachtsgebied van 30 meter langs routes met VGS
- Generieke bouwkundige voorschriften in veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied

### INTERMEZZO:

- Plafond gebruikruimte wordt uitgedrukt in "risicoruimte", NIET in "aantallen wagons"
- Dezelfde benadering wordt door ProRail nagestreefd voor vergunningsruimte emplacementen



## (2) Ontwerp Basisnet Spoor: tabel bebouwingszijde

Basisnet spoor - bebouwingszijde										
baanvak		Veiligheids zone [meters]	PAG ja /nee	Referentiewaarden voor GR-berekeningen [in kwe per jaar]						Bijzonder- heden
Nr.	naam			Cat A	Cat B2	Cat B3	Cat C3	Cat D3	Cat D4	
..	Betuweroute	30	ja	..	..	..	..	..	..	
13	Breda – Tilburg	....								
112	Tilburg – Boxtel	...								
32	Boxtel-Eindhoven	...								
119	Eindhoven-Venlo	...								
120	Venlo – Kaldenk.	...								

**NB! Handreiking!**

27

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009



## (3) Ontwerp Basisnet Spoor: tabel vervoerszijde

Basisnet spoor - vervoerszijde					
baanvak		Grenswaarden risicoruimte			bijzonderheden
Nr.	naam	PR 10 <sup>-6</sup> [in meters]	10 <sup>-7</sup> [getal]	10 <sup>-8</sup> [getal]	
..	Betuweroute	30	...	...	
13	Breda – Tilburg	...			
112	Tilburg – Boxtel	...			
32	Boxtel – Eindhoven				
119	Eindhoven – Venlo				
120	Venlo - Kaldenkirchen				
..	....				

**NB! Handreiking!**

28

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009





## Risicobeeld basisnet in uw gemeente

### Verklaring voor verschil in risicobeelden

- Bevolking o.m.:
  - Nieuwbouwplannen (inventarisatie Haskoning/Arcadis)
  - Grid benadering
- Transport o.m.:
  - Bont/blokverdeling gewijzigd ten opzichte van MV2007
  - Alle spoortrajecten zijn als >40 km per uur trajecten beschouwd
- Parameters o.m.:
  - 5% gevaarlijke stoffen i.p.v. 10% in rekenprotocol
  - Richtingsafhankelijke (bonte) transportstromen
- Maatregelen o.m.:
  - Aannee ATBvv neutraliseert risicoverhoging t.g.v. complexe situaties



## (Gewijzigde) vervoerstromen Roosendaal - Breda

Gemeente Roosendaal	ProRail (2007)	Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	100%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestand spoor
A	10800	700
B2	600	1000
B3	50	0
C3	5550	5250
D3	250	1800
D4	200	50
Totaal	17450	8800



## (Gewijzigde) vervoerstromen Roosendaal West – Bergen op Zoom

Gemeente Roosendaal	ProRail (2007)	Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	100%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestaand spoor
A	10300	10300
B2	600	600
B3	0	0
C3	2700	2700
D3	600	600
D4	300	300
Totaal	14500	14500



## (Gewijzigde) vervoerstromen Roosendaal Oost – Lage Zwaluwe

Gemeente Roosendaal	ProRail (2007)	Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	100%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestaand spoor
A	8970	17570
B2	5310	2460
B3	0	50
C3	10490	14590
D3	2860	1060
D4	1140	1290
Totaal	28770	30720

Afspraak!



## (Gewijzigde) vervoerstromen Essen – Roosendaal West

Gemeente Roosendaal	ProRail (2007)	Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	100%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestaand spoor
A	13070	11570
B2	6510	3260
B3	50	50
C3	18740	18340
D3	3710	1710
D4	1640	1640
Totaal	43720	36570

33

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009

Afspraak!

Basisnet Spoor 2020+BRmax  
GR Roosendaal

## GR Risicobeeld basisnet in uw gemeente

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

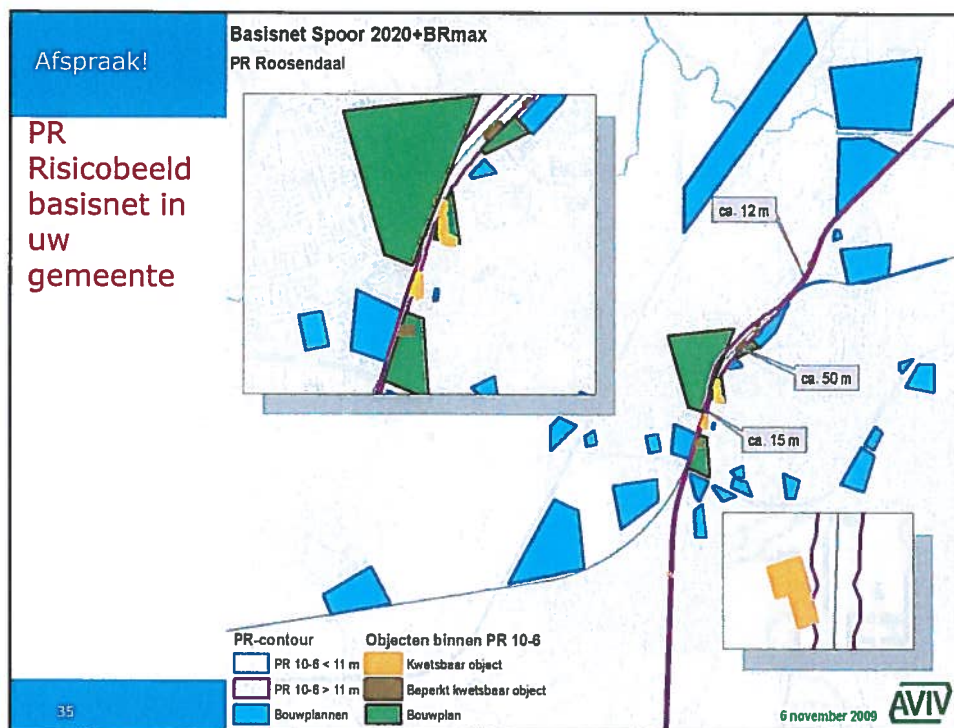
- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$

Bouwplannen

34

6 november 2009





**Afspraak!**

**Conclusie**

- Er liggen 3 bouwvlakken binnen de PR 10-6 > 15 meter
- Er ligt 1 bouwvlak binnen de 10-6 > 50 meter
- Groepsrisico(GR) van 3. Lager t.o.v. vorige berekeningen (GR 6) door de generieke maatregelen.
- Groepsrisico(GR) van 5. Veel lager t.o.v. vorige berekeningen (GR 20) door de generieke maatregelen.
- Het GR van het traject Essen – Roosendaal West is volledig gereduceerd. Vorige berekening nog een GR van 3.

36

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

23 november 2009



## Bespreken spoorse maatregelen



## Bespreken RO maatregelen en ruimtelijk beleid

- Er zijn bouwplannen die (deels) binnen de 10-6 vallen
- Wat is de status van de bouwplannen die een belangrijk aandeel hebben in het groepsrisico?
- Is er nog met objecten te schuiven?

Vragen die voorafgaand aan het overleg bij de gemeente zijn voorgelegd:

- Wat is de status van bouwplan X (ie masterplan, voorl. ontwerp, definitief ontwerp, in aanbouw, gerealiseerd)?
- Zijn er nog mogelijkheden om in bouwplan X te wijzigen?



## Bestuurlijk afspraak

- BIRK spoorhaven
- Resultaatsverplichting verlenen subsidie, gekoppeld aan ruimtelijk programma. De toezegging dat deze bestuurlijke afspraken worden gerespecteerd, impliceert dat het PR niet over het ruimtelijk programma mag liggen en dat geen overschrijding van de oriëntatiewaarde plaats vindt. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat de gemeente heeft gehandeld in overeenstemming met de circulaire RNVGS en er geen overschrijding van PR en GR was op basis van de toen bekende vervoersverwachtingen.

## Vervolg

- Samenstellen factsheet op basis van de gemaakte afspraken
- De factsheet wordt aan u voorgelegd





## Vervolg na lokale overleggen

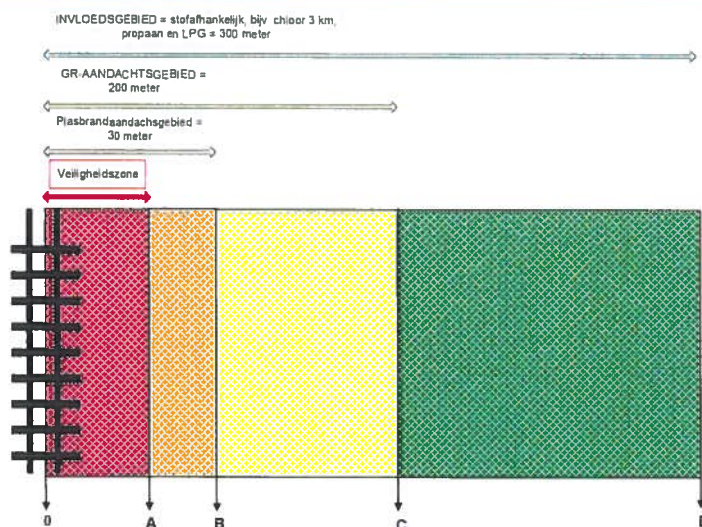
- Stuurgroep Basisnet 7 dec
- Bestuurlijk overleg (NMB, Bestuurlijk BN) vanaf 10 dec.
- Besluitvorming minister V&W, VROM en EZ over Ontwerp Basisnet spoor inclusief financieel plan en toezending aan Tweede Kamer
- Bespreken Ontwerp Basisnet spoor in Tweede Kamer: voorjaar 2010

41

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor 23 november 2009



## Gevolgen voor gemeenten



42

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor 23 november 2009

**Van:** @halderberge.nl]  
**Verzonden:** donderdag 3 december 2009 16:25  
**Aan:** - DGMI  
**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor: 2e ronde gesprek

Geachte r

We zijn bezig om iedereen bij elkaar te krijgen voor de 16e december. We willen graag onze wethouder bij dit gesprek aanwezig hebben, dus de dinsdagen vallen dan automatisch af. Dit in verband met college vergaderingen. Zodra ik definitief bericht heb, zal ik deze datum bevestigen.

met vriendelijke groeten,

---

**Van:** @minvenw.nl @minvenw.nl]  
**Verzonden:** donderdag 3 december 2009 15:00  
**Aan:** I  
**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor: 2e ronde gesprek  
**Urgentie:** Hoog

Beste

Zoals afgesproken treft u hieronder nieuwe opties aan:

16 december van 09:30 tot 12:30

22 december van 09:30 tot 12:30 of van 14:00 tot 17:00

Met vriendelijke groeten,

Projectsecretaris Basisnet

J@minvenw.nl

*Ik ben aanwezig op maandag, dinsdag en donderdagmiddag*

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** @halderberge.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 1 december 2009 10:27  
**Aan:** - DGMI  
**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor: 2e ronde gesprek

Geachte

Aangezien het overleg door andere collega's bijgewoond zal worden, heb ik uw mail uitgezet bij deze collega's. Ik heb van hen nog geen antwoord mogen ontvangen. Zodra ik meer weet, zal ik u hierover zsm berichten.



Met vriendelijke groet,

---

**Van:** @minvenw.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 1 december 2009 10:26  
**Aan:**  
**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor: 2e ronde gesprek  
**Urgentie:** Hoog

Beste ,

Ik vroeg mij af of u al een keuze heeft kunnen maken uit onderstaande mogelijkheden?  
Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groeten,

Projectsecretaris Basisnet

E: @minvenw.nl  
W:

*Ik ben aanwezig op maandag, dinsdag en donderdagmiddag*

-----Onsronkelijk bericht-----

n: DGMo  
**Verzonden:** maandag 23 november 2009 13:51  
n: @halderberge.nl  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor: 2e ronde gesprek

Beste ,

Ik heb het verzoek gekregen om een afspraak te maken voor een gesprek in het kader van het Basisnet Spoor.

Hieronder treft u een aantal opties aan.

10 december van 09:30 tot 12:00  
10 december van 14:00 tot 16:30  
18 december van 09:30 tot 12:00

#### Achtergrond en doel gesprek:

Vervolg op eerste gesprek uit voorjaar 2009. Daar waar het toen met name ging over elkaar informeren, gaat het nu veel concreter over het nemen van risicoreducerende maatregelen. Dit vergt een stevige voorbereiding.

Nadere informatie over de kader van het gesprek en informatie over de stand van zaken van de risicoberekeningen zullen op korte termijn worden toegezonden.

Inhoudelijke informatie kan worden verkregen door contact op te nemen met via telefoonnummer

Erop vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,

Projectsecretaris Basisnet

E  
W

@minvenw.nl

Ik ben aanwezig op maandag, dinsdag en donderdagmiddag

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Aan de ontvangst/verzending van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Halderberge sluit voorts iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele onjuistheden of onvolledigheden die in dit bericht voorkomen. De rechtsgevolgen die gemeentelijke brieven, besluiten, overeenkomsten etc. beogen, kunnen alleen worden ontleend aan de daartoe op schrift gestelde documenten.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Aan de ontvangst/verzending van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Halderberge sluit voorts iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele onjuistheden of onvolledigheden die in dit bericht voorkomen. De rechtsgevolgen die gemeentelijke brieven, besluiten, overeenkomsten etc. beogen, kunnen alleen worden ontleend aan de daartoe op schrift gestelde documenten.

Van: DGMo  
 Verzonden: donderdag 3 december 2009 14:44  
 Aan:  
 Onderwerp: RE: Betr.: Basisnet Spoor: afspraak  
 Urgentie: Hoog

Beste

We gaan akkoord met 16 december van 13:30 - 14:30. Een uur is krap maar we vinden het belangrijk dat het overleg plaatsvindt. Als het noodzakelijk is zal een vervolgspraak met u gepland worden.

U zult een bevestiging van ons ontvangen met een notitie ter voorbereiding.

Met vriendelijke groeten,

Projectsecretaris Basisnet

E: [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl)  
 W:

Ik ben aanwezig op maandag, dinsdag en donderdagmiddag

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [mailto:[@rmd.nl](mailto:@rmd.nl)]  
 Verzonden: woensdag 2 december 2009 15:24  
 Aan: - DGMo  
 CC: [@moerdijk.nl](mailto:@moerdijk.nl)  
 Onderwerp: Betr.: Basisnet Spoor: afspraak

Goedemiddag,

We hebben de agenda's naast elkaar gelegd en onze enige mogelijkheid is 16 december van 13.30 - 14.30 uur.

Bij het overleg zullen (wethouder) en ik zelf aanwezig zijn. Wellicht schuift van de regionale brandweer eveneens bij het gesprek aan.

Zou u ons tijdig kunnen voorzien van de aan het eindvoorstel Basisnet Spoor ten grondslag liggende informatie kunnen voorzien, zodat wij ons voor kunnen bereiden. Kunt u ons eveneens laten weten, met wie wij het gesprek zullen hebben.

Met vriendelijke groet,

Projectleider Omgevingsbeleid, RMD West-Brabant namens gemeente Moerdijk

>>> [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl) > 12/01/09 10:00 vm >>>  
 Goedemorgen

Ik heb het verzoek gekregen om een afspraak met u te maken inzake het Basisnet Spoor. Hieronder treft u een aantal opties aan.

16 december van 09:30 tot 12:30

16 december van 13:30 tot 16:30

18 december van 13:00 tot 16:00

Graag hoor ik van u zo spoedig mogelijk welke mogelijkheid het beste schikt in uw agenda.

Met vriendelijke groeten,

Projectsecretaris Basisnet

[@minvenw.nl](mailto:info@minvenw.nl)

Ik ben aanwezig op maandag, dinsdag en donderdagmiddag

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

MARB en RMD West-Brabant onderzoeken de samenwerking op het gebied van duurzame ontwikkeling in West-Brabant onder de voorlopige werknaam DUO West-Brabant

Dit bericht (inclusief de bijlagen) kan vertrouwelijk zijn. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht de afzender te informeren en het bericht te wissen. Het is niet toegestaan om dit bericht, geheel of gedeeltelijk, zonder toestemming te gebruiken of te verspreiden. De Regionale Milieudienst West-Brabant sluit elke aansprakelijkheid uit wanneer informatie in deze e-mail niet correct, onvolledig of niet tijdig overkomt, evenals indien er schade ontstaat ten gevolge van deze e-mail. De Regionale Milieudienst West-Brabant garandeert niet dat het bericht vrij kan zijn van onderschepping of manipulatie daarvan door derden of computerprogramma's die worden gebruikt voor elektronische berichten en het overbrengen van virussen.

Denk aan het milieu voordat u deze mail print

**Van:** @rmd.nl]  
**Verzonden:** donderdag 3 december 2009 18:26  
**Aan:** - DGMI  
**CC:** ;@brabant.nl; @moerdijk.nl; @moerdijk.nl;  
@moerdijk.nl;  
**Onderwerp:** beu.: Basisnet Spoor: bevestiging afspraak

Goedenavond,

Dank u voor de bevestiging, de begeleidende memo en het agendavoorstel.  
Op dit moment hebben we nog geen agendapunten toe te voegen. We vragen u wel de uitgangspunten van uw berekeningen, tijdens het overleg bij u te hebben.  
Wij zullen de knelpunten, ons inziens, voor u op een rijtje zetten en het nodige voorbereiden.

Een ruimte met laptop en beamer hebben we vastgelegd.

Wij zien c en overige vertegenwoordigers op 16-12 van 13.30  
- 14.30 uur in Zevenbergen verschijnen en mocht er aansluitend meer tijd nodig zijn voor evt.  
technische vragen, dan is dat mogelijk.  
We hopen eveneens op een constructief gesprek.

Met vriendelijke groet,

Projectleider Omgevingsbeleid  
RMD, West-Brabant  
namens gemeente Moerdijk

>>. @minvenw.nl> 03-12-09 14:50 >>>

Geachte

U bent kort geleden door ons benaderd voor een overleg Basisnet Spoor.

Graag bevestigen wij hierbij nogmaals deze afspraak voor:

16 december van 13:30 tot 14:30, locatie Zevenbergen.

Wij zullen u met de volgende personen bezoeken:

Verkeer en Waterstaat

VROM - nog onbekend

ARCADIS -

ProRail - nog onbekend

Graag zouden wij een beamer tot onze beschikking hebben.

Wij doen u hierbij een agendavoorstel voor deze bijeenkomst. Indien u aanvullende agendapunten heeft dan horen wij dat graag uiterlijk een week voorafgaand aan ons bezoek. Doel van dit overleg is om de mogelijkheden voor concrete risicoreducerende maatregelen met u te bespreken. Wij nemen daarbij de spoorse kant voor onze rekening door aan u voor te leggen welke maatregelen op het spoor onderzocht zijn om externe veiligheidsrisico's in uw gemeente te reduceren. Graag horen wij van uw kant welke maatregelen er nog mogelijk zijn om:

\* Bouwplannen nabij het spoor dusdanig aan te passen dat zich geen kwetsbare bestemmingen meer nabij het spoor bevinden. Nabij het spoor wil in dit geval zeggen: in ieder geval buiten de veiligheidszone zoals wij die bij BN spoor voor ogen hebben (info zal worden toegezonden).

\* Ruimtelijk beleid (structuurvisie en/of groepsrisicobeleid)  
waarin u vaststelt dat u bij nieuwbouwplannen kwetsbare bestemmingen en vooral bestemmingen met een hoge concentratie mensen of verminderd zelfredzame mensen, in principe op geruime afstand (tenminste 30 meter) van het spoor vandaan houdt.

Daarnaast zal het nieuwe externe veiligheidsrisicobeeld worden besproken. Dit is gebaseerd op optimale inzet van de maatregelen routeren en Warme Bleve Vrij rijden (ca. 80%). Wij zullen in dit overleg kaartbeelden presenteren waarin de meegenomen bouwplannen, de ontwerp-veiligheidszone,

de PAG en de spoor situatie zichtbaar zijn. Naar aanleiding hiervan kan het overleg over nog te nemen maatregelen worden gevoerd. Tot slot zullen afspraken worden gemaakt voor het vervolg.

#### Agenda voorstel

1. Opening en voorstelronde;
2. Uitleg stavaza Basisnet spoor;
3. Toelichting risicobeeld basisnet in uw gemeente;
4. Bespreken spoorse maatregelen;
5. Bespreken RO maatregelen en ruimtelijk beleid;
6. Afspraken over vervolg
7. Rondvraag en sluiting

#### Informatie uitwisseling:

In de bijlage vindt u een korte notitie betreffende de stand van zaken van Basisnet Spoor. Daarnaast zullen wij de meest recente risicobeelden van het Basisnet spoor aan u toezenden.

Mochten er van uw kant vooraf al vragen zijn, aarzel dan niet om contact op te nemen via [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl).

Wij rekenen op een constructief overleg.

Met vriendelijke groet,

Projectmanager Basisnet

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

MARB en RMD West-Brabant onderzoeken de samenwerking op het gebied van duurzame ontwikkeling in West-Brabant onder de voorlopige werknaam DUO West-Brabant

Dit bericht (inclusief de bijlagen) kan vertrouwelijk zijn. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht de afzender te informeren en het bericht te wissen. Het is niet toegestaan om dit bericht, geheel of gedeeltelijk, zonder toestemming te gebruiken of te verspreiden. De Regionale Milieudienst West-Brabant sluit elke aansprakelijkheid uit wanneer informatie in deze e-mail niet correct, onvolledig of niet tijdig overkomt, evenals indien er schade ontstaat ten gevolge van deze e-mail. De Regionale Milieudienst West-Brabant garandeert niet dat het bericht vrij kan zijn van onderschepping of manipulatie daarvan door derden of computerprogramma's die worden gebruikt voor elektronische berichten en het overbrengen van virussen.

Denk aan het milieu voordat u deze mail print

## **Basisnet Spoor: Informatie voor gemeenten bij het tweede ronde overleg**

[V&W; 22-10-09]

### **Stand van zaken BN Spoor**

Voor de zomer hebben wij u bezocht in het kader van 'de klokken gelijk zetten' ten aanzien van Basisnet spoor. In dat gesprek hebben wij u geïnformeerd over het Basisnet Spoor proces en de stand van zaken op dat moment. U hebt op uw beurt de gelegenheid gehad om uw vragen en zorgen kenbaar te maken.

Met deze notitie informeer ik u over de stand van zaken op dit moment. De volgende onderwerpen komen daarbij aan bod.

- Met welke gemeenten een tweede ronde lokaal overleg;
- Doel van de tweede ronde van het lokaal overleg;
- Warme Bleve vrij rijden;
- Routekeuzes;
- Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Rekenmethodiek;
- Effect van risico reducerende maatregelen;
- Verder verloop Basisnet Spoor proces

### **Met welke gemeenten een tweede ronde lokaal overleg**

Een tweede ronde overleg wordt, conform eerdere afspraken, alleen gevoerd met die gemeenten waarvoor na het treffen van generieke maatregelen een groepsrisico is berekend dat groter is dan de oriënterende waarde van het groepsrisico of waar een kwetsbaar object of bouwplan binnen de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar ligt.

In het overleg zal u een Ontwerp Basisnet Spoor worden gepresenteerd met de resterende risico's voor rond 2020. Dit Ontwerp moet robuust zijn. Daarmee wordt bedoeld dat het tot minimaal 2030 handelingsperspectief moet bieden voor gemeenten, projectontwikkelaars, maar ook voor vervoerders en verladers. Daarnaast moet het natuurlijk ook de nodige veiligheid bieden.

Het Ontwerp gaat – voor wat betreft de algemene maatregelen - uit van ATB Vv in de complexe stationsomgeving, voor sommige vervoerstromen een andere routekeuze over bestaand spoor en een aanzienlijke reductie van de kans op een warme BLEVE (de 80% variant). In een aantal gemeenten is ook na het treffen van bovengenoemde maatregelen een groepsrisico berekend dat groter is dan de oriënterende waarde van het groepsrisico, danwel, is een (potentiële) kwetsbaar object binnen de plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  (de zogenaamde 'veiligheidszone') geconstateerd. Voor deze gemeenten is een meer uitgebreide set van maatregelen verkend. Deze set zal onderwerp zijn van het tweede ronde overleg.

In het gesprek met de gemeenten komen, naast maatregelen aan de infrastructuur en het vervoer, mogelijk ook ruimtelijke oplossingen en bouwkundige maatregelen in beeld. Dan gaat het bijvoorbeeld om mogelijkheden om bouwplannen zo aan te passen, dat het te bouwen object buiten de berekende veiligheidszone blijft.

#### **Doel van het tweede ronde lokaal overleg**

In het najaar van 2009 bezoeken wij de gemeenten in het kader van 'knelpuntvrij opleveren' en het 'gezamenlijk verantwoorden van het groepsrisico'. De gesprekken hebben tot doel om gezamenlijk concreet de locatiespecifieke oplossingen voor risicobeperking te bepalen: de maatregelen die getroffen kunnen worden om de plaatsgebonden risicoknelpunten op te lossen en om de groepsrisico's onder de oriënterende waarde te brengen. Gezamenlijk wordt een zogenaamde 'factsheet' ingevuld waarin de berekende risico's, maar ook de maatregelen die moeten zorgen voor voldoende risicoreductie worden vastgelegd. Daarbij bepalen we ook gezamenlijk op welke termijn de maatregel nodig en/of mogelijk is en – zeer globaal - hoeveel kosten daarmee gemoeid zijn.

Gemeenten kunnen in dit overleg hun voorkeuren aangeven. Omdat er met meerdere gemeenten gesproken wordt, kan het Rijk pas achteraf een (kosten/baten)afweging maken.

#### **Warme BLEVE vrij rijden**

In de overleggen die voor de zomer zijn gevoerd is aangekondigd dat gestreefd wordt naar een convenant met het bedrijfsleven in juni 2009. Dat is niet gelukt, maar inmiddels zijn we een heel eind op streek. In de komende weken worden de afspraken met het bedrijfsleven geconcretiseerd. Het ziet er naar uit dat dankzij de medewerking van het Nederlandse bedrijfsleven de doelstelling voor 80% wordt gehaald. In internationaal verband zullen overheid en bedrijfsleven zich samen inzetten om de doelstelling voor 100% te realiseren.

#### **Routekeuze**

Ten behoeve van het project Basisnet Spoor zijn voor sommige vervoerstromen met gevaarlijke stoffen verschillende routes beschouwd. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van verschillen in routing, in termen van externe veiligheidsrisico's, zijn berekeningen uitgevoerd.

#### **Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)**

Momenteel loopt nog het onderzoek voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Onderdeel daarvan is het zoeken naar een toekomstvast routing van het goederenvervoer per spoor. Vóór de zomer 2010 zal het voorkeursbesluit van het Kabinet inzake PHS naar de Tweede Kamer worden gezonden; daarna kan bespreking in de Tweede Kamer en meer definitieve besluitvorming plaatsvinden. De eventuele nieuwe infrastructuur zal niet eerder dan rond 2020 in gebruik genomen kunnen worden.

In het Ontwerp Basisnet Spoor is derhalve niet geanticipeerd op mogelijke besluiten die in PHS-kader genomen kunnen worden. Ingeval in PHS-kader uiteindelijk wordt besloten



dat het goederenvervoer over andere routes gaat rijden dan momenteel het geval is, dan zullen de alsdan vastgelegde grenzen van het Basisnet maatgevende kaders zijn voor het aspect externe veiligheid: de maximale risicoruimte en de veiligheidszone voor het vervoer per spoorlijn is dan immers bekend en maatgevend. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat onderdeel uitmaakt van het totale goederenvervoer, zal binnen die risicoruimte afgewikkeld moeten worden. Ingeval extra maatregelen nodig zijn om dat vervoer mogelijk te maken, zijn die maatregelen onderdeel van het PHS en zullen moeten worden gefinancierd uit het PHS-budget.

### **Rekenmethodiek**

Het RIVM heeft het onderzoek Actualisatie Faalkansen Spoor nog niet af. Na afronding van het onderzoek zal een daarop volgend consequentieonderzoek leiden tot een nieuw (te ontwikkelen) rekenprotocol. Het RIVM zal het huidige onderzoek uitbreiden met de goederenemplacementen en de stamlijnen.

Het Basisnet Spoor is dus gebaseerd op berekeningen met het huidige rekenmodel, aangevuld met de Uitgangspunten Basisnet Spoor. Toekomstige nieuwe risico-inzichten zullen niet leiden tot wijziging van risico gebruiksruimtes of van de veiligheidszone. Wel kunnen nieuwe inzichten leiden tot aanvullende inzet van veiligheidsmaatregelen.

### **Effect risico reducerende maatregelen**

Praktijkdeskundigen hebben inmiddels de effecten van de betreffende maatregelen op de externe veiligheid "gewaardeerd", d.w.z. bepaald welke risicoreductie-factor daarvoor geldt. Deze waardering zal in de tweede ronde overleggen worden gehanteerd. Tijdens het overleg kan dus worden bepaald welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een voldoende reductie van de nog resterende veiligheidsrisico's.

### **Verder verloop Basisnet Spoor proces**

Op 30 oktober en op 2 november 2009 wordt de tweede ronde van het lokale overleg gestart met een drietal regionale bijeenkomsten. Daar wordt het Ontwerp Basisnet Spoor en de uitkomsten van de berekeningen van de resterende risico's op hoofdlijnen besproken. In november en begin december 2009 vindt het overleg met de resterende 'knel- en aandachtspunt gemeenten' plaats.

De deelnemers aan de gesprekken in dit stadium zijn de betreffende gemeente, ProRail, het ministerie van V&W en VROM. Indien de gemeente dit aangeeft kan zij ook andere partijen, zoals de provincie of de brandweer, voor dit gesprek uitnodigen.

Parallel aan het gemeentelijk overleg wordt een brief aan de Tweede Kamer voorbereid, met daarin het ontwerp Basisnet Spoor. Deze brief zal zo mogelijk nog in december 2009 worden verstuurd naar de Kamer. Na behandeling in de Kamer zal dan de door veel gemeenten gewenste duidelijkheid bestaan over de grenzen die het Basisnet stelt, en kunnen ruimtelijke plannen daarop worden gebaseerd. Ook kunnen afspraken die in de tweede ronde zijn gemaakt dan worden bekrachtigd. De wettelijke regelingen van het Basisnet zullen in de loop van 2011 formeel van kracht worden.

Procesmanager Basisnet

- DGMo

F21

Van: 'de@arcadis.nl]

Verzonden: woensdag 30 juni 2010 11:00

Aan: ,halderberge.nl

CC: ,@minvrom.nl; - DGMo;

Onderwerp: BN spoor Presentatie derde ronde Halderberge + PR contour

Urgentie: Hoog

Geachte meneer/mevrouw,

In de bijlage kunt u de presentatie voor het derde ronde overleg in Halderberge van 5 juli terugvinden. Daarnaast kunt u in de bijlage de shapes van de PR contour terugvinden. Met deze shapes kunt u de PR contour in beeld brengen met behulp van GIS applicaties.

Aanwezigen personen:

- (Gemeente Halderberge)
- : (Gemeente Halderberge)
- (VenW)
- (Vrom)

Met vriendelijke groet,

---

**ARCADIS Nederland BV**

Adviseur Veiligheid

Divisie Mobiliteit, Marktgroep Verkeer & Vervoer, Adviesgroep Strategie & Beleid

@arcadis.nl

---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number

30-6-2010

Basisnet Spoor. Rijksontwerp 11 mei 2010

GR Halderberge

1.4

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- GR  $> 10 \times OW$

F21  
Bijlage



24 juni 2010

## PR 10<sup>-6</sup> contour en PAG Rijksontwerp Gemeente Halderberge

	Maximale PR-contour*	Plasbrand aandachts gebied
Oudenbosch	16 m**	30 m

\*Gemeten vanaf het midden van de doorgaande spoorbundel

\*\* Getoonde PR contour is de maximaal berekende contour. Voor wettelijke vastlegging zal de contour worden vereenvoudigd.



# Basisnet Spoor. Rijksonderwerp 11 mei 2010

PR Halderberge

ca. 11 m

ca. 16 m

ca. 11 m

PR-contour

PR 10-6 < 11 m

PR 10-6 > 11 m

Objecten binnen PR 10-6

Kwetsbaar object

Beperkt kwetsbaar object

Bouwplan

AVIV

24 juni 2010

# Basisnet Spoor. Rijksonderwerp 11 mei 2010

GR Halderberge

1.4

GR als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

- GR  $\leq 0.3 \times OW$
- $0.3 \times OW < GR \leq 1 \times OW$
- $1 \times OW < GR \leq 3 \times OW$
- $3 \times OW < GR \leq 10 \times OW$
- $GR > 10 \times OW$

## PR 10<sup>-6</sup> contour en PAG Rijksontwerp Gemeente Halderberge

	Maximale PR-contour*	Plasbrand aandachts gebied
Oudembosch	16 m**	30 m

\*Gemeten vanaf het midden van de doorgaande spoorbundel

\*\* Getoonde PR contour is de maximaal berekende contour. Voor wettelijke vastlegging zal de contour worden vereenvoudigd.



# Basisnet Spoor. Rijksonderwerp 11 mei 2010

PR Halderberge

ca. 11 m

ca. 16 m

ca. 11 m

PR-contour

- PR 10-6 < 11 m
- PR 10-6 > 11 m

Objecten binnen PR 10-6

- Kwetsbaar object
- Bepoort kwetsbaar object

Bouwplan



24 juni 2010





## Saneringsobjecten Halderberge

Uitkomsten voorlopige inventarisatie:

Objecten binnen de PR contour :

- **Object 1:**
- **Object 2:**
- **Object 3:**
- **Object 4:**



- Locatie van kwetsbaar object

- Kwetsbaar object binnen PR

an Verkeer en Waterstaat  
Sisnet Spoor



- Object woning



Foto van het  
kwetsbare  
object

• Object



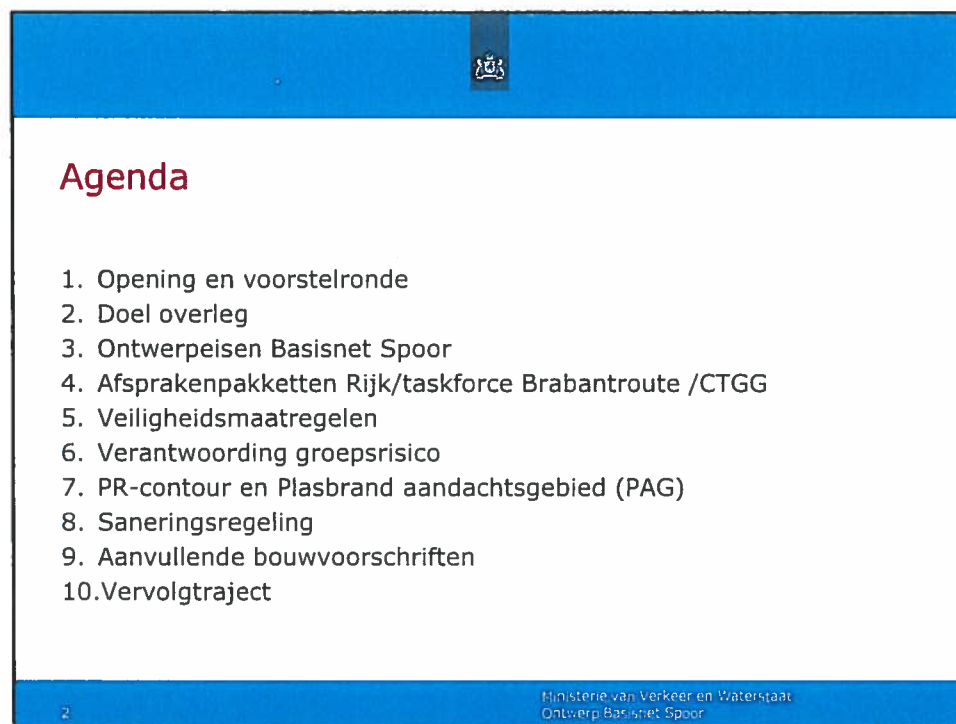
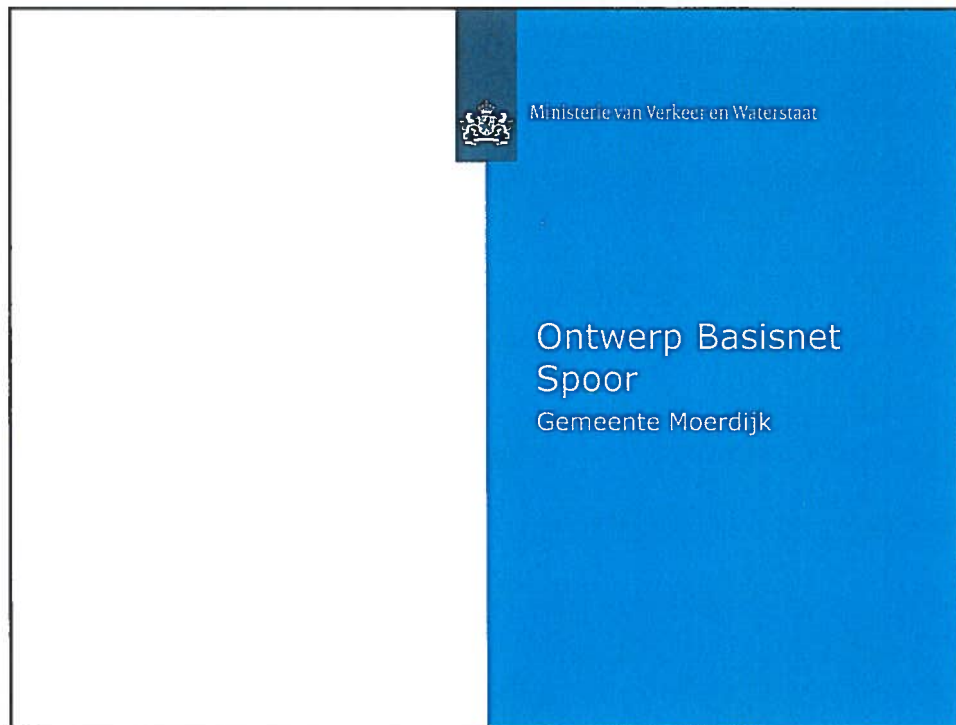
Foto van de  
kwetsbare  
objecten





## Voorlopige conclusie Halderberge:

- Vier kwetsbare objecten binnen PR contour
- Geen bouwplannen binnen de PR contour
- NIBC?





## Doel derde ronde lokaal overleg

### **Doel overleg: toelichting**

- Ontwerpkeuze Basisnet Spoor
- Groepsrisico
- Afsprakenpakketten Rijk/taskforce Brabantroute /CTGG
- Lokale uitkomsten
- Afspraken over eventuele sanering



## Ontwerpeisen Basisnet Spoor

- Knelpuntvrij
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij
- Respecteren bestuurlijke afspraken
- Bereikbaarheid belangrijkste (inter-)nationale industriegebieden
- Maximaliseren gebruik Betuweroute



## Afsprakenpakketten Rijk/taskforce Brabantroute /CTGG

- Knelpuntvrij : milde sanering PR  $10^{-6}$ , budget geregeld
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij: wordt nader toegelicht
- Bestuurlijke afspraken: maximaal risico (GR) NSP-Breda wordt gerespecteerd
- Bereikbaarheid chemische clusters: door inzet extra veiligheidsmaatregelen gegarandeerd
- Gebruik Betuweroute: maximaal haalbaar (ontzien Brabantroute)



## Prognoses en realisatie bij Moerdijk Traject Roosendaal - Lage Zwaluwe

Stofcategorie	Marktverwachting 2003	Marktverwachting 2007	Realisatiecijfers 2008
A: brandbare gassen	3100	8970	4100
B2: ammoniak	3800	5310	1650
C3: zeer brandbare vloeistoffen	3250	10490	1250
D3: giftige vloeistoffen	0	2860	1100
D4: zeer giftige vloeistoffen	700	1140	200



## Input goederenstromen berekeningen Moerdijk (Roosendaal - Lage Zwaluwe)

Redenen voor toename VGS:

- Beperken gebruik Brabantroute
- Kopmaken in Lage Zwaluwe in plaats van Roosendaal

Stof-categorie	Ongewijzigd beleid 2020	Rijksonwerp
A	8970	17520
B2	5310	4460
C3	10490	17740
D3	2860	3760
D4	1140	1640

7

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Uitgangspunten berekeningen

- In Basisnet wordt overal gerekend volgens de BNS methodiek
- Hierdoor worden alle uitkomsten onderling vergelijkbaar

8

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Groepsrisico resultaat (t.o.v. de oriënterende waarde)

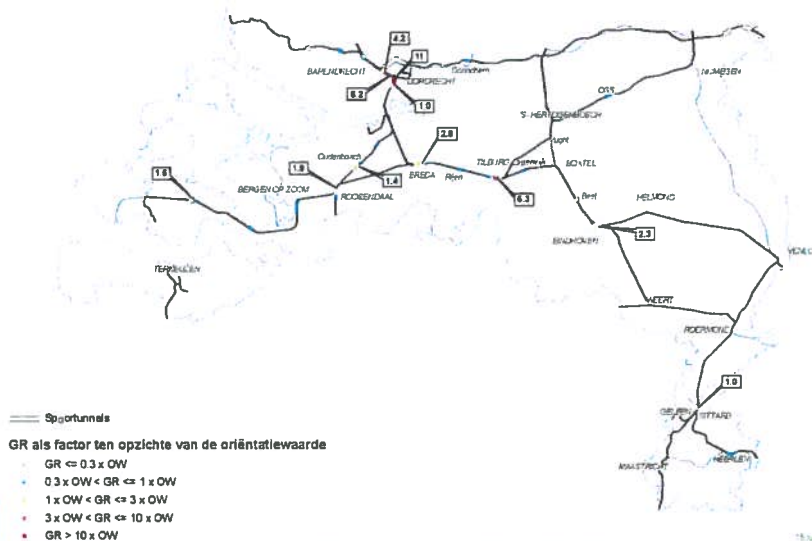
	Ongewijzigd Beleid	Brief TK 18 feb. 2010	Rijksvariant 11 mei 2010
Roosendaal	20	5	2
Oudenbosch	4	1	1.4
Moerdijk	1	<1	<1

9

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## GR Rijksonwerp 11 mei 2010, Zuid-Nederland







## PR 10<sup>-6</sup> contour en PAG Rijksontwerp Gemeente Moerdijk

	Maximale PR-contour*	Plasbrand aandachts gebied
Lage Zwaluwe	44 m**	30 m
Zevenbergen	16 m**	30 m

\*Gemeten vanaf het midden van de doorgaande spoorbundel

\*\* Getoonde PR contour is de maximaal berekende contour. Voor wettelijke vastlegging zal de contour worden vereenvoudigd.



## In berekeningen meegenomen **generieke** veiligheidsmaatregelen

- Ammoniak convenant DSM
- Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen (WBV maximum op Brabantroute)
- De invloed van andere routekeuze (m.n. bevordering gebruik Betuweroute)



## In berekeningen meegenomen **lokale** veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- ATB Verbeterde versie op plaatsen met veel interactie van spoorverkeer
- Langzaam rijden indien voorgeschreven

### Reductie van effect van een incident

- Inrichting bouwplannen



## In **verantwoording** meegenomen **lokale** veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- Specifiek spoorgebruik in relatie tot ATBVv

### Reductie van effect van een incident

- Toegekende middelen voor rampenbestrijding: 6,3 M€ voor Eindhoven, Tilburg, Roosendaal en Rotterdam
- In kader ketenstudies: 15 M€ voor Dordrecht
- Bluswatervoorziening door Breda zelf geregeld + eis 60 minuten brandwerendheid
- Aanvullende bouwvoorschriften
- Lokale restricties bouwbeleid





## Omgaan met resterend groepsrisico

Korte termijn:

- Infra alles uit de kast: Voorrang gemeenten met het hoogste GR (Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg)
- Afspraken inspectie VROM en provincie Noord-Brabant over verantwoording GR in ontwerp Basisnet spoor

Lange Termijn:

- Procedure afspraak over Zuid-West boog bij Meteren
- Uiterlijk rond 2020 MIRT verkenning R'dam-België



## Aanvullende bouwvoorschriften

Het Bouwwerkbesluit vervangt in 2011 het Bouwbesluit.

Het Bouwwerkbesluit bevat - binnen de veiligheidszone en het PAG - aanvullende voorschriften voor bouwen, gebruiken en slopen:

- Geen kwetsbare objecten in de veiligheidszone
- Beperkt kwetsbare objecten alleen "om gewichtige redenen" in de veiligheidszone
- Binnen PAG altijd aanvullende bouweisen: brandwerendheid, luchtdichtheid, ventilatie, vluchtmogelijkheden



## Saneringsobjecten en PR contour

- De PR contour wordt in de vorm van een tabel en een referentielijn wettelijk vastgelegd.
- Voorafgaand daaraan is de GIS informatie van de berekende contour aan de gemeente beschikbaar gesteld. Op basis hiervan wordt de gemeente verzocht een kwetsbaar objecten toets uit te voeren.
- Kwetsbare objecten toets:
  - Bestaande kwetsbare objecten binnen PR contour
  - Niet Ingevulde Bestemmingsplan Capaciteit binnen PR contour
- Een voorlopige inventarisatie is uitgevoerd door het rijk

17

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Milde saneringsregeling

Hoofdpijnen saneringsregeling voor bestaande kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone:

- Wijze van sanering in overleg met eigenaar / gebruiker
- Marktwaaarde object wordt vastgesteld door onafhankelijk bureau
- Eigenaar mag alleen verkopen aan gemeente
- Pas na daadwerkelijke verkoop vindt uitkering aan gemeente en feitelijke sanering plaats

18

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Toets op aannamen bevolking en bebouwing

- 1 juli 2009 is het ijkpunt voor de bouwplannen die zijn meegenomen in het ontwerp Basisnet Spoor
- Bestaande bebouwing is uitgangspunt om in aanmerking te komen voor de saneringsregeling
- Voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Basisnet Spoor in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zullen de aannamen nog éénmaal ter toetsing aan u worden voorgelegd.

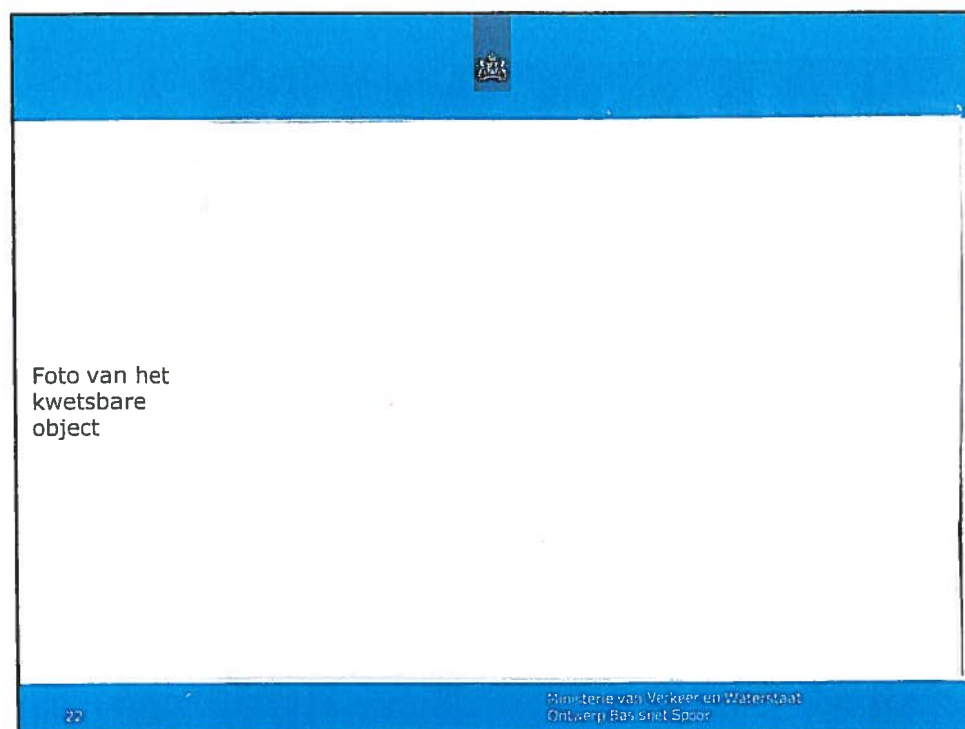
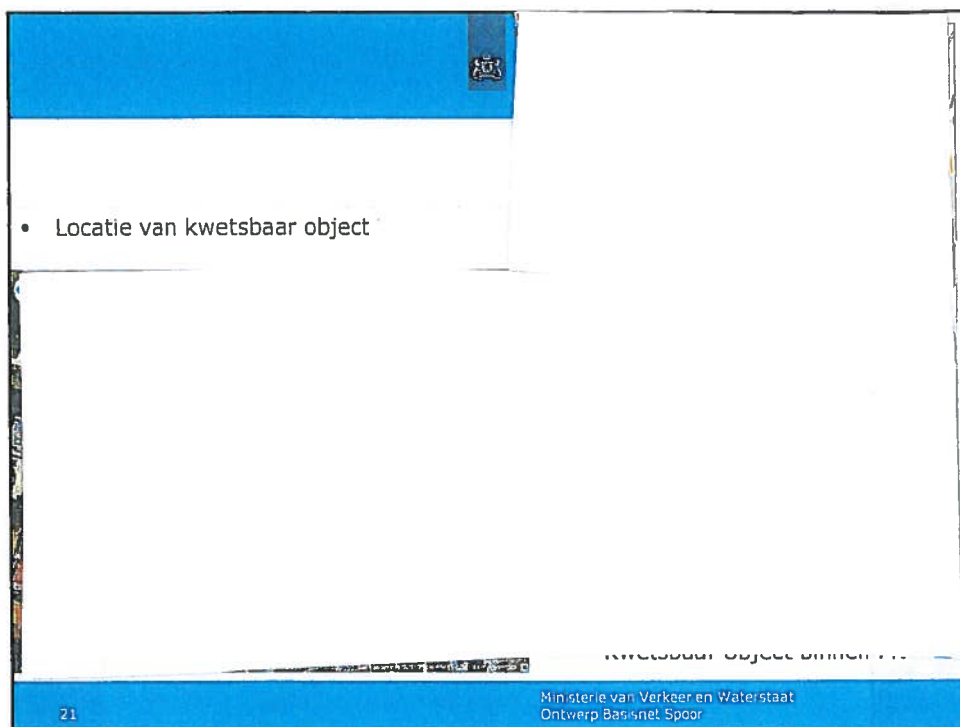


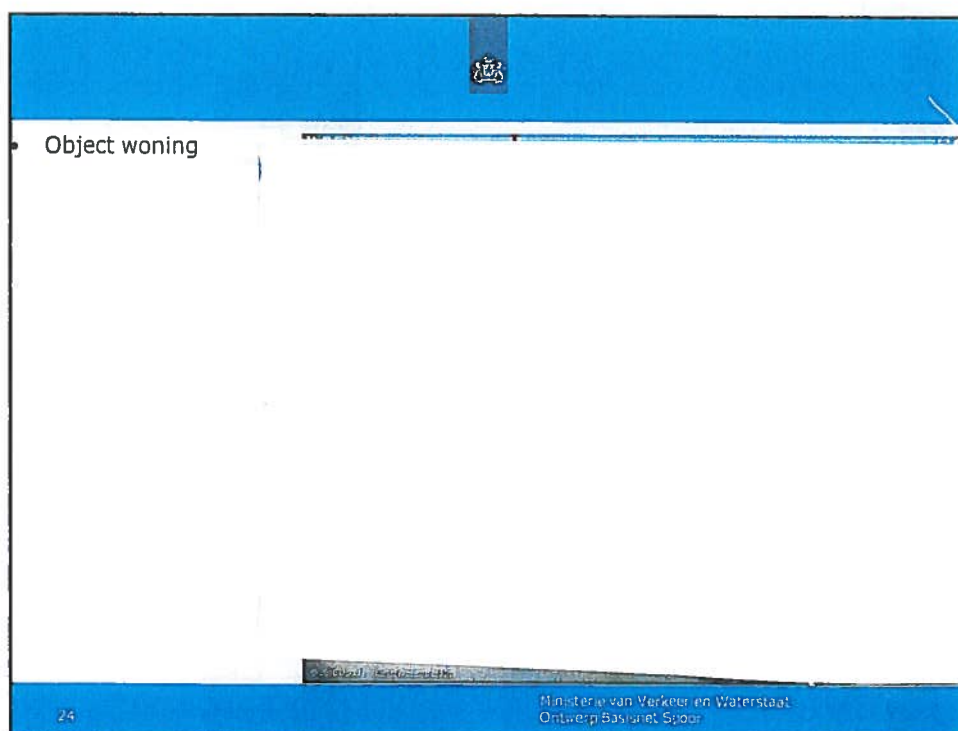
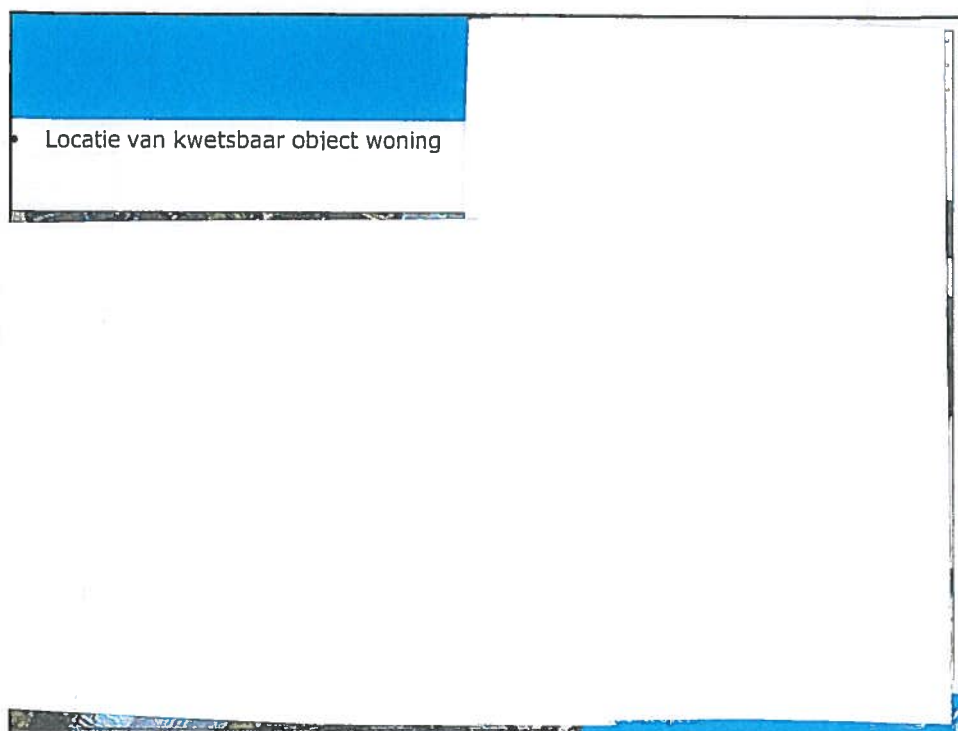
## Saneringsobjecten Moerdijk


Uitkomsten voorlopige inventarisatie:

Objecten binnen de PR contour :


- In station Zevenbergen zit een restaurant Loc 23 en 1 bovenwoning
- 1 woning aan de Hazeldonkse zandweg
- 1 waarschijnlijke woning aan de weg Looierij









- Onbekend



25



### Voorlopige conclusie Moerdijk:

- Twee kwetsbare objecten binnen PR contour
- Geen bouwplannen binnen de PR contour
- Geen NIBC

26

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Vervolgtraject

- De factsheet zal waar nodig worden aangepast en wordt in een rapport opgenomen
- Bestuurlijk overleg Basisnet 8 juli 2010
- Toezending ontwerp aan Tweede Kamer

27

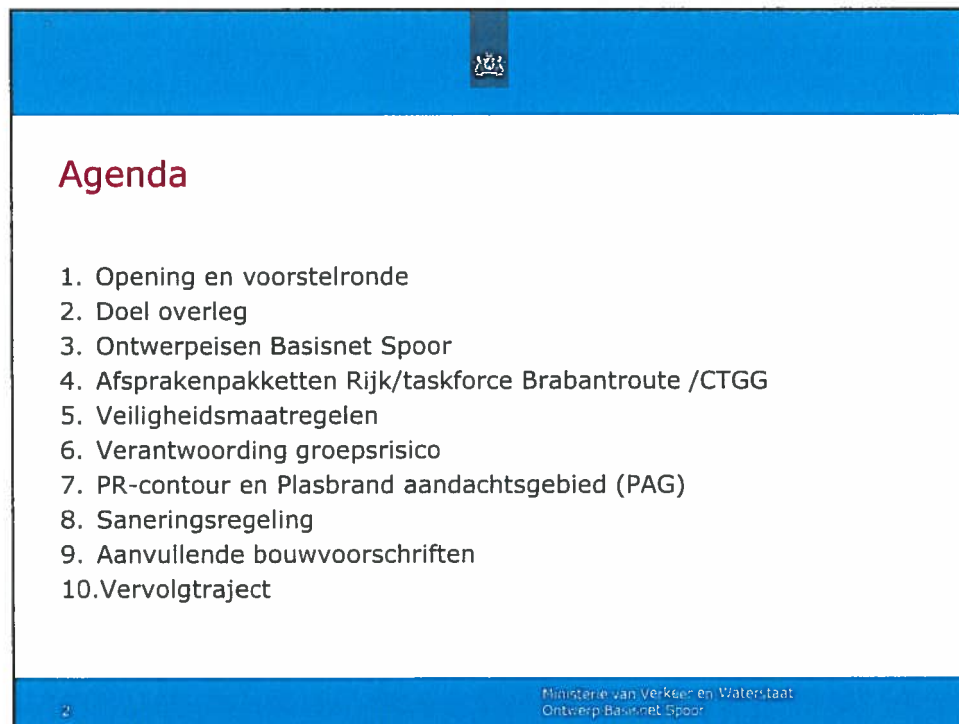
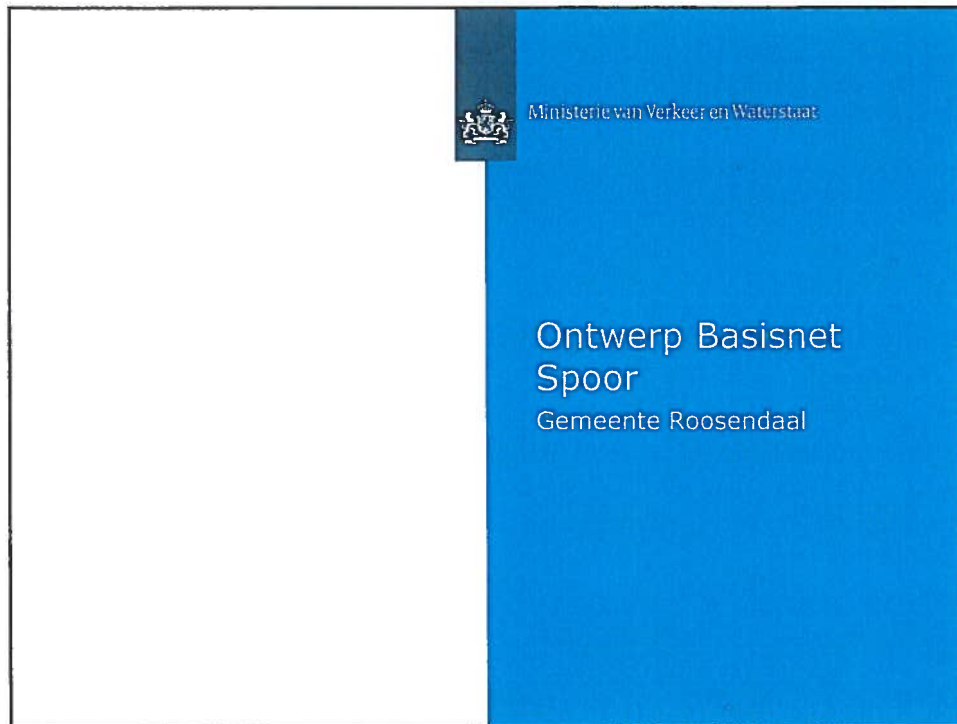
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Afsluiting





## Agenda

1. Opening en voorstelronde
2. Doel overleg
3. Ontwerpeisen Basisnet Spoor
4. Afsprakenpakketten Rijk/taskforce Brabanthroute /CTGG
5. Veiligheidsmaatregelen
6. Verantwoording groepsrisico
7. PR-contour en Plasbrand aandachtsgebied (PAG)
8. Saneringsregeling
9. Aanvullende bouwvoorschriften
10. Vervolgtraject





## Doel derde ronde lokaal overleg

### **Doel overleg: toelichting**

- Ontwerpkeuze Basisnet Spoor
- Groepsrisico
- Afsprakenpakketten Rijk/taskforce Brabanthroute /CTGG
- Lokale uitkomsten
- Afspraken over eventuele sanering



## Ontwerpeisen Basisnet Spoor

- Knelpuntvrij
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij
- Respecteren bestuurlijke afspraken
- Bereikbaarheid belangrijkste (inter-)nationale industriegebieden
- Maximaliseren gebruik Betuweroute



## Afsprakenpakketten Rijk/taskforce Brabantroute /CTGG

- Knelpuntvrij : milde sanering PR  $10^{-6}$ , budget geregeld
- Zoveel mogelijk aandachtspuntvrij: wordt nader toegelicht
- Bestuurlijke afspraken: maximaal risico (GR) NSP-Breda wordt gerespecteerd
- Bereikbaarheid chemische clusters: door inzet extra veiligheidsmaatregelen gegarandeerd
- Gebruik Betuweroute: maximaal haalbaar (ontzien Brabantroute)



## Prognoses en realisatie bij Roosendaal Traject Roosendaal - Lage Zwaluwe

Stofcategorie	Marktverwachting 2003	Marktverwachting 2007	Realisatiecijfers 2008
A: brandbare gassen	3100	8970	4100
B2: ammoniak	3800	5310	1650
C3: zeer brandbare vloeistoffen	3250	10490	1250
D3: giftige vloeistoffen	0	2860	1100
D4: zeer giftige vloeistoffen	700	1140	200



## Input goederenstromen berekeningen Roosendaal (Roosendaal - Lage Zwaluwe)

Redenen voor toename VGS:

- Beperken gebruik Brabantroute
- Kopmaken in Lage Zwaluwe in plaats van Roosendaal

Stof-categorie	Ongewijzigd beleid 2020	Rijksontwerp
	8970	17520
A	5310	4460
B2	10490	17740
C3	2860	3760
D3	1140	1640
D4		

7

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Uitgangspunten berekeningen

- In Basisnet wordt overal gerekend volgens de BNS methodiek
- Hierdoor worden alle uitkomsten onderling vergelijkbaar

8

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Groepsrisico resultaat (t.o.v. de oriënterende waarde)

	Ongewijzigd Beleid	Brief TK 18 feb. 2010	Rijksvariant 11 mei 2010
Roosendaal	20	5	2
Oudenbosch	4	1	1.4
Moerdijk	1	<1	<1

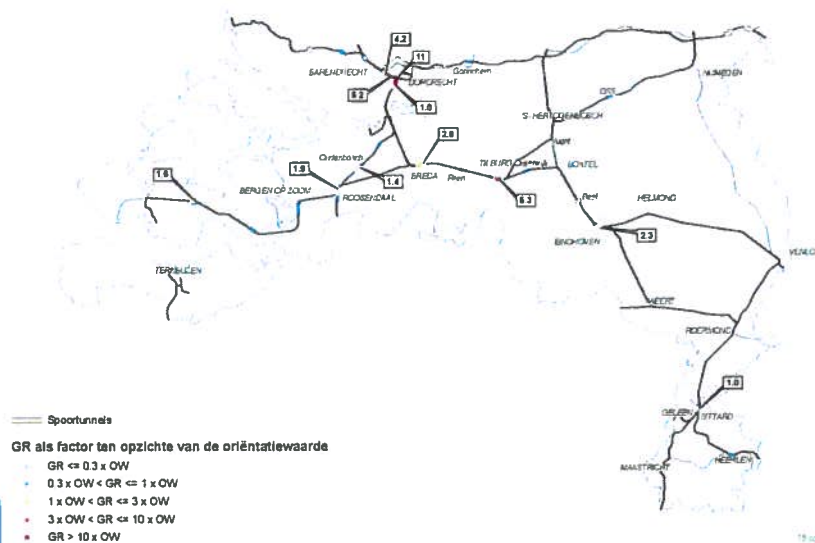
9

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## GR Rijksontwerp 11 mei 2010. Zuid-Nederland

AVIV





11

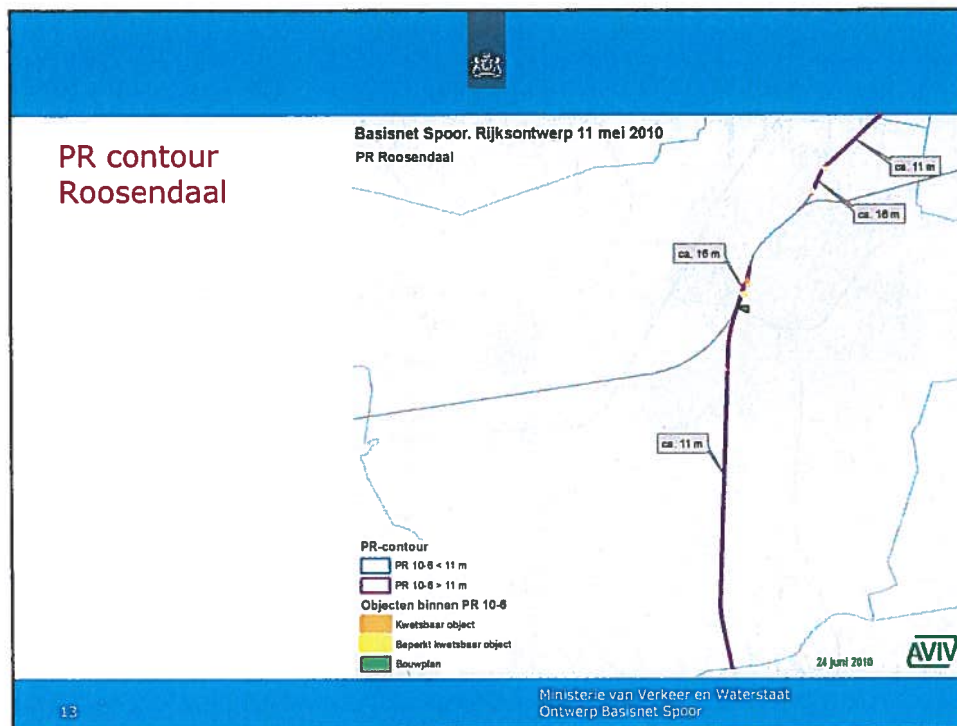
**PR  $10^{-6}$  contour en PAG Rijksontwerp Gemeente Roosendaal**

	Maximale PR-contour*	Plasbrand aandachts gebied
Roosendaal	16 m **	30 m

\*Gemeten vanaf het midden van de doorgaande spoorbundel  
\*\* Getoonde PR contour is de maximaal berekende contour. Voor wettelijke vastlegging zal de contour worden vereenvoudigd.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor

12



## In berekeningen meegenomen **generieke** veiligheidsmaatregelen

- Ammoniak covenant DSM
- Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen (WBV maximum op Brabantroute)
- De invloed van andere routekeuze (m.n. bevordering gebruik Betuweroute)





## In berekeningen meegenomen lokale veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- ATB Verbeterde versie op plaatsen met veel interactie van spoorverkeer
- Langzaam rijden indien voorgeschreven

### Reductie van effect van een incident

- Inrichting bouwplannen



## In **verantwoording** meegenomen lokale veiligheidsmaatregelen

### Reductie van kans op incident (bronmaatregelen)

- Specifiek spoorgebruik in relatie tot ATBVv

### Reductie van effect van een incident

- Toegekende middelen voor rampenbestrijding: 6,3 M€ voor Eindhoven, Tilburg, Roosendaal en Rotterdam
- In kader ketenstudies: 15 M€ voor Dordrecht
- Bluswatervoorziening door Breda zelf geregeld + eis 60 minuten brandwerendheid
- Aanvullende bouwvoorschriften
- Lokale restricties bouwbeleid



## Omgaan met resterend groepsrisico

Korte termijn:

- Infra alles uit de kast: Voorrang gemeenten met het hoogste GR (Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg)
- Afspraken inspectie VROM en provincie Noord-Brabant over verantwoording GR in ontwerp Basisnet spoor

Lange Termijn:

- Procedure afspraak over Zuid-West boog bij Meteren
- Uiterlijk rond 2020 MIRT verkenning R'dam-België



## Aanvullende bouwvoorschriften

Het Bouwwerkbesluit vervangt in 2011 het Bouwbesluit.

Het Bouwwerkbesluit bevat - binnen de veiligheidszone en het PAG - aanvullende voorschriften voor bouwen, gebruiken en slopen:

- Geen kwetsbare objecten in de veiligheidszone
- Beperkt kwetsbare objecten alleen "om gewichtige redenen" in de veiligheidszone
- Binnen PAG altijd aanvullende bouweisen: brandwerendheid, luchtdichtheid, ventilatie, vluchtmogelijkheden





## Saneringsobjecten en PR contour

- De PR contour wordt in de vorm van een tabel en een referentielijn wettelijk vastgelegd.
- Voorafgaand daaraan is de GIS informatie van de berekende contour aan de gemeente beschikbaar gesteld. Op basis hiervan wordt de gemeente verzocht een kwetsbaar objecten toets uit te voeren.
- Kwetsbare objecten toets:
  - Bestaande kwetsbare objecten binnen PR contour
  - Niet Ingevulde Bestemmingsplan Capaciteit binnen PR contour
- Een voorlopige inventarisatie is uitgevoerd door het rijk



## Milde saneringsregeling

Hoofdpijnen saneringsregeling voor bestaande kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone:

- Wijze van sanering in overleg met eigenaar / gebruiker
- Marktwaaarde object wordt vastgesteld door onafhankelijk bureau
- Eigenaar mag alleen verkopen aan gemeente
- Pas na daadwerkelijke verkoop vindt uitkering aan gemeente en feitelijke sanering plaats

## Toets op aannamen bevolking en bebouwing

- 1 juli 2009 is het ijkpunt voor de bouwplannen die zijn meegenomen in het ontwerp Basisnet Spoor
- Bestaande bebouwing is uitgangspunt om in aanmerking te komen voor de saneringsregeling
- Voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Basisnet Spoor in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zullen de aannamen nog éénmaal ter toetsing aan u worden voorgelegd.

## Saneringsobjecten Roosendaal

Uitkomsten voorlopige inventarisatie:

Objecten binnen de PR contour :

- 
-



## Saneringsobjecten en PR contour Roosendaal

- Drie kwetsbare objecten binnen PR contour
- 1 bouwplan binnen de PR contour
- NIBC nader te bepalen

31

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



## Vervolgtraject

- De factsheet zal waar nodig worden aangepast en wordt in een rapport opgenomen
- Bestuurlijk overleg Basisnet 8 juli 2010
- Toezending ontwerp aan Tweede Kamer

32

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ontwerp Basisnet Spoor



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Afsluiting

**Van:** @arcadis.nl]  
**Verzonden:** woensdag 21 juli 2010 13:07  
**Aan:** !@halderberae.nl  
**CC:** DGMo; DGMo;  
**Onderwerp:** Basisnet spoor gemeente Halderberge  
**Bijlagen:** verslag3Halderberge20100705.doc; Factsheet BN Spoor Gemeente Halderberge derde ronde versie 210710.doc

## Geachte

Bij deze ontvangt u ons verslag van het overleg van 5 juli j.l. m.b.t. het Basisnet Spoor. Tevens ontvangt u de factsheet waarin we alle gemaakt afspraken van 5 juli j.l. (en stand van zaken daarvan) zoveel mogelijk willen vastleggen. Ik hoor graag uw eventuele opmerkingen.

met vriendelijke groet,

Senior Adviseur Veiligheid  
Adviesgroep strategie en beleid  
ARCADIS Nederland

[@arcadis.nl](mailto:@arcadis.nl)

Kijk ook eens op <http://www.arcadis.nl/Werkvelden/veiligheid/Pages/default.aspx>

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only.

If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Contactpersoon**

**Datum**  
6 juli 2010

**Nummer**  
3

**Bijlage(n)**  
-

# verslag

Verslag van Basisnet Spoor  
Datum bespreking 5 juli 2010  
Deelnemers Gemeente Halderberge:

VenW: . er

VROM:

Arcadis:

Afschrift aan

Dit is de derde vergadering over het Basisnet Spoor met de gemeente Halderberge. Deze is gehouden in het gemeentehuis te Oudenbosch.

geeft een presentatie over het ontwerpkeuze Basisnet Spoor, de lokale uitkomsten voor wat betreft de vervoersstromen gevaarlijke stoffen en eventuele te saneren objecten in de gemeente Halderberge.

Tijdens en na presentatie zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. VenW heeft 3 mogelijk kwetsbare objecten gevonden:

Afspraak: Gemeente zorgt voor een PR contour op een GIS ondergrond , zodat door gemeente gecheckt kan worden of er nog andere kwetsbare objecten zijn .

Wanneer: Augustus 2010

Afspraak: Gemeente zorgt voor nadere informatie rond genoemde panden zodat in een vervolgoverleg gezamenlijk bepaald kan worden welke panden in aanmerking kunnen komen voor een 'milde' sanering

Wanneer: augustus 2010

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
6 juli 2010

**Nummer**  
3

2. Gemeente geeft aan dat er geen bouwplannen aan het spoor zijn.

Deze hoeft niet zonder meer als kwetsbaar object te worden gedefinieerd.

Afspraak: Gemeente zoekt uit waar de uitbouw van de fitnessruimte precies plaatsvindt

Wanneer: Augustus 2010

3. Gemeente geeft aan dat bij \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_ twee uitbouwen zijn gepleegd die mogelijk in PR contour vallen.

Afspraak: Gemeente gaat na welke bestemming deze uitbouwen hebben

Wanneer: Augustus 2010

Afspraak: Bezien zal worden hoe omgegaan zal worden met uitbouwen en hoe met mogelijke planschade wordt omgegaan. (**VenW**)

Wanneer: 4<sup>e</sup> kwartaal 2010



Colleges van Burgemeester en Wethouders van  
gemeenten in West-Brabant, Zeeland en Zuid-  
Holland

Contactpersoon

-

Doorkiesnummer

-

Datum

1 november 2006

Bijlage(n)

2

Ons kenmerk

DGTL/VEIL/06.008431

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Inventarisatie ruimtelijke plannen

Geacht College,

Uw gemeente krijgt te maken met het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met andere departementen, IPO, VNG en het bedrijfsleven aan het ontwikkelen is.

Doel van het Basisnet is te komen tot een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid.

Het Basisnet bestaat uit 3 hoofdcategorieën:

1. geen beperkingen voor vervoer, wel beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen
2. beperkingen voor vervoer en beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen
3. wel beperkingen voor vervoer, geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen

Om een Basisnet te kunnen maken, worden alle ontwikkelingen op ruimtelijk en vervoersgebied geïnventariseerd. De afgelopen periode is uw gemeente in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door bureau Royal Haskoning benaderd om medewerking te verlenen aan de inventarisatie van ruimtelijke plannen langs rijkswegen, vaarwegen en hoofdspoorwegen en de status van die plannen. Het onderzoek richt zich op potentiële routes van categorie 1 en 2, omdat er langs categorie 3 routes geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Als uw gemeente niet op de bijgevoegde kaart staat, dan betekent dit dat daar op dit moment geen categorie 1 of 2 routes zijn voorzien. Er is echter nog geen definitieve keuze gemaakt.

Programma Veiligheid

- . . .





Ik wil u verzoeken om na te gaan of de bijgevoegde inventarisatie volledig is (zie bijlage 1). In bijlage 2 is aangegeven hoe de inventarisatie tot stand gekomen is. Dit verzoek is voor zover mogelijk ook per email naar de direct betrokkene(n) van uw gemeente gestuurd. Aanvullingen en andere reacties op de inventarisatie kunnen tot en met **vrijdag 17 november** worden toegezonden aan:

Royal Haskoning

Om een goede en zorgvuldige afweging tussen belangen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid te kunnen maken, is het van belang dat we beschikken over een zo volledig mogelijk overzicht van alle plannen. Op basis hiervan ontstaat inzicht in de knelpunten die het Basisnet met zich meebrengt en zullen we lokaal overleg gaan voeren met betrokken partijen over mogelijke oplossingen. Hierbij kan het gaan om maatregelen aan het vervoer, aanpassingen aan de infrastructuur en/of aanpassingen in de ruimtelijke plannen.

De inzet daarbij is om zoveel mogelijk de gewenste vervoers- en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en te voldoen aan de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals aangekondigd in het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan uit 2001.

Genoemd lokaal overleg is voorzien in de periode tot de zomer van 2007. De aftrap voor het lokaal overleg wordt begin 2007 gegeven op vijf landsdekkende regiobijeenkomsten voor bestuurders van provincies, gemeenten en stadsregio's. Op deze bijeenkomsten zullen de conceptkaarten van het Basisnet en de knelpunten worden gepresenteerd. U ontvangt hiervoor te zijner tijd een uitnodiging van de VNG. Voor meer informatie over de inhoud, organisatie, planning en fasering van het project Basisnet verwijs ik u naar de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat [www.verkeerenwaterstaat.nl/basisnet](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/basisnet).

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Namens deze,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

J. Tammenoms Bakker

F2

**Van:**

[@VNG.NL](mailto:@VNG.NL)]

**Verzonden:** dinsdag 2 januari 2007 10:59

**Aan**

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com)

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com);

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com)

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com)

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com);

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com);

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com);

[@royalhaskoning.com](mailto:@royalhaskoning.com)

**CC:**

DGTL;

DGTL

DGTL

**Onderwerp:** VNG Brief aan basisnetgemeenten

Beste Haskoningcontactpersonen,

Ik heb namens de VNG eind december een brief uitgestuurd naar alle gemeenten die niet of gedeeltelijk hebben gereageerd op jullie RO onderzoek t.b.v. het basisnet.

Bijgevoegd heb ik de brief plus bijlagen gevoegd voor jullie informatie. Ook heb ik de lijst van gemeentelijke contactpersonen bijgevoegd zodat jullie kunnen zien aan wie de brief is gestuurd. In de brief zelf is helaas een foutje geslopen met de opsomming van de bijlagen. Deze staat ineens middenin de tekst.

Met vriendelijke groet,

Senior Beleidsmedewerker Milieu & Mobiliteit VNG

doorkiesnummer

uw kenmerk

bijlage(n)

3

onderwerp

ons kenmerk

datum

Aanleveren RO gegevens voor  
basisnet

FEI/milieu/U200602118

21 december 2006

Geachte heer, mevrouw,

Uw gemeente krijgt te maken met het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met andere departementen aan het ontwikkelen is. Het basisnet wil een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid garanderen op lange termijn. Gemeenten weten dan voor een lange periode wat hun ruimtelijke mogelijkheden zijn langs rijkswegen, spoor- en waterwegen terwijl het basisnet ook bedrijfszekerheid voor de vervoersbranche garandeert.

De VNG heeft zich ervoor ingezet dat bij de afweging van beide belangen alle gemeentelijke RO plannen vóóraf goed in beeld worden gebracht om tot een juiste afweging te kunnen komen. Daarom worden momenteel alle ontwikkelingen op ruimtelijk en vervoersgebied bij gemeenten geïnteriseerd. De afgelopen periode zijn alle gemeenten in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door bureau Royal Haskoning benaderd om medewerking te verlenen aan deze inventarisatie van ruimtelijke plannen langs rijkswegen, vaarwegen en hoofdspoorwegen en de status van die plannen. Tot op heden heeft ongeveer 75% van de gemeenten in Nederland gereageerd.

Uw gemeente heeft tot op heden geen informatie aangeleverd. Mogelijk bent u wel bezig met de inventarisatie of is naar uw mening het basisnet niet van toepassing omdat uw gemeente geen nieuwe ontwikkelingsplannen naast een basisnetroute heeft. Wij willen u vragen in beide gevallen contact op

te nemen met Haskoning. U zult hiervoor ook nog benaderd worden door uw provincie. In overleg met het ministerie is de uiterste aanlevertermijn om te reageren uitgesteld tot 31 januari 2007. Na deze

4. Concept basisnet
2. Toelichting informatie
3. Concept basisnet
4. Toelichting informatie

datum kunnen uw nieuwe ontwikkelingsplannen niet meer worden meegenomen bij de vaststelling van het basisnet in 2007.

Op basis van de inventarisatie en de vervoersprognoses ontstaat inzicht in de knelpunten die het Basisnet met zich meebrengt. Indien uw gemeente een knelpunt heeft die niet met generieke maatregelen op te lossen is, zal het Ministerie van V&W met u en andere betrokken partijen overleg gaan voeren over mogelijke lokale oplossingen. Hierbij kan het gaan om maatregelen aan het vervoer, aanpassingen aan de infrastructuur en/of aanpassingen in de ruimtelijke plannen.

Als bijlage treft u o.a. kaarten aan met daarop het conceptbasisnet voor rijkswegen, spoorwegen en waterwegen en de voorbeeldspreadsheet met de gewenste informatie.

Uw informatie kunt u toezenden aan uw contactpersoon van Haskoning. Deze contactpersonen staan vermeld in de bijlage. Voor technische vragen over de inventarisatie kunt u ook bij hen terecht.

Voor algemene vragen over het basisnet en de positie van gemeenten kunt u terecht bij Vliet, senior beleidsmedewerker Milieu en Mobiliteit van de VNG. Zijn mailadres is [@vng.nl](mailto:@vng.nl) en zijn nummer staat bovenaan deze brief.

Met vriendelijke groet,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

hoofd taakveld Milieu

Bijlagen:

1. Concept basisnet
2. Toelichting gevraagde informatie
3. Voorbeeld spreadsheet

## Brabant West

Gemeente Alphen-Chaam  
Gemeente Breda  
Gemeente Dongen  
Gemeente Goirle  
Gemeente Haaren  
Gemeente Halderberge  
Gemeente Heusden  
Gemeente Oosterhout  
Gemeente Reusel-De Mierden  
Gemeente Rosendaal  
Gemeente Waalwijk  
Gemeente Zundert

ALPHEN NB  
BRED  
DONGEN  
GOIRLE  
HAAREN  
OUDENBOSCH  
VLIJMEN  
OOSTERHOUT NB  
REUSEL  
ROSENDAAL  
WAALWIJK  
ZUNDERT

## Brabant Oost

Gemeente Bernheze  
Gemeente Cuijk  
Gemeente Eersel  
Gemeente Eindhoven  
Gemeente Geldrop-Mierlo  
Gemeente Grave  
Gemeente Schijndel  
Gemeente 's-Hertogenbosch  
Gemeente Sint-Michielsgestel  
Gemeente Sint-Oedenrode  
Gemeente Son en Breugel  
Gemeente Uden  
Gemeente Veghel  
Gemeente Veldhoven  
Gemeente Waalre

HEESCH  
CUIJK  
EERSEL  
EINDHOVEN  
GELDROP  
GRAVE  
SCHIJNDEL  
'S-HERTOGENBOSCH  
SINT MICHIELSGESTEL  
SINT OEDENRODE  
SON  
UDEN  
VEGHEL  
VELDHOVEN  
WAALRE

## Limburg

Gemeente Arcen en Velden  
Gemeente Bergen Lb.  
Gemeente Haelen  
Gemeente Horst aan de Maas  
Gemeente Hunsel  
Gemeente Maastricht  
Gemeente Margraten  
Gemeente Mook en Middelaar  
Gemeente Nuth  
Gemeente Schinnen  
Gemeente Stein  
Gemeente Swalmen  
Gemeente Venlo  
Gemeente Venray  
Gemeente Weert

ARCEN  
BERGEN LB  
HAELN  
HORST  
HUNSEL  
MAASTRICHT  
MARGRATEN  
MOOK  
NUTH  
SCHINNEN  
STEIN LB  
SWALMEN  
VENLO  
VENRAY  
WEERT

## Zuid Holland

Gemeente Albrandswaard  
Gemeente Bergambacht  
Gemeente Bernisse  
Gemeente Binnenmaas  
Gemeente Bleiswijk  
Gemeente Boskoop  
Gemeente Brielle  
Gemeente Cromstrijen  
Gemeente Delft  
Gemeente Den Haag  
Gemeente Goedereede  
Gemeente Hillegom  
Gemeente Katwijk  
Gemeente Leidschendam-Voorburg  
Gemeente Moordrecht  
Gemeente Oostflakkee  
Gemeente Ouderkerk  
Gemeente Papendrecht  
Gemeente Pijnacker-Nootdorp  
Gemeente Rijswijk  
Gemeente Rozenburg  
Gemeente 's-Gravendeel  
Gemeente Sliedrecht  
Gemeente Spijkenisse  
Gemeente Teylingen  
Gemeente Wassenaar  
Gemeente Zoetermeer

RHOON  
BERGAMBACHT  
HEENVLIET  
MAASDAM  
BLEISWIJK  
BOSKOOP  
BRIELLE  
NUMANSDORP  
DELFT  
'S-GRAVENHAGE  
OUDDORP ZH  
HILLEGOM  
KATWIJK ZH  
VOORBURG  
MOORDRECHT  
OUDE-TONGE  
OUDERKERK AAN DEN IJSSEL  
PAPENDRECHT  
PIJNACKER  
RIJSWIJK ZH  
ROZENBURG ZH  
'S-GRAVENDEEL  
SLIEDRECHT  
SPIJKENISSE  
VOORHOUT  
WASSENAAR  
ZOETERMEER

Gemeente Zwijndrecht

ZWIJNDRECHT

**Zeeland**

Gemeente Reimerswaal

KRUININGEN

**Overijssel**

Gemeente Hardenberg

HARDENBERG

Gemeente Hengelo Ov.

HENGelo Ov

Gemeente Ommen

OMMEN

**Gelderland**

Gemeente Aalten

AALTEN

Gemeente Arnhem

ARNHEM

Gemeente Geldermalsen

GELDERMALSEN

Gemeente Montferland

DIDAM

Gemeente Nijkerk

NIJKERK GLD

Gemeente Nunspeet

NUNSPEET

Gemeente Oldebroek

OLDEBROEK

Gemeente Oude IJsselstreek

VARSSEVELD

Gemeente Rijnwaarden

TOLKAMER

Gemeente Ubbergen

BEEK UBBERGEN

Gemeente Wageningen

WAGENINGEN

Gemeente West Maas en Waal

BENEDEN LEEUWEN

Gemeente Wijchen

WIJCHEN

**Drenthe**

Gemeente Aa en Hunze

GIETEN

Gemeente Coevorden

COEVORDEN

Gemeente De Wolden

ZUIDWOLDE DR

Gemeente Midden-Drenthe

BEILEN

Gemeente Tynaarlo

VRIES

Gemeente Westerveld

HAVELTE

**Friesland**

Gemeente Achtkarspelen

BUITENPOST

Gemeente Boarnsterhim

GROU

Gemeente Franekeradeel

FRANEKER

Gemeente Smallingerland

DRACHTEN

**Groningen**

Gemeente Appingedam

APPINGEDAM

Gemeente Delfzijl

DELFIJL

Gemeente Groningen

GRONINGEN

Gemeente Hoogezand-Sappemeer

HOOGEZAND

Gemeente Menterwolde

MUNTENDAM

Gemeente Reiderland

BEERTA

Gemeente Winschoten

WINSCHOTEN

Gemeente Winsum

WINSUM GN

**Noord Holland**

Gemeente Anna Paulowna

ANNA PAULOWNA

Gemeente Beemster

MIDDENBEEMSTER

Gemeente Bergen NH

BERGEN NH

Gemeente Beverwijk

BEVERWIJK

Gemeente Castricum

CASTRICUM

Gemeente Haarlem

HAARLEM

Gemeente Haarlemmermeer

HOOFDDORP

Gemeente Heemskerk

HEEMSKERK

Gemeente Hilversum

HILVERSUM

Gemeente Uitgeest

UITGEEST

Gemeente Velsen

IJMUIDEN

Gemeente Zaanstad

ZAANDAM

Gemeente Zijpe

SCHAGERBRUG

**Utrecht**

Gemeente Amersfoort

AMERSFOORT

Gemeente Montfoort

MONTFOORT

Gemeente Soest

SOEST

Gemeente Utrecht

UTRECHT

Gemeente Woerden

WOERDEN

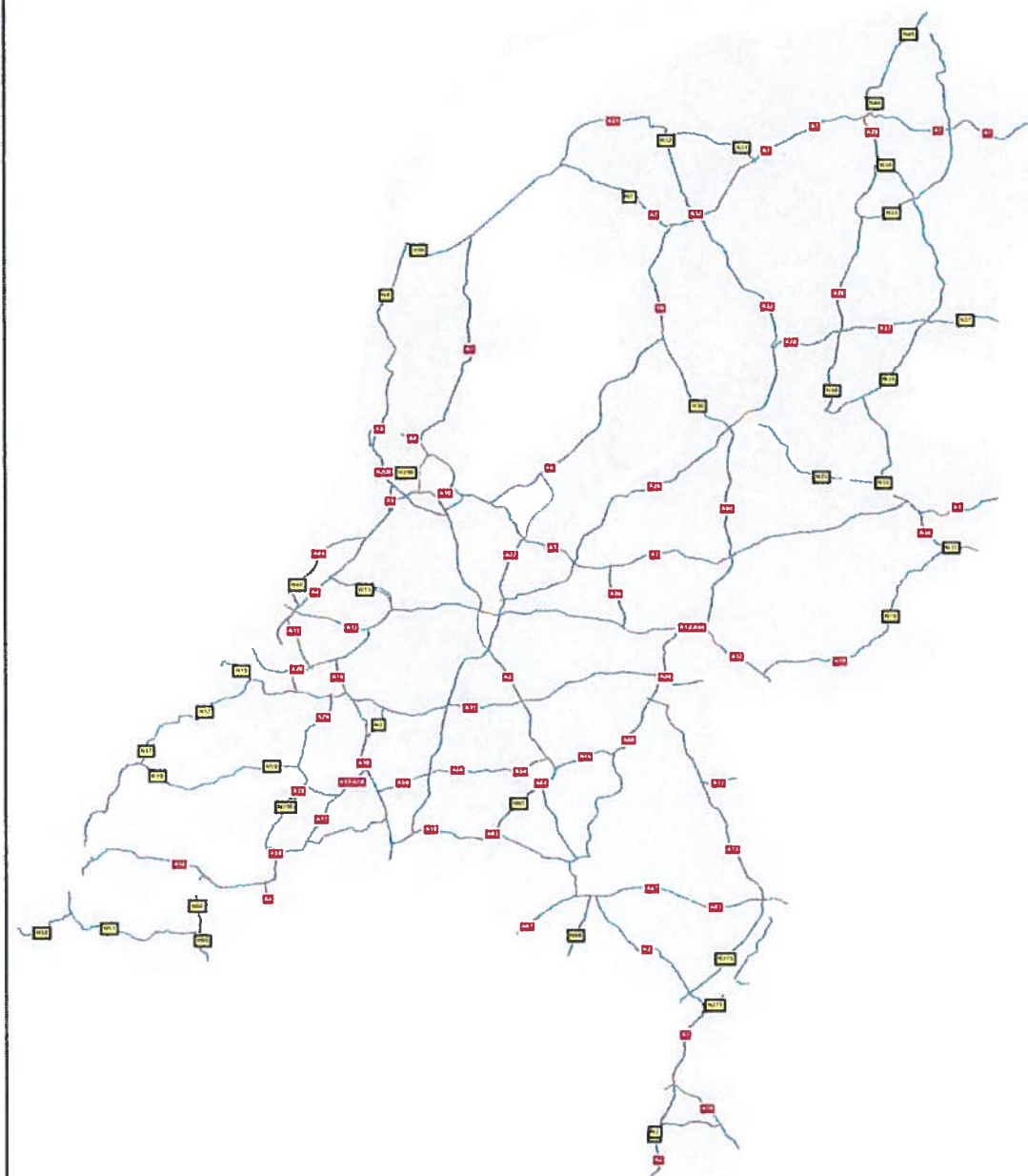
**Flevoland**

Gemeente Dronten

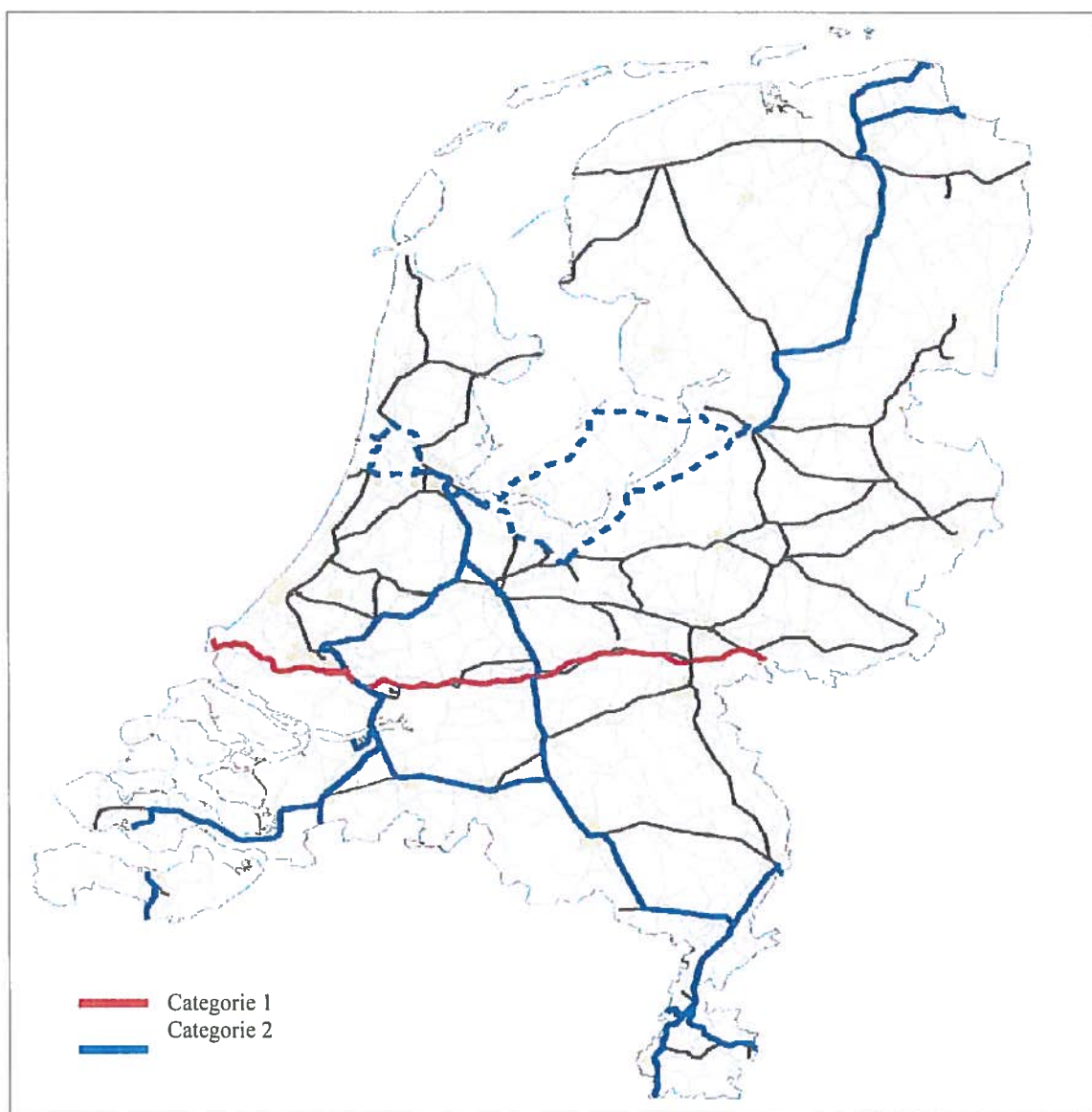
DRONTEN

**Bijlage: Concept Basisnet  
Rijkswegen**

**Rijkswegen per 01-01-2006**



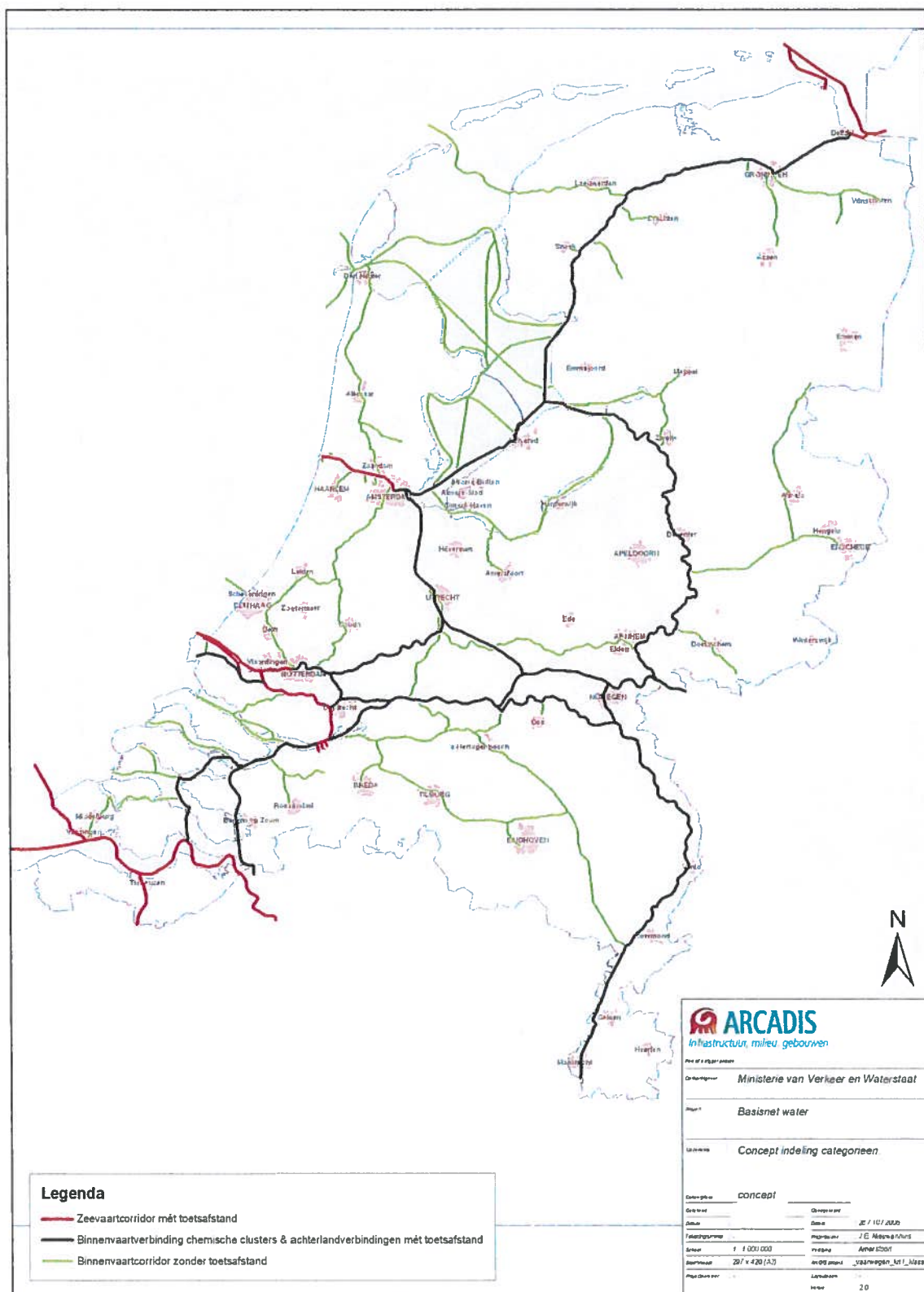
### Concept Basisnet spoorwegen:







## Concept Basisnet waterwegen (zout):



# VERZENDFORMULIER

concept d.d. 21 december 2006	opsteller		toestel 8656	afdeling FEI/milieu
datum brief 21 december 2006	ons kenmerk FEI/milieu/FEI/milieu/U200602118		uw kenmerk	
bestandsnaam Document3				
onderwerp Aanleveren RO gegevens voor basisnet				
geadresseerde			aard brief overige categorieën	
aantal bijlagen 3	omschrijving			
verzending regulier opmerking opsteller:				
afschrift aan	met bijlage		aantal	met brief
PAZ	*		1	
Opsteller	*		1	
Secretariaat	*		1	
Niet invullen				
	ontv. datum + tijd		gecollationeerd	paraaf Tekst & Vorm
paraaf afdelingshoofd	sectordirecteur	medeparafen	ter tekening afd. hfd/sector hfd	stempel

## **Bijlage 2 Benodigde informatie ruimtelijke plannen:**

- Naam van de plannen.
- Locatie/omvang.
- Welke functie (s) zal / zullen hier worden gerealiseerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt in:
  - rood (wonen);
  - paars (werken);
  - grijs (maatschappelijke functies);
  - groen (natuurontwikkeling en/of water).
- Indien mogelijk: welke kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten kunnen hier worden gerealiseerd (een nadere uitleg hierover treft u aan in de bijlage).
- Wat is de status van het plan:
  - (vrijstelling van) bestemmingsplan is onherroepelijk;
  - (vrijstelling van) bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad maar nog niet onherroepelijk;
  - (vrijstelling van) bestemmingsplan met status concept of voorontwerp;
  - initiatieffase, nog niet aan een bestemmingswijziging gewerkt. Visies, structuurplannen en masterplannen vallen hier ook onder, evenals gebieden waarop het voorkeursrecht is gevestigd.
- Voorziet het plan ook in nieuwe functies binnen een afstand van 30 m van de betreffende infrastructuur.

### Bijlage 3 Spreadsheet en toelichting

De gegevens over de ruimtelijke ontwikkeling kunt u weergeven in de bijgesloten spreadsheet. Deze heeft u ook al per mail ontvangen van Haskoning. Wij vragen u, indien mogelijk, de locatie en plangrenzen van alle ruimtelijke plannen digitaal aan te leveren. Als er ontwikkelingen nabij het Basisnet gepland zijn, maar het is nog niet duidelijk of dit ook binnen 200 meter is moet u ook aangeven: graag wel aangeven. Ook als de informatie onder voorbehoud is of incompleet, zijn wij dankbaar voor uw inbreng. Eventuele opmerkingen kunt u in de spreadsheet kwijt.

#### Toelichting (beperkt) kwetsbare objecten:

In verband met het aspect externe veiligheid worden de volgende kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten relevant geacht. De begrippen "kwetsbaar object" en "beperkt kwetsbaar object" spelen een rol bij de toetsing van het plaatsgebonden risico aan de normen. De formulering is gebaseerd op het circulaire Risiconormering. Met deze formulering is zoveel mogelijk aangesloten bij de lijst die is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI).

#### Kwetsbaar object

- a. Woningen, niet zijnde verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- b. Gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
  - ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
  - scholen;
  - gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen.
- c. Gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
  - kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object.
  - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.
- d. Kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;

#### Beperkt kwetsbaar object

- a. Verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- b. Dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- c. Lintbebouwing, voor zover deze loodrecht of nagenoeg loodrecht is gelegen op de contouren van het plaatsgebonden risico van een route of tracé;
- d. Kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m<sup>2</sup> per object;
- e. Restaurants met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m<sup>2</sup> per object;
- f. Winkels, complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak minder dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak kleiner dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- g. Sporthallen, zwembaden en speeltuinen;

- h. Sport- en kampeerterrainen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden bestemd voor het verblijf van minder dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- i. Bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn, zoals:
- kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object.
  - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.
- j. Objecten die met de eerder genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;
- k. Objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;

Objecten, zoals wegrestaurants over of naast een weg en passagiersstations, die een functionele binding hebben met de risico opleverende activiteit.



## In te vullen spreadsheet



In onderhavige vragenlijst kun u enkel ter plaatse van de "gele" cellen uw antwoord invullen.

Bij cellen waar standaard "(Leeg)" is vermeld wordt een Pulldown menu actief indien u op de desbetreffende cel klikt.

ROYAL HASKONING

Gemeente		(Leeg)
De vragenlijst is ingevuld door		
Datum		1-jan-06

Nummer op kaart	1	2
Naam van het ruimtelijk plan		
Status		
Plan Status	(Leeg)	(Leeg)
Functie(s)		
Woon functie	(Leeg)	(Leeg)
Werk functie	(Leeg)	(Leeg)
Recreatie functie	(Leeg)	(Leeg)
Natuurontwikkeling en/of water	(Leeg)	(Leeg)
Kwetsbare object(en) (zie toelichting)		
Woningen	(Leeg)	(Leeg)
Gebouwen t.b.v. verblijf minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten	(Leeg)	(Leeg)
Gebouwen waarin grote aantallen personen voor een groot deel van de dag aanwezig zijn	(Leeg)	(Leeg)
Kampeer- en andere recreatieterreinen	(Leeg)	(Leeg)
Bepakt kwetsbare object(en) (zie toelichting)		
Verspreid liggende woningen derden	(Leeg)	(Leeg)
Dienst- en bedrijfswoningen derden	(Leeg)	(Leeg)
Kantoorgebouwen en hotels	(Leeg)	(Leeg)
Restaurants	(Leeg)	(Leeg)
Winkels	(Leeg)	(Leeg)
Sporthallen, zwembaden en speeltuinen	(Leeg)	(Leeg)
Sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden	(Leeg)	(Leeg)
Bedrijfsgebouwen	(Leeg)	(Leeg)
Objecten gelijk met eerder genoemde	(Leeg)	(Leeg)
Objecten met hoge infrastructurele waarde	(Leeg)	(Leeg)
Objecten zoals wegrestaurants over of naast een weg, passagiersstations	(Leeg)	(Leeg)
Nieuwe Functies		
voorziet het plan in nieuwe functies binnen 30 m van de betreffende infrastructuur?	Nee	(Leeg)

Opmerkingen en/of Toelichtingen	
---------------------------------	--

Tips:

- Alvorens de gemeenten te benaderen, eerst contact opnemen met de betreffende contactpersoon van Royal Haskoning. Dit in verband met afstemming over wie te benaderen, gevoeligheden, stand van zaken, etc. (zo nu en dan komt er nog informatie bij ons binnen).

De contactpersonen van Royal Haskoning zijn:

- Gemeenten in de provincies Groningen, Friesland, Drenthe:

E-mail: [groningen@royalhaskoning.com](mailto: groningen@royalhaskoning.com) /

[friesland@royalhaskoning.com](mailto:friesland@royalhaskoning.com)

- Gemeenten in de provincie Overijssel:

E-mail: [gelderland@royalhaskoning.com](mailto: gelderland@royalhaskoning.com)

- Gemeenten in de provincie Gelderland:

E-mail: [limburg@royalhaskoning.com](mailto: limburg@royalhaskoning.com)

- Gemeenten in de provincies Limburg en Brabant (oostelijk deel):

E-mail: [brabant@royalhaskoning.com](mailto: brabant@royalhaskoning.com)

- Gemeenten in de provincies Brabant (westelijk deel), Zeeland, Zuid Holland:

E-mail: [noordholland@royalhaskoning.com](mailto: noordholland@royalhaskoning.com)

- Gemeenten in de provincies Noord Holland, Utrecht, Flevoland:

E-mail: [utrecht@royalhaskoning.com](mailto: utrecht@royalhaskoning.com)

- Communiceren met de contactpersonen van de gemeenten waar wij ook contact mee hebben gehad. Dit bevordert de communicatie met de gemeente en vergroot de kans op resultaat. In de voortgangsrapportage 'Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen i.k.v. Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen' d.d. 8 december 2006 staat een overzicht van de gemeenten die per 4 december nog geen informatie hebben aangeleverd. Deze lijst staat eveneens in de notitie die ik bij heb gevoegd.
- Geef de gemeenten voldoende tijd om de inventarisatie uit te voeren (bijv. tot eind januari).





Aan het College van B&amp;W

Bijlage(n)

1

Datum

24 juni 2008

Ons kenmerk

VenW/DGTL-2008/2279

Onderwerp

Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Geacht college,

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in samenwerking met vertegenwoordigers van gemeenten, provincies, bedrijfsleven, hulpverleningsorganisaties, andere ministeries en infrastructuurbeheerders, bezig met het vormgeven van een landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Het doel van deze brief is tweeledig. In de eerste plaats informeer ik u als voorzitter van de Stuurgroep Basisnet over de stand van zaken van de uitwerking van de verschillende Basisnetten en geef ik aan wat er de komende periode nog staat te gebeuren. In de tweede plaats bied ik u een dvd aan met daarop de in het kader van de uitwerking van het Basisnet geïnventariseerde bouwplannen van gemeenten, zodat u kunt verifiëren of de door u verstrekte gegevens correct zijn verwerkt.

Voor het geval u na het lezen van deze brief behoefte heeft aan nadere informatie over het Basisnet wil ik u wijzen op de informatiebijeenkomst die zal worden georganiseerd op donderdag 26 juni 2008. Zie voor informatie over het programma en voor aanmelding de website

**Stand van zaken Basisnetten****Water**

Het ontwerp van het Basisnet Water is inmiddels door de Stuurgroep Basisnet geaccordeerd. In het najaar van 2008 zal dit ontwerp tezamen met het ontwerp van het Basisnet Weg en het voorlopig ontwerp van het Basisnet Spoor aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Voorafgaand aan die aanbidding zal er Bestuurlijk Overleg van de ministers van VenW en VROM met bestuurlijke vertegenwoordigers van gemeenten, provincies en bedrijfsleven plaatsvinden.

**Programma Veiligheid**



In de analyses die door de Werkgroep Water zijn gemaakt, zijn geen risicoknelpunten geconstateerd. Langs de vaarwegen komen daarom geen zones waarbinnen bebouwing niet is toegestaan. Wel komen er langs een aantal vaarwegen aan weerszijden gebieden waarin extra aandacht moet worden geschonken aan de gevolgen van een mogelijke brand van brandbare vloeistoffen. Daartoe behoort o.a. extra aandacht voor de bestrijdbaarheid van een dergelijke plasbrand (hulpverlening en zelfredzaamheid mede in relatie tot effectreducerende maatregelen of brandvertragende maatregelen aan het gebouw). De uiteindelijke besluitvorming hierover is een zaak van de gemeenten zodat lokaal maatwerk mogelijk is. De plasbrandaandachtsgebieden hebben een breedte van 40 meter langs vaarwegen naar zeevaartheavens en van 25 meter langs druk bevaren binnenvaarwegen. Verder blijft de reeds nu geldende groepsrisicoverantwoordingsplicht bij ruimtelijke besluiten in de nabijheid van vaarwegen.

Het ontwerp voor het Basisnet Water is, met de aan het ontwerp ten grondslag liggende onderzoeksrapporten, te vinden op de VenW-internetsite: [www.venw-basisnet.nl](http://www.venw-basisnet.nl).

### **Weg**

Voor het Basisnet Weg is een voorlopig eindvoorstel opgesteld. Dat voorstel is inmiddels ook in de Stuurgroep Basisnet besproken. In het voorlopige eindvoorstel wordt voorgesteld langs een aantal hoofdwegen zones te leggen waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden. De breedte van die zones varieert per wegvak afhankelijk van de verwachte toekomstige omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat wegvak. Verder komen langs hoofdwegen waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, plasbrandaandachtsgebieden met een breedte van 30 meter. Voor een dergelijk gebied geldt hetzelfde als hierboven beschreven bij Water.

Het voorlopige eindvoorstel (versie 0.4) voor het Basisnet Weg is met onderliggende rapporten eveneens te vinden op de V&W-internetsite:

Een aantal punten uit het voorlopige eindvoorstel moet nog nader worden uitgezocht en/of onderbouwd. Eén daarvan is een inventarisatie van de bouwmogelijkheden die vigerende bestemmingsplannen bieden in de voorgestelde zones; de zogenaamde nog niet ingevulde bestemmingsplancapaciteit. Dat zal in eerste instantie worden gedaan op basis van de bestemmingsplannen zoals die op de websites van de betreffende 67 gemeenten (zie bijlage 1) zijn gepubliceerd, zonodig aangevuld met een telefonische benadering van de gemeentelijke contactpersonen die betrokken waren bij een eerdere inventarisatie van ruimtelijke ontwikkelingen door Haskoning/Arcadis.

Uit de analyses die de Werkgroep Basisnet Weg heeft gemaakt, blijkt dat er op dit moment al enkele objecten zijn gelegen of geprojecteerd binnen de voorgestelde zones (PR-knelpunten). Ook is gebleken dat er langs enkele wegvakken sprake is van Groepsrisico's boven de oriëntatiewaarde (GR-aandachtspunten). De gemeenten waar deze knel- en aandachtspunten spelen, zijn inmiddels of worden binnenkort vanuit de Werkgroep Weg benaderd om over deze kwesties in eerste instantie een gedeeld beeld te krijgen. Vervolgens zal een traject worden opgezet waarin voor de knel- en



aandachtspunten mogelijke oplossingen worden geïnventariseerd. Deze oplossingen zullen vervolgens op kosteneffectiviteit worden beoordeeld. Daarna zal op bestuurlijk niveau met de betreffende gemeenten worden overlegd over mogelijke oplossingen.

### **Spoor**

De uitwerking van het Basisnet Spoor is minder ver gevorderd dan van de Basisnetten Weg en Water. Op basis van de door ProRail in 2007 geactualiseerde Marktverwachtingen voor het vervoer van Gevaarlijke Stoffen per Spoor (op te vragen bij ProRail) en de reeds aanwezige bevolking plus geïnventariseerde bouwplannen van gemeenten, zijn risicoberekeningen uitgevoerd. Als oplossing voor de daaruit naar voren komende knelpunten worden nu verschillende routeringsvarianten onderzocht. Op basis daarvan zal een voorlopig ontwerp voor het Basisnet Spoor worden gemaakt. Voor de vervolgens resterende knelpunten zal een vergelijkbaar traject als bij het Basisnet Weg worden doorlopen waarin mogelijke generieke en lokale oplossingen worden geïnventariseerd en op kosteneffectiviteit beoordeeld en met de betreffende gemeenten en andere betrokken partijen zal worden overlegd over mogelijke oplossingen.

### **Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen**

Omdat na vaststelling van het Basisnet in uw gemeenten beperkingen kunnen gaan gelden voor bouwontwikkelingen in de vorm van zones waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen gebouwd mogen worden en van plasbrandaandachtsgebieden waarvoor een bepaalde afwegingsprocedure zal gelden, wordt bij de vormgeving van het Basisnet rekening gehouden met ontwikkelingen die reeds nu voorzien kunnen worden. Daarom heeft het adviesbureau Royal Haskoning eind 2006 / begin 2007 een inventarisatie uitgevoerd van bouwplannen en/of bestemmingsplanwijzigingen binnen 200 meter van rijkswegen, spoorlijnen en waterwegen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Gemeenten zijn eerder geïnformeerd over deze inventarisatie via een brief van het ministerie van VenW dd. 1 november 2006 (DGTL/VEIL/06.008431) waarbij de door gemeenten verstrekte gegevens ter verificatie werden voorgelegd. Via brieven van de VNG dd. 22 december 2006 (FEI/milieu/U200602118) en van VenW dd. 21 februari 2007 (DGTL/VEIL/07.007421) zijn gemeenten die op dat moment nog geen gegevens hadden verstrekt, verzocht dit alsnog te doen. Daarbij is aangegeven dat indien geen gegevens zijn verstrekt, zal worden uitgegaan van de bestaande bebouwing alsmede de plannen en ambities die voor de betreffende gemeenten zijn vermeld op de Nieuwe Kaart van Nederland.

Het adviesbureau ARCADIS heeft in de loop van 2007 een aanvullende inventarisatie uitgevoerd op basis van de uitkomsten van de inventarisatie van Royal Haskoning alsmede de Nieuwe Kaart van Nederland ([www.nieuwekaart.nl](http://www.nieuwekaart.nl)). In een vervolgstap heeft ARCADIS contact opgenomen met alle betrokken gemeenten om de geïnventariseerde plannen te detailleren.

De bouwplannen zijn tezamen met gegevens over reeds aanwezige bevolking en geactualiseerde verwachtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, input voor het uitvoeren van risicoberekeningen. De uitkomsten van de risicoberekeningen zijn

resp. worden vervolgens gebruikt bij de vormgeving van de Basisnetten Water en Weg  
resp. Spoor.

Om gemeenten de mogelijkheid te bieden om te verifiëren of de door hen aangeleverde gegevens correct zijn verwerkt, is bijgaande dvd opgesteld. Hierop staan de bouwplannen en/of bestemmingsplanwijzigingen die zijn meegenomen in de risicoberekeningen.

Indien u mocht constateren dat de eerder door uw gemeente aangeleverde gegevens niet juist zijn verwerkt, dan kunt u dat tot **uiterlijk 18 juli 2008** kenbaar maken via het mailadres **[bouwplannen.basisnet@minvenw.nl](mailto:bouwplannen.basisnet@minvenw.nl)**. Een medewerker van het projectteam van ARCADIS zal in dat geval contact met u opnemen.

Het is in dit stadium van het vormgevingstraject Basisnet niet meer mogelijk om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan te dragen. Ook nieuwe informatie omtrent eerder aangedragen plannen kan niet meer worden verwerkt.

Op de bijgevoegde dvd vindt u een kaart van Nederland waarop u kunt inzoomen op uw gemeente. Per gemeente staat vervolgens op kaart aangegeven waar de plannen liggen. Daarnaast kunt u door het plan te selecteren meer informatie krijgen over de functies en de aanwezigheidscijfers die zijn gebruikt voor de risicoberekeningen.

☐ Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend

DE VOORZITTER VAN DE STUURGROEP BASISNET,

S. J. Hiedtzya



## **BIJLAGE**

Overzicht van gemeenten waar mogelijk sprake is van niet-ingevulde bestemmingsplancapaciteit. Het betreft de gemeenten met Rijkswegen waarlangs zones worden voorgesteld waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden én waarbij die zone breder is dan 10 meter gerekend vanaf de rand van de rechterrijstrook.

Aa en Hunze  
Alblasserdam  
Albrandswaard  
Amersfoort  
Arcen en Velden  
Arnhem  
Assen  
Barendrecht  
Bergen op Zoom  
Bladel

Bodegraven  
Breda  
Buren  
Capelle aan de IJssel  
Deurne  
Dordrecht  
Eersel  
Eindhoven  
Ermelo  
Geldermalsen

Geldrop-Mierlo  
Geleen  
Giessenlanden  
Gilze en Rijen  
Goirle  
Gorinchem  
Graafstroom  
Harderwijk  
Hardinxveld-Giessendam  
Heeze Leende

Helden  
Hendrik-Ido-Ambacht  
Hilvarenbeek  
Horst aan de Maas  
Kapelle



Leusden  
Lingewaal  
Maasbree  
Mentorwolde  
Moerdijk

Moordrecht  
Neder-Betuwe  
Neerijnen  
Nieuwerkerk aan den IJssel  
Nijkerk  
Over-Betuwe  
Papendrecht  
Putten  
Ridderkerk  
Roosendaal

Rotterdam  
Sevenum  
Sliedrecht  
Soest  
Someren  
Stein  
Tiel  
Tilburg  
Utrecht  
Veendam

Veldhoven  
Venlo  
Waalre  
Waddinxveen  
Woensdrecht  
Woerden  
Zeist



College B&W

Datum

1 augustus 2008

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2008/621

Bijlage(n)

1

Onderwerp

Inventarisatie bouwplannen in het kader van Basisnet

Geacht college,

Uw gemeente heeft een brief van het ministerie van VenW dd. 24 juni 2008 (VenW/DGTL-2008/2279) ontvangen waarin wij u hebben verzocht om een eerdere inventarisatie van bouwplannen op een DVD te verifiëren.

Helaas hebben wij moeten constateren dat er een fout is geslopen in het opnemen van de bouwplannen van uw gemeente, die te wijten is aan een conversiefout van ARCADIS bij de totstandkoming van de DVD. Dit heeft tot gevolg dat de door uw gemeente aangedragen bouwplannen en/of aanwezigheidscijfers bij bouwplannen op de kaart ontbreken. Deze ontbrekende plannen en aanwezigheidscijfers zijn wel meegenomen in de berekeningen voor het Basisnet.

Bijgaand treft u een nieuwe DVD aan waarbij alle gegevens over bouwplannen die uw gemeente aan ARCADIS heeft opgegeven, zijn verwerkt. Indien u mocht constateren dat de eerder door uw gemeente aangeleverde gegevens niet juist verwerkt zijn, dan kunt u dit deze maand nog kenbaar maken via het mailadres [arcadis@basisnet.nl](mailto:arcadis@basisnet.nl). Een medewerker van het projectteam van ARCADIS zal in dat geval contact met u opnemen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met excuses voor het ontstane ongemak,

b/a Projectleider Basisnet

Directoraat-Generaal Mobiliteit

Gemeente	Gemeente ontbreekt volledig	Er ontbreken enkele bouwplannen
Alblasserdam		x
Alphen aan den Rijn		x
Amersfoort		x
Amsterdam		x
Arnhem		x
Barendrecht		x
Beesel		x
Best	x	
Bolsward		x
Borne		x
Breukelen		x
Capelle aan den IJssel		x
Coevorden		x
De Bilt		x
Deventer		x
Dordrecht		x
Duiven		x
Echt-Susteren		x
Eisden		x
Harderwijk		x
Haren		x
Harlingen		x
Heerlen		x
Hoogezand-Sappemeer		x
Houten	x	
Leeuwarden		x
Leiden		x
Maastricht		x
Moordrecht		x
Nieuwerkerk aan den IJssel		x
Nijkerk		x
Oestgeest		x
Oldenzaal		x
Rheden		x
Rijnwoude		x
Rijssen	x	
Rijswijk	x	
Roermond	x	
Roosendaal	x	
Rotterdam	x	
Rucphen	x	
Schiedam	x	
Sint Oedenrode	x	
Sittard-Geleen	x	
Smallingerland	x	
Sneek	x	
Steenwijkerland	x	
Stein	x	
Swalmen	x	
Terneuzen	x	
Teylingen	x	
Tiel	x	
Tietjerksteradeel	x	
Tilburg	x	
Twenterand	x	
Tynaarlo	x	
Uden	x	
Uitgeest	x	
Veendam		x
Waddinxveen		x
Weert		x
Wierden		x
Wieringermeer		x
Wijchen		x
Winsum		x
Zaltbommel		x
Zevenhuizen-Moerkappel		x
Zwijndrecht		x



Gemeente	Contactpersoon / aanwezigen	Adres	Datum gesprek	Bevestiging	Aanwezig V&W	Aanwezig VROM	Aanwezig ARCADIS	Aanwezig ProRail	Aanwezig AVIV
Almelo		Almelo	9 april 2009 09:00 – 11:00	x					
Arnhem		Arnhem	15 april 2009 14:00 – 16:00	x					
Houten		Houten	16 april 2009 10:00 – 12:00	x					
Amsterdam		Amsterdam	16 april 2009 14:00 – 16:00	x					
Barendrecht		Barendrecht	17 april 2009 09:00 – 11:00	x					
Helmond		Helmond	17 april 2009 10:00 – 12:00	x					
Moerdijk		Zevenbergen	20 april 2009 11:00 – 13:00 + lunch	x					
Gilze Rijen		Rijen	21 april 2009 09:00 – 11:00	x					
Amersfoort		Amersfoort	21 april 2009 09:00 – 11:30	x					
Oisterwijk		Oisterwijk	21 april 2009 14:00 – 16:00	x					

Gemeente	Contactpersoon / aanwezigen	Adres	Datum gesprek	Bevestiging	Aanwezig V&W	Aanwezig VROM	Aanwezig ARCADIS	Aanwezig ProRail	Aanwezig AVIV
Roosendaal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beleid</li> <li>- beleid</li> <li>- milieubelast met</li> <li>- Ruimtelijk Ontw.</li> <li>- Ruimtelijk</li> </ul>	Roosendaal	21 april 2009 13:30 – 15:30	x					
Tilburg	Ontw.	Tilburg	22 april 2009 09:00 – 11:00	x					
Capelle		Capelle	24 april 2009 09:30 – 11:30	x					
Zwolle		Zwolle	27 april 2009 10:00 – 12:00	x					
Best		Best	28 april 2009 13:30 – 15:30	x					
Boxtel		Boxtel	29 april 2009 09:30 – 11:30	x					
Halderberge		Oudenbosch	9 juni 2009 10:00 – 12:00	x					
Vught		Vught	6 mei 2009 13:30 – 15:30	x					
Hengelo		Hengelo	7 mei 2009 10:15 – 12:15 + lunch	x					
Nieuwekerk a/d IJssel		Nieuwekerk a/d IJssel	8 mei 2009 10:00 – 12:00	x					
Rotterdam		Rotterdam	18 mei 2009 15:00 – 17:00	x					


## Overzicht eerste gesprekken met gemeenten

[illegible]

Gemeente	Contactpersoon / aanwezigen	Adres	Datum gesprek	Bevestiging	Aanwezig V&W	Aanwezig VROM	Aanwezig ARCADIS	Aanwezig ProRail	Aanwezig AVIV
Zutphen		Zutphen	23 juni 2009 16:00 – 18:00	x					
Horst aan de Maas									

### Overzicht regio overleggen gemeenten

Gemeenten	Contactpersoon	Adres	Datum gesprek	Aanwezig	Reden
Regio Zuid Holland		Dordrecht	6 april 2009 10:00 – 12:00		Op hun verzoek presentatie houden
Regio Gelderland			9 april 2009 09:30 – 12:00 + lunch		Op hun verzoek presentatie houden.
Regio Flevoland Almere Lelystad Dronen		Almere	15 april 2009 09:30 – 12:00		Op hun verzoek presentatie houden.
Regio Noord Holland		Haarlem	7 mei 2009 09:30 – 12:00		Op hun verzoek presentatie houden.
Regio Limburg		Roermond	9 juli van 10:30 – 12:30		Op hun verzoek presentatie houden.
Regio Utrecht					Op hun verzoek presentatie houden




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Basisnet spoor

Gemeente Moerdijk

20 april 2009



### Agenda 20 april 2009

1. Opening, voorstelronde
2. Uitleg proces en uitgangspunten (Presentatie min V&W)
3. Vergelijken risicobeeld van Basisnet met het gemeentelijke risicobeeld (ARCADIS)
4. Wat zijn de mogelijkheden voor spoorse - en RO-maatregelen?
5. Afspraken over vervolg
6. Rondvraag en sluiting

2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

20 april 2009



## Doel Basisnet

Duurzaam evenwicht tussen vervoer gevaarlijke stoffen, RO en veiligheid door:

Beheersen van de risico's van transport gevaarlijke stoffen door zowel grenzen te stellen aan het transport (gebruiksruimte) als aan RO.

In de huidige situatie kan een gemeente niets aan het transport doen terwijl vervoerders niets aan de verdichting langs het spoor kunnen doen. Beide belangen komen in het Basisnet aan bod.



## Uitgevoerde berekeningen

- Huidige berekeningen zijn indicatief en van vergelijkende waarde
- Pas na verwerking van nieuwe inzichten van RIVM in modellering zijn risicocijfers van verschillende opties van betekenis



## Uitgevoerde berekeningen

Belangrijkste rekenexercities voor EV risico's in 2020:

Zonder infra aanpassingen bij:

- ongewijzigd beleid
- optimaal gebruik huidig spoorwegennet (herroutering)
- BLEVE vrij rijden bij optimaal gebruik huidig spoorwegennet

Met infra aanpassingen bij:

- routing volgens PHS-bundelen routeringsvariant
- routing volgens PHS-spreiden routeringsvariant
- Maximaal gebruik van de Betuwe route



## Nog uit te voeren berekeningen

Met geactualiseerd model:

- Beschrijving situatie 2007
- Beschrijving situatie 2012 inclusief Hanzelijn
- Herberekening belangrijkste rekenexercities 2020-2040



## Generieke vervoersmaatregelen

- kwantificering maatregelen
- Warme BLEVE vrij rijden
- Optimale routing (i.c.m. lokale oplossingen)



## Uitgangspunten/ toezeggingen

- Bestuurlijke afspraken worden gerespecteerd; deze berusten op risicoplafonds waardoor ze onafhankelijk zijn van de onderliggende prognoses.
- Begrenzings in termen van risicogebruiksruimte zodat veiligheidswinst wordt beloond in termen van meer vervoer of meer bebouwing.
- Basisnet wordt knelpuntvrij opgeleverd. Geen PR knelpunten, en zoveel als mogelijk beperken GR aandachtspunten!
- Na afronding van het huidige RIVM onderzoek faalfrequenties en kwantificering maatregelen, wordt ook een vervolgonderzoek gestart naar de kwantificering van de overige spoorse en bouwkundige maatregelen.
- Nog onderzocht wordt hoe de gemeente aanvullende bouwkundige maatregelen kan voorschrijven.





## Bestuurlijk afspraak

Niet van toepassing



## Drie overlegondes met gemeenten

1. Klokken gelijk zetten (maart-mei): *Doel: afstemmen proces en uitwisseling informatie over lokale analyse in relatie tot Basisnet*

Waar nodig:

2. Overleg over maatregelen (juni-september): *Doel: bepalen meest kansrijke risicoreducerende maatregelen tbv oplossingsrichting knel- en aandachtspunten*
3. Bestuurlijk overleg (eind 2009/begin 2010): *Doel: vaststellen risicoreducerende maatregelen inclusief kostenverdeling*



## Uitkomsten risicoberekeningen gemeente

- Risico's bij ongewijzigd beleid.
- Prognose voor VGS vervoer in 2020 (ProRail, 2007)
- Bestaande situatie plus bouwplaninventarisatie Haskoning / Arcadis, (DvD zomer 2008)

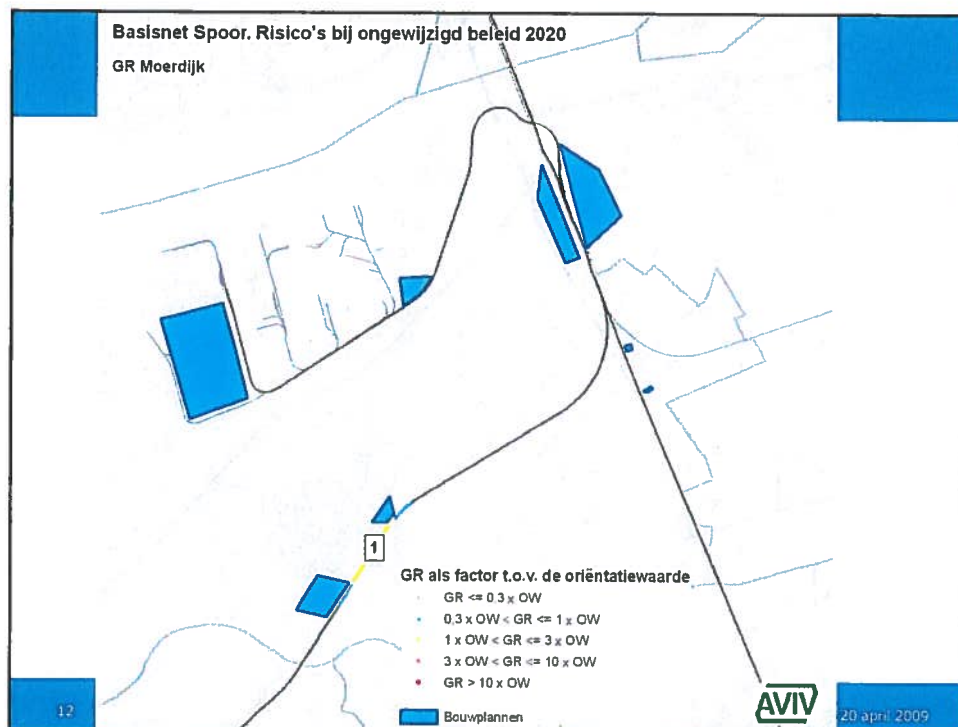
11

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

20 april 2009

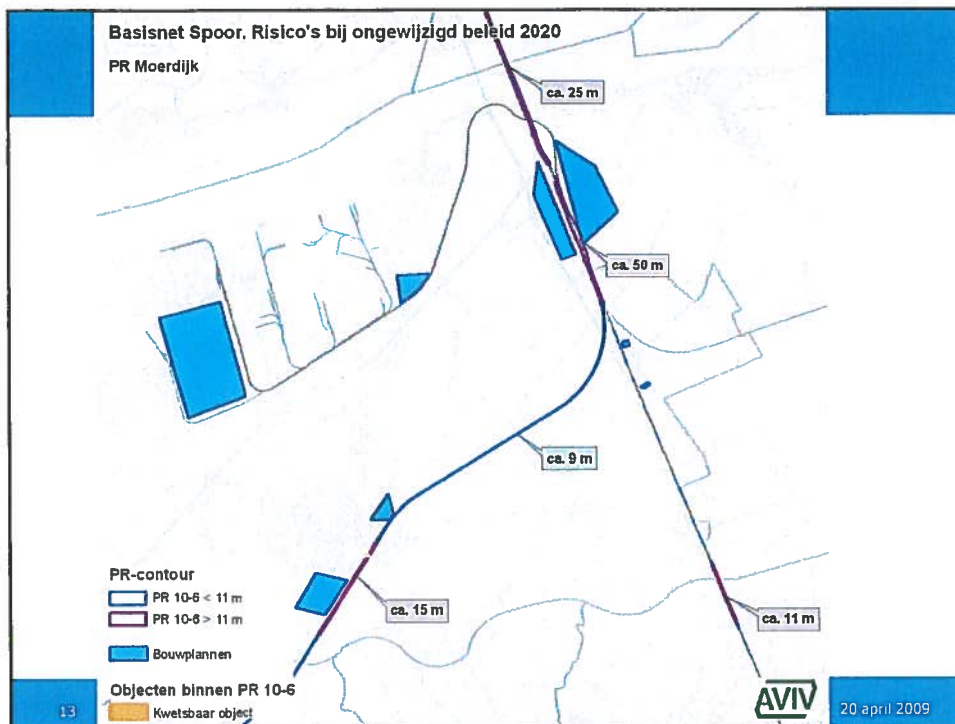
### Basisnet Spoor. Risico's bij ongewijzigd beleid 2020

GR Moerdijk



12

20 april 2009






## Afspraken over vervolg

- Risicoberekeningen met geactualiseerd rekenmodel (mei);
- Noodzaak voor een tweede overleg.
- ...

F7




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Basisnet spoor

Gemeente Roosendaal

21 april 2009



### Agenda 21 april 2009

1. Opening, voorstelronde
2. Uitleg proces en uitgangspunten (Presentatie min V&W)
3. Vergelijken risicobeeld van Basisnet met het gemeentelijke risicobeeld
4. Wat zijn de mogelijkheden voor spoorse - en RO-maatregelen?
5. Afspraken over vervolg
6. Rondvraag en sluiting

2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

21 april 2009



## Doel Basisnet

Duurzaam evenwicht tussen vervoer gevaarlijke stoffen, RO en veiligheid door:

Beheersen van de risico's van transport gevaarlijke stoffen door zowel grenzen te stellen aan het transport (gebruiksruimte) als aan RO.

In de huidige situatie kan een gemeente niets aan het transport doen terwijl vervoerders niets aan de verdichting langs het spoor kunnen doen. Beide belangen komen in het Basisnet aan bod.



## Uitgevoerde berekeningen

- Huidige berekeningen zijn indicatief en van vergelijkende waarde
- Pas na verwerking van nieuwe inzichten van RIVM in modellering zijn risicocijfers van verschillende opties van betekenis





## Uitgevoerde berekeningen

Belangrijkste rekenexercities voor EV risico's in 2020:

Zonder infra aanpassingen bij:

- ongewijzigd beleid
- optimaal gebruik huidig spoorwegennet (herrotering)
- BLEVE vrij rijden bij optimaal gebruik huidig spoorwegennet

Met infra aanpassingen bij:

- routing volgens PHS-bundelen routeringsvariant
- routing volgens PHS-spreiden routeringsvariant
- Maximaal gebruik van de Betuwe route



## Nog uit te voeren berekeningen

Met geactualiseerd model:

- Beschrijving situatie 2007
- Beschrijving situatie 2012 inclusief Hanzelijn
- Herberekening belangrijkste rekenexercities 2020-2040



## Generieke vervoersmaatregelen

- kwantificering maatregelen
- Warme BLEVE vrij rijden
- Optimale routing (i.c.m. lokale oplossingen)

7

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

21 april 2009



## Uitgangspunten/ toezeggingen

- Bestuurlijke afspraken worden gerespecteerd; deze berusten op risicoplafonds waardoor ze onafhankelijk zijn van de onderliggende prognoses.
- Begrenzings in termen van risicogebruiksruimte zodat veiligheidswinst wordt beloond in termen van meer vervoer of meer bebouwing.
- Basisnet wordt knelpuntvrij opgeleverd. Geen PR knelpunten, en zoveel als mogelijk beperken GR aandachtspunten!
- Na afronding van het huidige RIVM onderzoek faalfrequenties en kwantificering maatregelen, wordt ook een vervolgonderzoek gestart naar de kwantificering van de overige spoorse en bouwkundige maatregelen.
- Nog onderzocht wordt hoe de gemeente aanvullende bouwkundige maatregelen kan voorschrijven.

8

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

21 april 2009





## Bestuurlijk afspraak

- BIRK spoorhaven



## Drie overlegondes met gemeenten

1. Klokken gelijk zetten (maart-mei): *Doel: afstemmen proces en uitwisseling informatie over lokale analyse in relatie tot Basisnet*

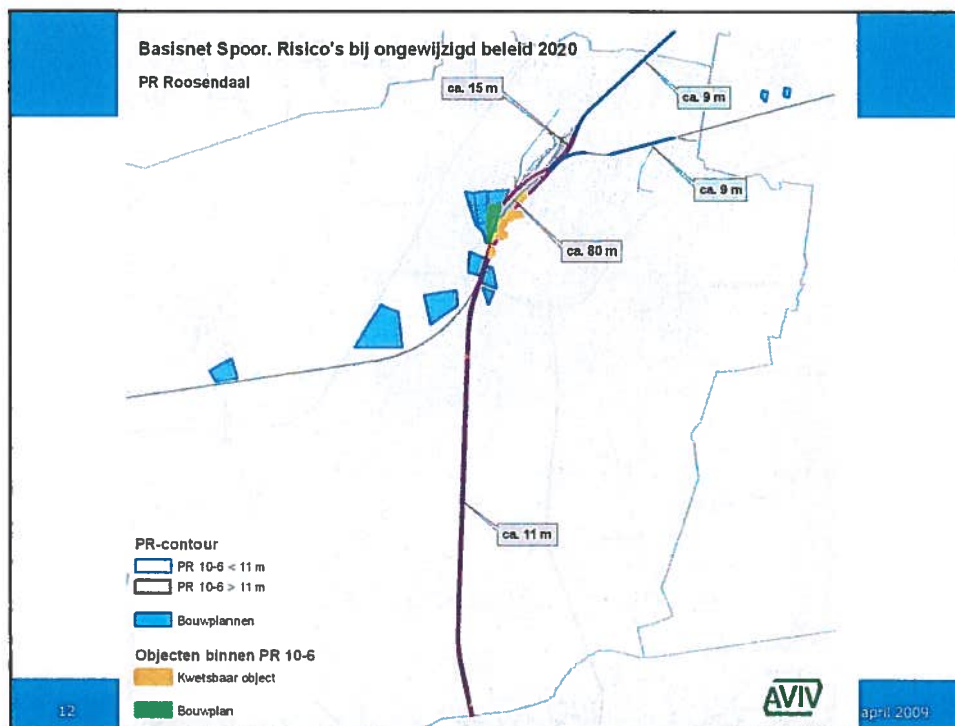
Waar nodig:

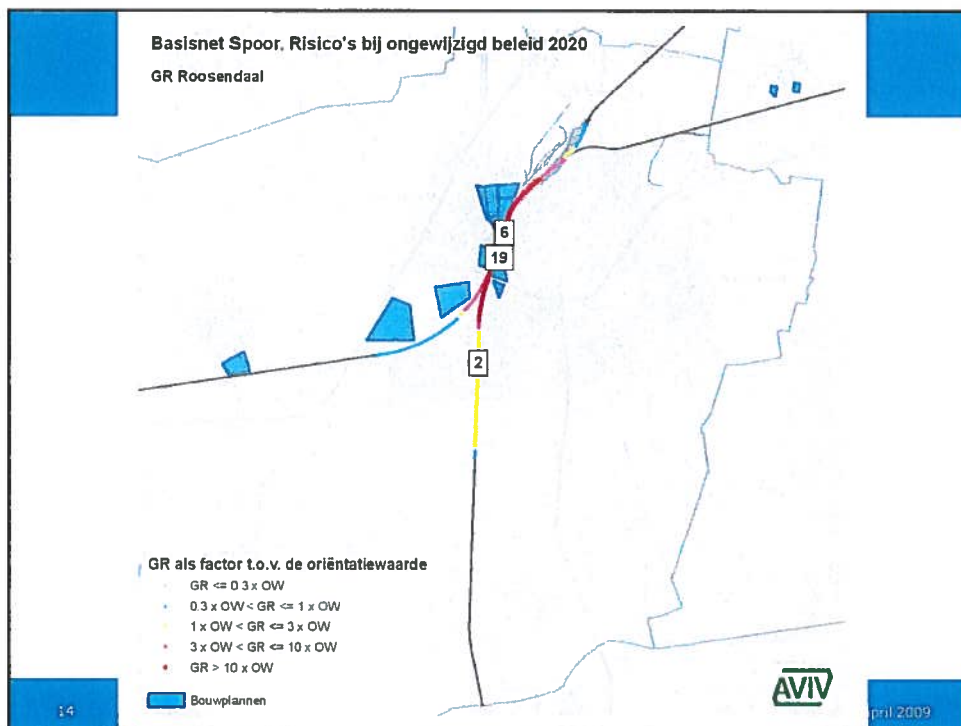
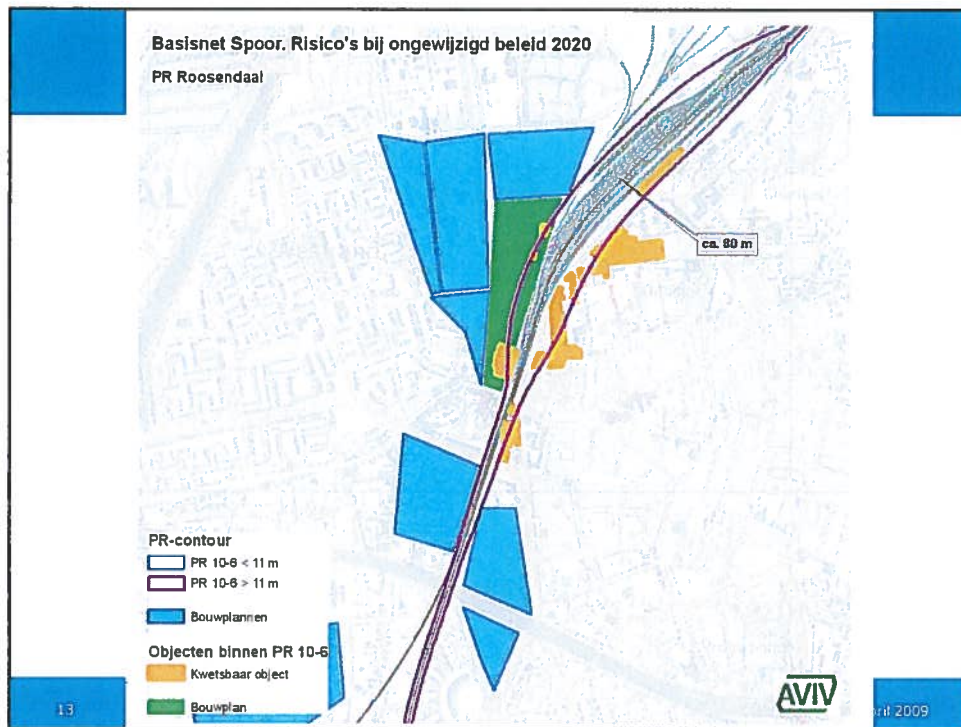
2. Overleg over maatregelen (juni-september): *Doel: bepalen meest kansrijke risicoreducerende maatregelen tbv oplossingsrichting knel- en aandachtspunten*
3. Bestuurlijk overleg (eind 2009/begin 2010): *Doel: vaststellen risicoreducerende maatregelen inclusief kostenverdeling*

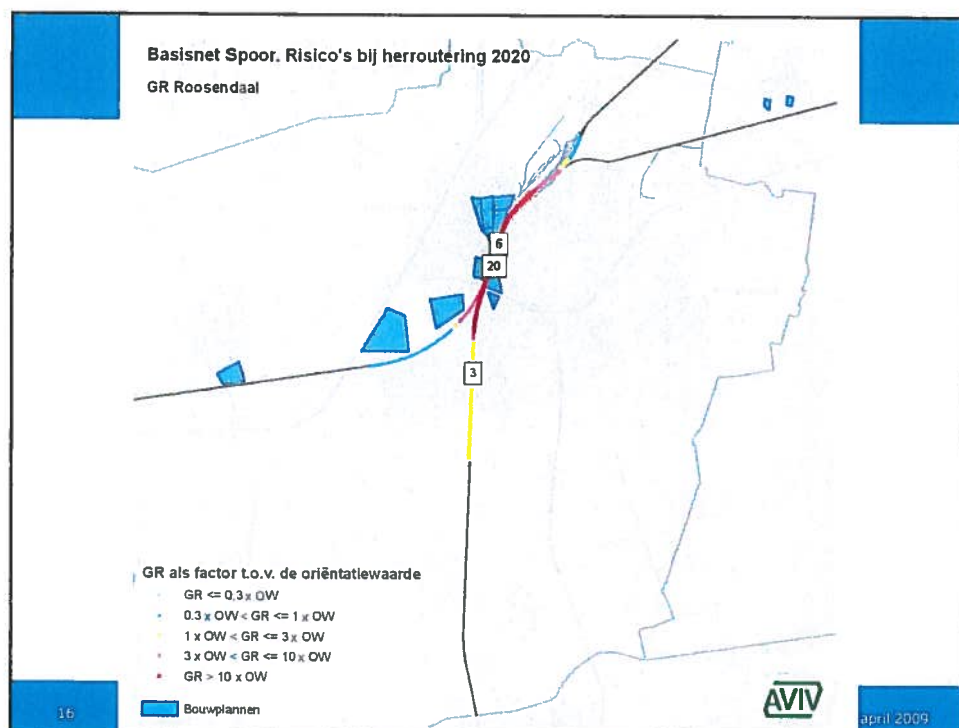
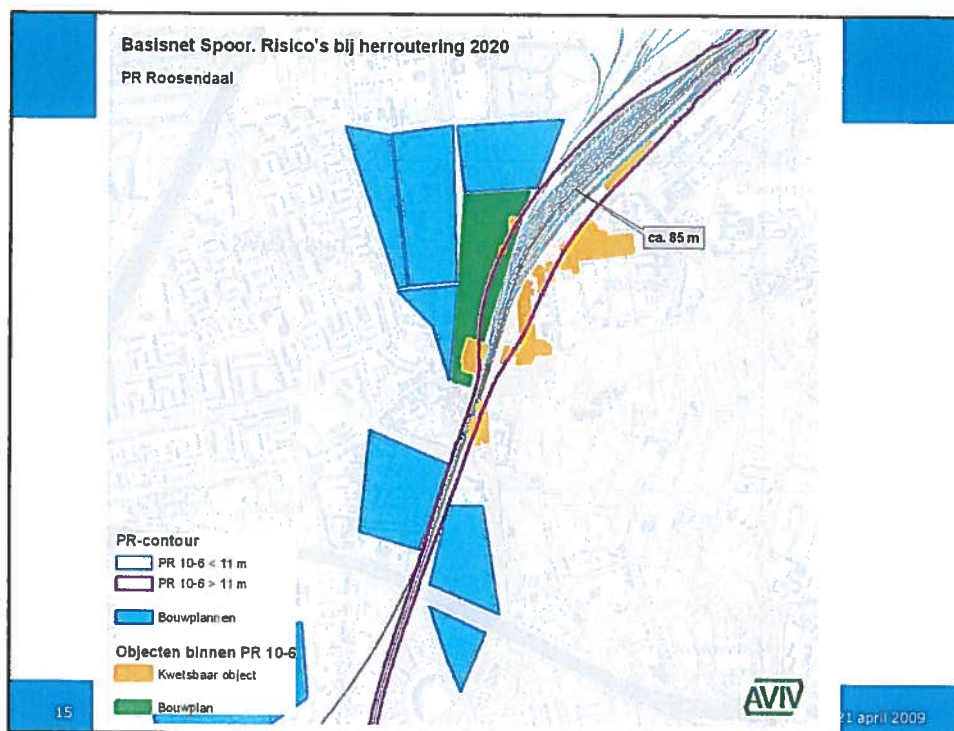


## Uitkomsten risicoberekeningen gemeente

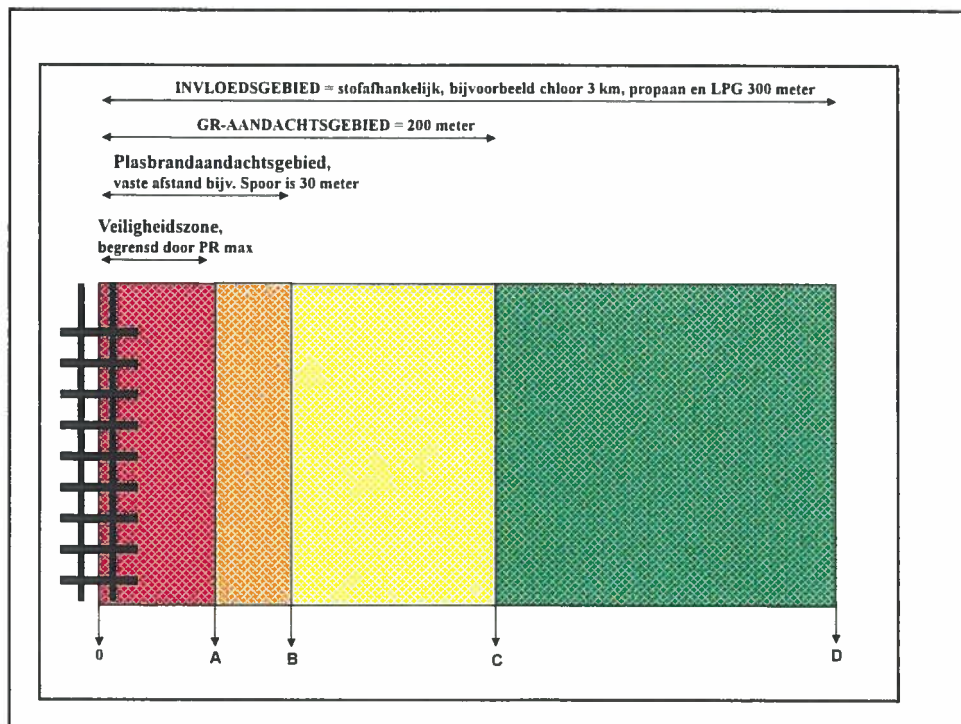
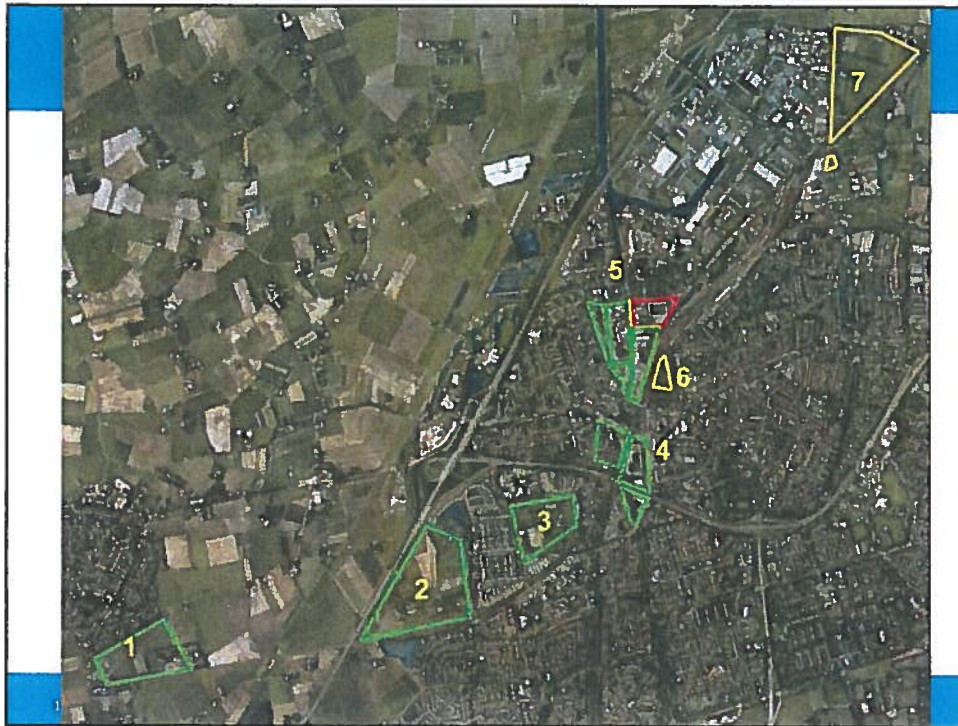
- Risico's bij ongewijzigd beleid.
- Prognose voor VGS vervoer in 2020 (ProRail, 2007)
- Bestaande situatie plus bouwplaninventarisatie Haskoning / Arcadis, (DvD zomer 2008)













## Afspraken over vervolg

- Risicoberekeningen met geactualiseerd rekenmodel (juni-juli);
- ...

Mobiliteit  
Directoraat-Generaal  
Mobiliteit

# verslag

Contactpersoon

T -

Datum  
24 april 2009

Nummer  
-

Bijlage(n)  
-

Verslag van Basisnet Spoor Roosendaal  
Datum bespreking 21 april 2009  
Deelnemers Gemeente Roosendaal -

Verkeer en Waterstaat  
VROM -  
ARCADIS -

Afschrift aan

## 1. Opening

opent de vergadering en heet iedereen welkom in het Stadskantoor van Roosendaal. Alle deelnemers van het overleg stellen zich voor. De heer Roosendaal geeft het woord aan , initiatiefnemer voor dit overleg in het kader van het Basisnet Spoor.

## 2. Uitleg proces en uitgangspunten

geeft een toelichting op de algemene presentatie over wat het Basisnet inhoudt, wat het doel is van Basisnet en waar we mee bezig zijn. De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd. Dit verslag bevat een weergave van de afspraken die zijn gemaakt in het overleg.

## 3. Afspraken

- ARCADIS zal contact opnemen met op de uitgangspunten naast elkaar te leggen (**ARCADIS**).
- De gemeente constateert dat de bestaande gebouwen ontbreken. ARCADIS zal de digitale contouren leveren aan de gemeente (**ARCADIS**).

**Van:** \_\_\_\_\_ @arcadis.nl]

**Verzonden:** dinsdag 9 juni 2009 15:11

**Aan:** \_\_\_\_\_ - DGMO; \_\_\_\_\_ - DGMO;

- DGMO

**CC:**

**Onderwerp:** Gemeente Halderberge - terugkoppeling

Dag dame en heren,

Vanochtend heb ik namens V&W de Basisnet Spoor presentatie gehouden bij de gemeente Halderberge. Het overleg verliep voorspoedig en er zijn geen nieuwe vraagstukken naar boven gekomen. Nog wel een klein aandachtspunt betreffende het invloedsgebied (is volgens mij bij een andere gemeente ook wel eens aan de orde geweest):

- Invloedsgebied wordt bepaald op basis van de vervoerde gevaarlijke stoffen (bv. als LPG het grootste invloedsgebied heeft wordt dit 300 mtr). Maar in principe is het spoorverkeer 'vrij', dus bij een stremming op de andere route is het goed mogelijk dat er andere gevaarlijke stoffen die een grotere 1% letaliteitsafstand hebben ook door de gemeente worden vervoerd. Dit kan plaatsvinden zonder dat de gemeente daar met het invloedsgebied (en dus het plan van advies voor de brandweer en de daarmee samenhangende mogelijkheden om een ramp te bestrijden) rekening mee heeft gehouden. Als de gemeente rekening moet houden met alle gevaarlijke stoffen betekent dat in de praktijk dus dat het invloedsgebied bij elke gemeente gelijk wordt aan de grootste 1% letaliteitsafstand van alle gevaarlijke stoffen die worden vervoerd.

Vanuit V&W wordt vooralsnog geen actie verwacht; ze vinden het prettig om op de hoogte te worden gehouden en zijn (uiteraard) benieuwd naar de uitkomsten van de nieuwe berekeningen van deze zomer.

Ze voeren intern nog een laatste controle uit op de bouwplannen en mogelijke bestuurlijke afspraken (dat laatste verwachten ze van niet, maar ze duiken nog even in de archieven).

Groet

---

**ARCADIS Nederland BV**

Adviseur Veiligheid

ARCADIS, Imagine the result

---


---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en



geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

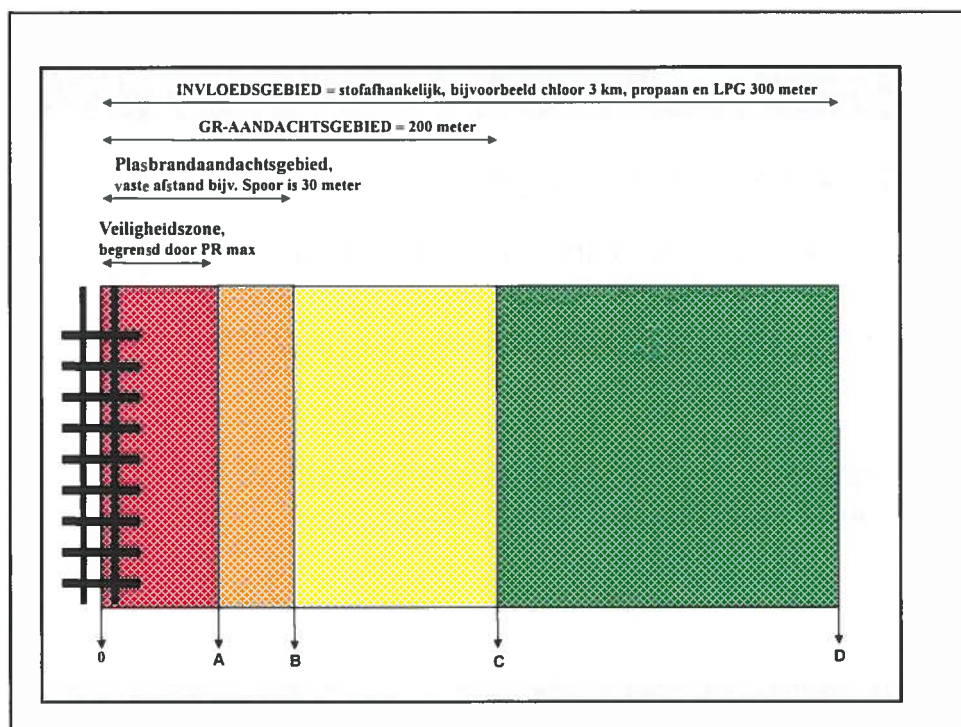
This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

 Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Basisnet spoor

Raadsledenoverleg Noord-Brabant

1 juli 2009





## Werken met risiconormen

- Plaatsgebonden risico en Groepsrisico
- Huidige berekeningen voor 2020 zijn indicatief en van vergelijkende waarde
- Pas na verwerking van nieuwe inzichten van RIVM in modellering zijn risicocijfers van verschillende opties van betekenis



## Uitgevoerde berekeningen

- Zonder Basisnet (ongewijzigd beleid)
- Met aanvullende veiligheidsmaatregelen en routeren
- Met aanvullende veiligheidsmaatregelen en routeren en extra infrastructuur



## Generieke vervoersmaatregelen

- Kwantificering maatregelen zoals ATBvv
- Warme BLEVE vrij rijden
- Optimale routing



## Uitgangspunten

- Robuustheid: verwacht vervoer tot 2040 moet afgewikkeld kunnen worden + belangrijke ruimtelijke plannen moeten doorgang kunnen vinden.
- Basisnet wordt knelpuntvrij opgeleverd. Geen PR knelpunten, en zoveel als mogelijk beperken GR aandachtspunten!
- Na treffen generieke maatregelen wordt zonodig een vervolgonderzoek gestart naar de kwantificering van aanvullende lokale spoorse en bouwkundige maatregelen.



## Lokale maatregelen

- Vervoersmaatregelen:
  - Lokale infrastructuur
  - Logistieke maatregelen
- Ruimtelijke maatregelen:
  - Bouwkundig
  - Wijziging gebruik
  - Zelfredzaamheid en hulpverlening

7

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor

9 april 2009



### PR Rekenslag 3b. Zuid-Nederland

AVIV

- Niet voor publicatie
- Risico's conservatief berekend

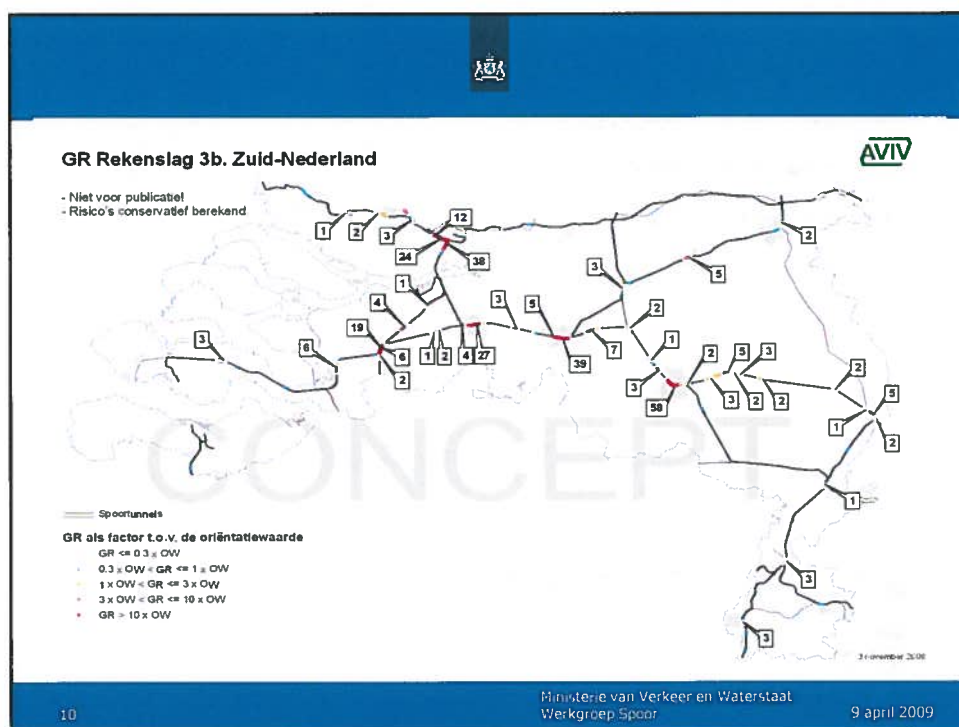
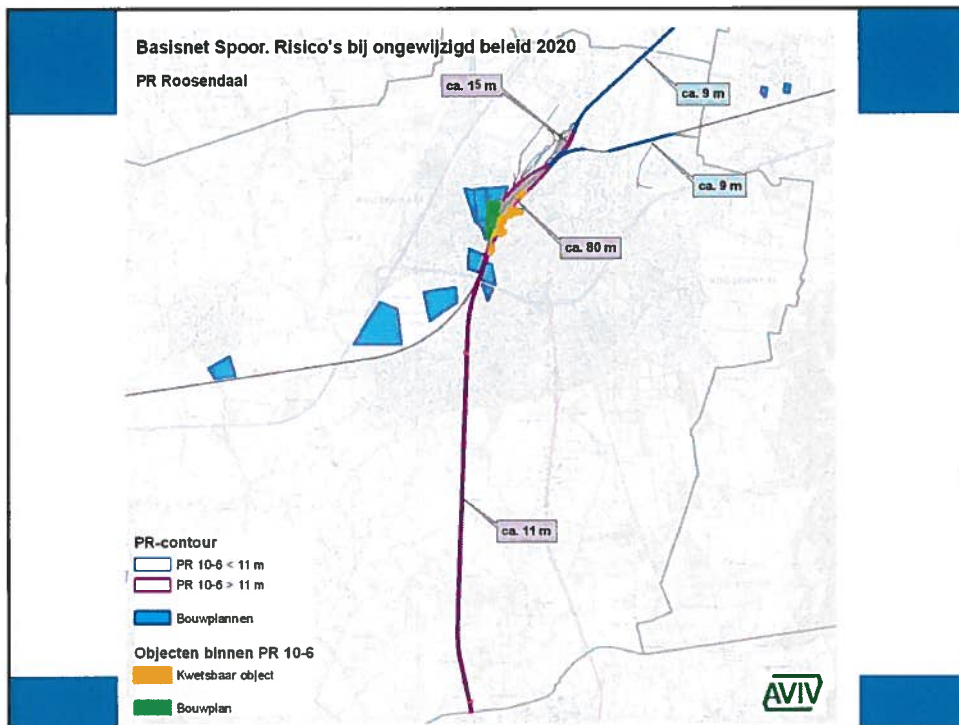
- PR-categorie
- PR 10-6 <= 11 m
  - PR 10-6 > 11 m
  - Spoortunnels
  - Kwetsbaar object (bouwvlak)
  - Bouwplan

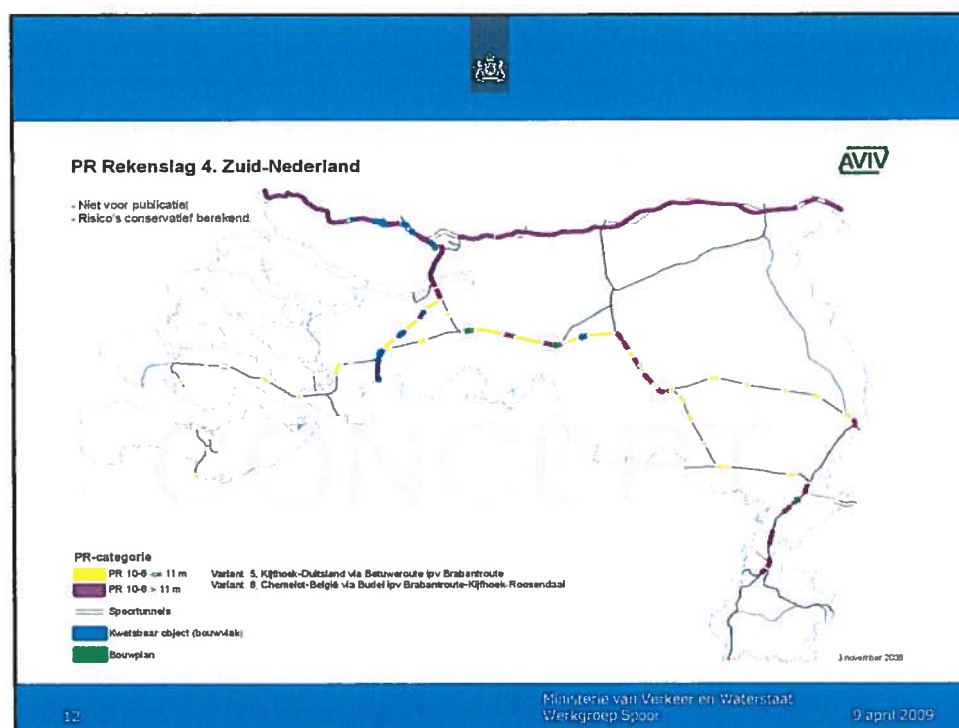
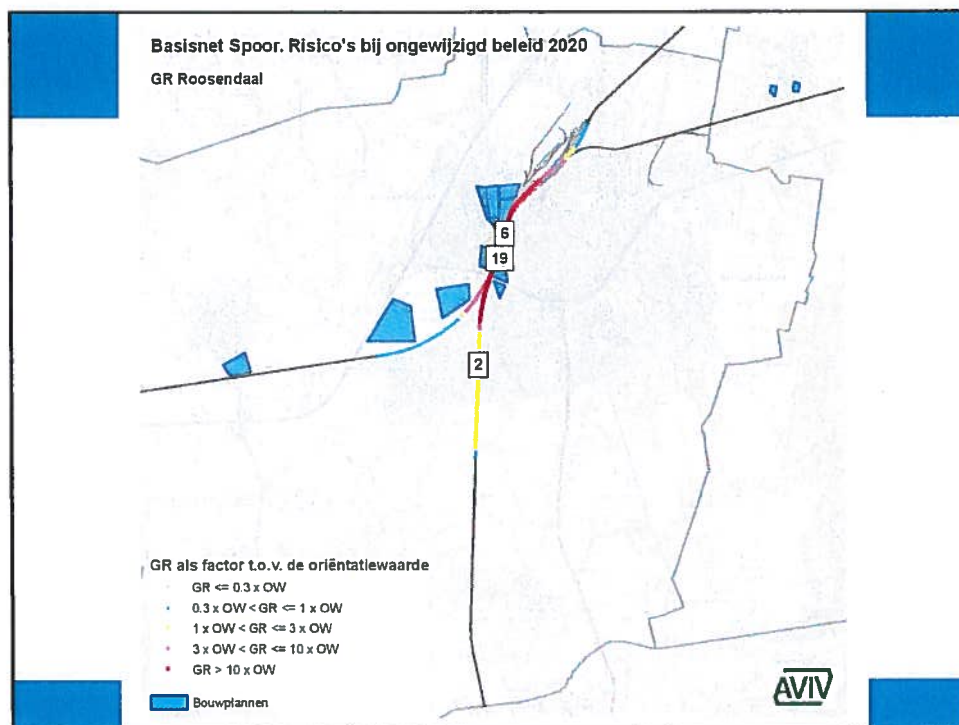
3 november 2008

8

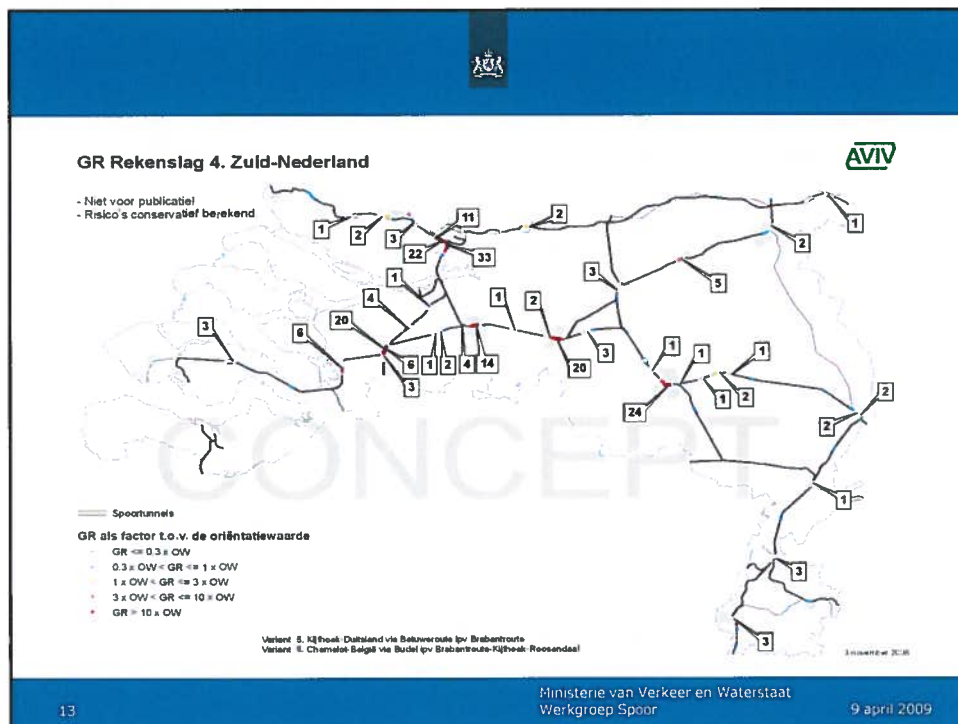
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Werkgroep Spoor


9 april 2009











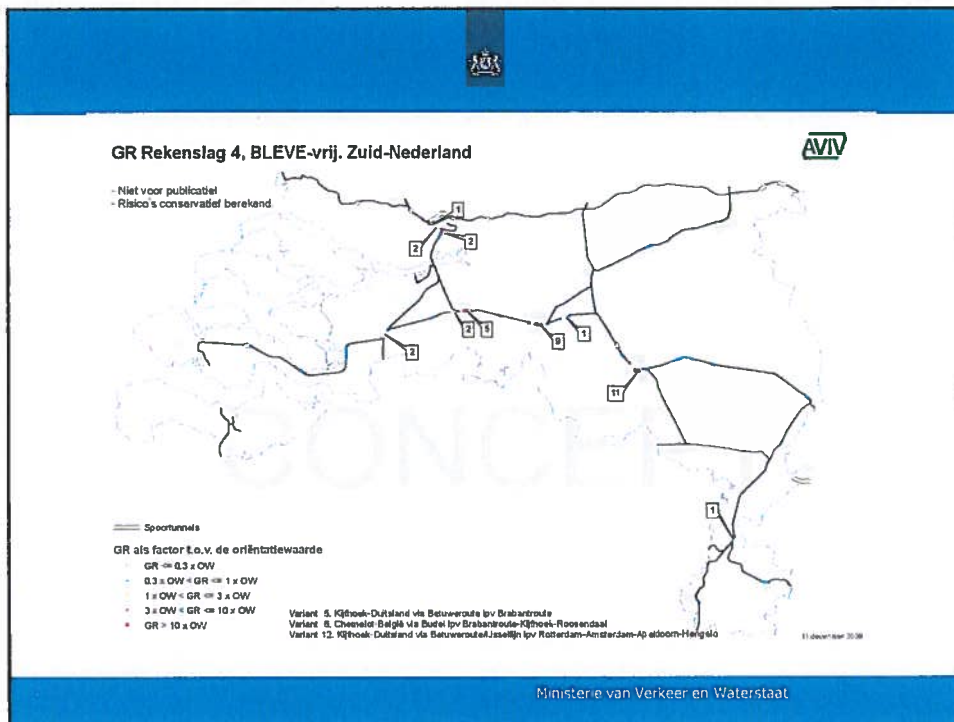
## BLEVE-maatregelen


<b>1: Afspraken intermodaal vervoer</b>	<b>2: Betuweroute/ havenspoor</b>	<b>3: Kijfhoek (heuvel- proces)</b>	<b>4: Rangeren plaats van herkomst</b>	<b>5/6: Infra Chemelot; aanvullend</b>
---	---------------------------------------	---	--	--

1. Maatregelen 1 en 2: Toewerken naar convenant(en) in juni.
2. Maatregel 3
  - Ofwel in convenant(en) juni meenemen,
  - Ofwel samen met maatregel 4 verder uitwerken,
  - Afhankelijk van resultaat onderzoek heuvelproces.
3. Maatregel 4: na juni verder uitwerken.
4. Maatregelen 5 en 6: afhankelijk van berekende veiligheidseffecten.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat







## Effect routeren

	Rekenstag 3b Ongewijzigd	Rekenstag 4 Routeren	Rekenstag 4 Routeren+ 100% warme BLEVE-vrij
Bouwvlakken binnen PR10-6	66	45	9
Bouwplannen binnen PR10-6	16	9	5
Oriëntatiewaarde GR > 3	109 km	85 km	10 km
Waarvan OW > 10	47 km	33 km	2 km

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Van:** - DGMo  
**Verzonden:** maandag 26 oktober 2009 17:05  
**Aan:** 'roosendaal.nl'  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor - bevestiging afspraak  
**Urgentie:** Hoog

Geachte

U bent kort geleden door ons benaderd voor een 'tweede ronde' overleg Basisnet Spoor. Graag bevestigen wij hierbij nogmaals deze afspraak voor:

**23 november van 09:00 tot 12:00, locatie Stadserf 1, kamer 100 te Roosendaal**

Wij zullen u met de volgende personen bezoeken:

Verkeer en Waterstaat -  
VROM -  
ARCADIS -  
ProRail -

Graag zouden wij een beamer tot onze beschikking hebben.

Wij doen u hierbij een agendavoorstel voor deze bijeenkomst. Indien u aanvullende agendapunten heeft dan horen wij dat graag uiterlijk een week voorafgaand aan ons bezoek. Doel van dit overleg is om de mogelijkheden voor concrete risicoreducerende maatregelen met u te bespreken. Wij nemen daarbij de spoorse kant voor onze rekening door aan u voor te leggen welke maatregelen op het spoor onderzocht zijn om externe veiligheidsrisico's in uw gemeente te reduceren. Graag horen wij van uw kant welke maatregelen er nog mogelijk zijn om:

- Bouwplannen nabij het spoor dusdanig aan te passen dat zich geen kwetsbare bestemmingen meer nabij het spoor bevinden. Nabij het spoor wil in dit geval zeggen: in ieder geval buiten de veiligheidszone zoals wij die bij BN spoor voor ogen hebben (info zal worden toegezonden).
- Ruimtelijk beleid (structuurvisie en/of groepsrisicobeleid) waarin u vaststelt dat u bij nieuwbouwplannen kwetsbare bestemmingen en vooral bestemmingen met een hoge concentratie mensen of verminderd zelfredzame mensen, in principe op geruime afstand (tenminste 30 meter) van het spoor vandaan houdt.

Daarnaast zal het nieuwe externe veiligheidsrisicobeeld worden besproken. Dit is gebaseerd op optimale inzet van de maatregelen routeren en Warme Blevé Vrij rijden (ca. 80%). Wij zullen in dit overleg kaartbeelden presenteren waarin de meegenomen bouwplannen, de ontwerp-veiligheidszone, de PAG en de spoor situatie zichtbaar zijn. Naar aanleiding hiervan kan het overleg over nog te nemen maatregelen worden gevoerd. Tot slot zullen afspraken worden gemaakt voor het vervolg.

#### Agenda voorstel

1. Opening en voorstelronde;
2. Uitleg stavaza Basisnet spoor;
3. Toelichting risicobeeld basisnet in uw gemeente;
4. Bespreken spoorse maatregelen;
5. Bespreken RO maatregelen en ruimtelijk beleid;
6. Afspraken over vervolg
7. Rondvraag en sluiting

#### Informatie uitwisseling:

In de bijlage vindt u een korte notitie betreffende de stand van zaken van Basisnet Spoor. Daarnaast zullen wij de meest recente risicobeelden van het Basisnet spoor aan u toezenden.

Mochten er van uw kant vooraf al vragen zijn, aarzel dan niet om contact op te nemen via [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl).

Wij rekenen op een constructief overleg.

Met vriendelijke groet,

Projectmanager Basisnet



091021 Infobrief  
2e ronde defi...

## **Basisnet Spoor: Informatie voor gemeenten bij het tweede ronde overleg**

[V&W; 22-10-09]

### **Stand van zaken BN Spoor**

Voor de zomer hebben wij u bezocht in het kader van 'de klokken gelijk zetten' ten aanzien van Basisnet spoor. In dat gesprek hebben wij u geïnformeerd over het Basisnet Spoor proces en de stand van zaken op dat moment. U hebt op uw beurt de gelegenheid gehad om uw vragen en zorgen kenbaar te maken.

Met deze notitie informeer ik u over de stand van zaken op dit moment. De volgende onderwerpen komen daarbij aan bod.

- Met welke gemeenten een tweede ronde lokaal overleg;
- Doel van de tweede ronde van het lokaal overleg;
- Warme Bleve vrij rijden;
- Routekeuzes;
- Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Rekenmethodiek;
- Effect van risico reducerende maatregelen;
- Verder verloop Basisnet Spoor proces

### **Met welke gemeenten een tweede ronde lokaal overleg**

Een tweede ronde overleg wordt, conform eerdere afspraken, alleen gevoerd met die gemeenten waarvoor na het treffen van generieke maatregelen een groepsrisico is berekend dat groter is dan de oriënterende waarde van het groepsrisico of waar een kwetsbaar object of bouwplan binnen de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar ligt.

In het overleg zal u een Ontwerp Basisnet Spoor worden gepresenteerd met de resterende risico's voor rond 2020. Dit Ontwerp moet robuust zijn. Daarmee wordt bedoeld dat het tot minimaal 2030 handelingsperspectief moet bieden voor gemeenten, projectontwikkelaars, maar ook voor vervoerders en verladers. Daarnaast moet het natuurlijk ook de nodige veiligheid bieden.

Het Ontwerp gaat – voor wat betreft de algemene maatregelen - uit van ATB Vv in de complexe stationsomgeving, voor sommige vervoerstromen een andere routekeuze over bestaand spoor en een aanzienlijke reductie van de kans op een warme BLEVE (de 80% variant). In een aantal gemeenten is ook na het treffen van bovengenoemde maatregelen een groepsrisico berekend dat groter is dan de oriënterende waarde van het groepsrisico, danwel, is een (potentiële) kwetsbaar object binnen de plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  (de zogenaamde 'veiligheidszone') geconstateerd. Voor deze gemeenten is een meer uitgebreide set van maatregelen verkend. Deze set zal onderwerp zijn van het tweede ronde overleg.

In het gesprek met de gemeenten komen, naast maatregelen aan de infrastructuur en het vervoer, mogelijk ook ruimtelijke oplossingen en bouwkundige maatregelen in beeld. Dan gaat het bijvoorbeeld om mogelijkheden om bouwplannen zo aan te passen, dat het te bouwen object buiten de berekende veiligheidszone blijft.

#### **Doel van het tweede ronde lokaal overleg**

In het najaar van 2009 bezoeken wij de gemeenten in het kader van 'knelpuntvrij opleveren' en het 'gezamenlijk verantwoorden van het groepsrisico'. De gesprekken hebben tot doel om gezamenlijk concreet de locatiespecifieke oplossingen voor risicobeperking te bepalen: de maatregelen die getroffen kunnen worden om de plaatsgebonden risicoknelpunten op te lossen en om de groepsrisico's onder de oriënterende waarde te brengen. Gezamenlijk wordt een zogenaamde 'factsheet' ingevuld waarin de berekende risico's, maar ook de maatregelen die moeten zorgen voor voldoende risicoreductie worden vastgelegd. Daarbij bepalen we ook gezamenlijk op welke termijn de maatregel nodig en/of mogelijk is en – zeer globaal - hoeveel kosten daarmee gemoeid zijn.

Gemeenten kunnen in dit overleg hun voorkeuren aangeven. Omdat er met meerdere gemeenten gesproken wordt, kan het Rijk pas achteraf een (kosten/baten)afweging maken.

#### **Warme BLEVE vrij rijden**

In de overleggen die voor de zomer zijn gevoerd is aangekondigd dat gestreefd wordt naar een convenant met het bedrijfsleven in juni 2009. Dat is niet gelukt, maar inmiddels zijn we een heel eind op streek. In de komende weken worden de afspraken met het bedrijfsleven geconcretiseerd. Het ziet er naar uit dat dankzij de medewerking van het Nederlandse bedrijfsleven de doelstelling voor 80% wordt gehaald. In internationaal verband zullen overheid en bedrijfsleven zich samen inzetten om de doelstelling voor 100% te realiseren.

#### **Routekeuze**

Ten behoeve van het project Basisnet Spoor zijn voor sommige vervoerstromen met gevaarlijke stoffen verschillende routes beschouwd. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van verschillen in routing, in termen van externe veiligheidsrisico's, zijn berekeningen uitgevoerd.

#### **Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)**

Momenteel loopt nog het onderzoek voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Onderdeel daarvan is het zoeken naar een toekomstvast routing van het goederenvervoer per spoor. Vóór de zomer 2010 zal het voorkeursbesluit van het Kabinet inzake PHS naar de Tweede Kamer worden gezonden; daarna kan bespreking in de Tweede Kamer en meer definitieve besluitvorming plaatsvinden. De eventuele nieuwe infrastructuur zal niet eerder dan rond 2020 in gebruik genomen kunnen worden.

In het Ontwerp Basisnet Spoor is derhalve niet geanticipeerd op mogelijke besluiten die in PHS-kader genomen kunnen worden. Ingeval in PHS-kader uiteindelijk wordt besloten

dat het goederenvervoer over andere routes gaat rijden dan momenteel het geval is, dan zullen de alsdan vastgelegde grenzen van het Basisnet maatgevende kaders zijn voor het aspect externe veiligheid: de maximale risicoruimte en de veiligheidszone voor het vervoer per spoorlijn is dan immers bekend en maatgevend. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat onderdeel uitmaakt van het totale goederenvervoer, zal binnen die risicoruimte afgewikkeld moeten worden. Ingeval extra maatregelen nodig zijn om dat vervoer mogelijk te maken, zijn die maatregelen onderdeel van het PHS en zullen moeten worden gefinancierd uit het PHS-budget.

### **Rekenmethodiek**

Het RIVM heeft het onderzoek Actualisatie Faalkansen Spoor nog niet af. Na afronding van het onderzoek zal een daarop volgend consequentieonderzoek leiden tot een nieuw (te ontwikkelen) rekenprotocol. Het RIVM zal het huidige onderzoek uitbreiden met de goederenemplacementen en de stamlijnen.

Het Basisnet Spoor is dus gebaseerd op berekeningen met het huidige rekenmodel, aangevuld met de Uitgangspunten Basisnet Spoor. Toekomstige nieuwe risico-inzichten zullen niet leiden tot wijziging van risico gebruiksruimtes of van de veiligheidszone. Wel kunnen nieuwe inzichten leiden tot aanvullende inzet van veiligheidsmaatregelen.

### **Effect risico reducerende maatregelen**

Praktijkdeskundigen hebben inmiddels de effecten van de betreffende maatregelen op de externe veiligheid "gewaardeerd", d.w.z. bepaald welke risicoreductie-factor daarvoor geldt. Deze waardering zal in de tweede ronde overleggen worden gehanteerd. Tijdens het overleg kan dus worden bepaald welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een voldoende reductie van de nog resterende veiligheidsrisico's.

### **Verder verloop Basisnet Spoor proces**

Op 30 oktober en op 2 november 2009 wordt de tweede ronde van het lokale overleg gestart met een drietal regionale bijeenkomsten. Daar wordt het Ontwerp Basisnet Spoor en de uitkomsten van de berekeningen van de resterende risico's op hoofdlijnen besproken. In november en begin december 2009 vindt het overleg met de resterende 'knel- en aandachtspunt gemeenten' plaats.

De deelnemers aan de gesprekken in dit stadium zijn de betreffende gemeente, ProRail, het ministerie van V&W en VROM. Indien de gemeente dit aangeeft kan zij ook andere partijen, zoals de provincie of de brandweer, voor dit gesprek uitnodigen.

Parallel aan het gemeentelijk overleg wordt een brief aan de Tweede Kamer voorbereid, met daarin het ontwerp Basisnet Spoor. Deze brief zal zo mogelijk nog in december 2009 worden verstuurd naar de Kamer. Na behandeling in de Kamer zal dan de door veel gemeenten gewenste duidelijkheid bestaan over de grenzen die het Basisnet stelt, en kunnen ruimtelijke plannen daarop worden gebaseerd. Ook kunnen afspraken die in de tweede ronde zijn gemaakt dan worden bekrachtigd. De wettelijke regelingen van het Basisnet zullen in de loop van 2011 formeel van kracht worden.

Procesmanager Basisnet

**Van:** .....@roosendaal.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 3 november 2009 13:10  
**Aan:** - DGMO  
**CC:**  
**Onderwerp:** contactpersoon Roosendaal

Geachte r

#### **contactpersoon**

De interne taakverdeling in Roosendaal maakt ondergetekende tot contactpersoon voor de gesprekken over het basisnet spoor, waaronder het geplande overleg op 23 november 2009. Hierbij het dringende verzoek om in het vervolg met mij over het één en ander in contact te gaan. Mijn gegevens staan hieronder.

#### **plaats gesprek**

De vermelding van de vergaderkamer van uw kant heeft intern tot de nodige verwarring geleid. Inmiddels is de raadszaal in het raadhuis op de markt geregeld als plaats voor het gesprek, met de nodige ruimte voor uitloop.

#### **voorbereiding gesprek**

Gisteren is door "vers van de pers" informatie verstrekt over de laatste rekenslagen. De uitwerking in detail per gemeente is nog niet beschikbaar. Het lijkt ons noodzakelijk, dat deze uitwerking tijdig voor het gesprek beschikbaar is. Dat maakt een zorgvuldige voorbereiding mogelijk. Zonder deze informatie vooraf is het van onze kant niet mgoelijk om de knelpunten afdoende te beoordelen.

Het ontbreken van deze uitwerking zal een tweede bijeenkomst onvermijdelijk maken. Gegeven het krappe tijdschema van het besluitvormingstraject lijkt ons dat niet wenselijk.

#### **procedure rondom gesprek**

' geeft aan, dat een derde ronde met gemeenten op bestuurlijk niveau achterwege blijft. Daarmee ontstaat de noodzaak om voor de uitwerking van het 2e gesprek (bij ons op 23 nov.) duidelijke afspraken te maken over de procedure. Alleen met een duidelijke procedure zijn uitspraken te bereiken over conclusies die gemeente en ministerie delen.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
Afdeling Beleid

**> Ontmoeten, verbinden, samenwerken**

#### **DISCLAIMER**

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

**Van:** @arcadis.nl]  
**Verzonden:** woensdag 21 juli 2010 13:34  
**Aan:** DGMo  
**Onderwerp:** FW: Basisnet Spoor gemeente Moerdijk  
**Bijlagen:** Factsheet BN Spoor Gemeente Moerdijk derde ronde versie 210710.doc;  
verslag3Moerdijk20100705.doc

Ha !

Deze moest natuurlijk ook naar jou.

met vriendelijke groet,

Senior Adviseur Veiligheid  
Adviesgroep strategie en beleid  
ARCADIS Nederland

@arcadis.nl

Kijk ook eens op <http://www.arcadis.nl/Werkvelden/veiligheid/Pages/default.aspx>

---

**Van:** (  
**Verzonden:** woensdag 21 juli 2010 12:15  
**Aan:** @minvenw.nl  
**CC:** @rmd.nl;  
**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor gemeente Moerdijk

Geachte mevrouw

Bij deze ontvangt u ons verslag van het overleg van 5 juli j.l. m.b.t. het Basisnet Spoor. Tevens ontvangt u de factsheet waarin we alle gemaakt afspraken van 5 juli j.l. (en stand van zaken daarvan) zoveel mogelijk willen vastleggen. Ook de door jou in onderstaande mail aangehaalde onderwerpen zijn hierin verwerkt. Helaas zal het gezien de vakantie en verschillende lopende trajecten nog even duren voordat alle vragen beantwoord kunnen worden. Aarzel niet om me bij eventuele vragen te bellen op onderstaand telefoonnummer.

met vriendelijke groet,

Senior Adviseur Veiligheid  
Adviesgroep strategie en beleid  
ARCADIS Nederland

@arcadis.nl



Kijk ook eens

---

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 16 juli 2010 9:16  
**Aan:** @minvenw.nl  
**CC:** @rmd.nl  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor gemeente Moerdijk

Geachte

Bij deze nog een toevoeging aan de vorige e-mail:

We zouden ook nog informatie ontvangen over:

- de saneringssituaties;
- de saneringsregeling;
- planschade;
- bestemmingsplan;
- wie legt contour vast in bestemmingsplan?

Graag ontvangen we deze informatie ook zo spoedig mogelijk.

Met vriendelijke groet,

Adviseur Ruimte  
Gemeente Moerdijk  
Afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

@moerdijk.nl

---

**Disclaimer (MailMarshal Moerdijk)**

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per vergissing hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de gemeente Moerdijk daarover te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact op te nemen met de gemeente Moerdijk.

This e-mail may contain information which is privileged or confidential. If you received this e-mail in error, please notify us immediately by e-mail or telephone.

---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only.

If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Contactpersoon**

# verslag

**Datum**  
16 juli 2010

**Nummer**  
3

**Bijlage(n)**  
-

Verslag van Basisnet Spoor  
Datum bespreking 5 juli 2010  
Deelnemers

Gemeente Moerdijk: (wethouder),

Regionale Milieudienst West Brabant:

VenW: en

Arcadis:

Afschrift aan VROM,

Na eerdere overleggen op 20 april 2009 en 16 december 2009 is dit de derde vergadering over het Basisnet Spoor. Deze is gehouden in het gemeentehuis van Moerdijk (te Zevenbergen).

/ geeft een presentatie over het ontwerpkeuze Basisnet Spoor, de lokale uitkomsten voor wat betreft de vervoersstromen gevaarlijke stoffen en eventuele te saneren objecten in de gemeente Moerdijk.

Tijdens en na presentatie zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. Geconstateerd wordt dat de goederenstromen gevaarlijke stoffen in het Rijksontwerp Basisnet Spoor een forse toename laat zien in aantallen ten opzichte van de variant die op 16 december is gepresenteerd.  
Afspraak: de reden hiervan wordt uitgezocht en gecommuniceerd . Wanneer: augustus 2010.
2. Als in Lage Zwaluwe meer kopgemaakt wordt welke consequenties heeft dit dan voor het ruimtebeslag en de inrichting van dit emplacement? Deze vraag wordt momenteel onderzocht door ProRail. Dit vergt in ieder geval een aanvullende risicoanalyse  
Afspraak: Zodra hier duidelijkheid over zal dit worden gecommuniceerd . Wanneer: Naar verwachting 4<sup>e</sup> kwartaal 2010.

3. De PR contour wordt door het Rijk ingesteld. De vraag is of het Rijk de gemeente zal opleggen binnen een bepaalde termijn het bestemmingsplan moet worden aangepast.

Afspraak: dit wordt uitgezocht en gecommuniceerd  
Wanneer: Naar verwachting 4<sup>e</sup> kwartaal 2010.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
16 juli 2010

**Nummer**  
3

4. De vraag wordt neergelegd hoe door burgers/bedrijven gelede planschade door aanpassing van het bestemmingsplan, als gevolg van de PR contour, wordt bepaald en vergoed.

Afspraak: dit wordt uitgezocht en gecommuniceerd  
Wanneer: Naar verwachting 4<sup>e</sup> kwartaal 2010.

5. geeft aan dat de in het Rijksontwerp genoemde verkeersstromen vervoer gevaarlijke stoffen de noodzaak ontstaat dat de gelijkvloerse overweg in Zevenbergen wordt veranderd in een ongelijkvloerse. geeft aan dat dit voor de risicoberekeningen ten behoeve van veiligheid geen consequenties heeft.

Afspraak:

- Minister van Verkeer en Waterstaat wordt, ten behoeve van Bestuurlijk Overleg Basisnet d.d. 8 juli 2010, op de hoogte gebracht van dit verzoek
- Gemeente schrijft geschiedenis op hoe in eerder stadium met een verzoek tot ombouw van overweg is omgegaan (begin week 29).

Wanneer: augustus 2010.

6. Uit 'plotuitdraai' van de gemeente (ter vergadering uitgereikt) blijkt dat contour van breed naar smal gaat. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door aanwezigheid van een verderop gelegen wissel. Dit geeft een hoger risicoprofiel.

Afspraak: Uitgezocht wordt wat de reden is dat contour van breed naar smal gaat

Wanneer: augustus 2010.

7. Uit 'plotuitdraai' van de gemeente blijkt dat naast de 3 door VenW aangegeven kwetsbare objecten er nog een aantal objecten met uitbouw mogelijk als kwetsbaar kunnen worden aangemerkt.

Afspraak: Gemeente zoekt uit wat bestemming is van object aan de weg . Verwachting is dat dit geen kwetsbaar object is.

Er is nog geen overeenstemming bereikt over welke objecten als kwetsbaar worden aangemerkt en derhalve in aanmerking zullen komen voor milde sanering.

Wanneer: augustus 2010.

8. Er is vanuit de gemeente behoefte aan een check van het inwonersbestand, zoals dit bij de berekening van het Rijksontwerp Basisnet Spoor is gebruikt.

Afspraak: Aan de gemeente wordt het gebruikte inwonersbestand verstrekt

Wanneer: augustus 2010.

9. Vervolgafpraak: volgende week contact tussen  
en over het vervolg omdat dan duidelijk is hoe het  
Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli is verlopen.  
Wanneer: juli 2010.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
16 juli 2010

**Nummer**  
3

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** donderdag 29 juli 2010 16:33  
**Aan:**  
**CC:** DGMI; DGMI; DGMI;  
**Onderwerp:** RE: BN spoor: Basisnetspoor gemeente Roosendaal

Geachte Heer

Hierbij onze reactie op de afspraken in verslag en factsheet vanuit het overleg op 5 juli 2010.

Bij afspraak 4:

De check met de PR contour levert geen nieuwe kwetsbare objecten op naast de reeds bekende.  
 Van de bekende objecten vormen de garageboxen aan geen probleem. Die  
 bestemming ligt vast en is niet kwetsbaar.

Bij afspraak 4:

Bij de andere drie objecten zal de saneringsregeling wel toepassing moeten vinden.

- woonhuis met zijvleugel die aan de zuid-oost zijde in de PR contour ligt
- bestemming detailhandel met vrijstelling voor wonen
- 

Het gedeelte in de

PR-contour maakt onverdeeld deel uit van de bestemming.

Bij afspraak 5:

Het valt buiten de PR contour.

Met deze informatie lijkt de lijst van saneringsobjecten in het factsheet van 21 juli 2010 compleet.

Bij afspraak 7

De afspraak voor informeren over het gebruikte inwonersbestand staat met resultaatdatum 4<sup>e</sup> kwartaal 2010. Wij nemen aan dat daarmee wordt bedoeld, dat de eigen beoordeling van de gemeente op dit punt in het 4<sup>e</sup> kwartaal is af te ronden.

We houden contact over de verdere uitwerking van de afspraken.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
 | Afdeling Beleid

## > Ontmoeten, verbinden, samenwerken

**Van:** @arcadis.nl]  
**Verzonden:** woensdag 21 juli 2010 12:49  
**Aan:** DGMI; @minvenw.nl';  
 - DGMI;  
**Onderwerp:** BN spoor: Basisnetspoor gemeente Roosendaal

Geachte

Bij deze ontvangt u ons verslag van het overleg van 5 juli j.l. m.b.t. het Basisnet Spoor. Tevens ontvangt u de factsheet waarin we alle gemaakt afspraken van 5 juli j.l. (en stand van zaken daarvan) zoveel mogelijk willen vastleggen. Ik hoor graag uw eventuele opmerkingen.

met vriendelijke groet,

Senior Adviseur Veiligheid  
Adviesgroep strategie en beleid  
ARCADIS Nederland

E: [@arcadis.nl](mailto:@arcadis.nl)

Kijk ook eens op <http://www.arcadis.nl/Werkvelden/veiligheid/Pages/default.aspx>

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

\*\*\* Voor uw informatie: eSafe heeft dit bericht gescand op kwaadaardige inhoud en dit bericht schoon bevonden. \*\*\*

\*\*\* BELANGRIJK: Open nooit bijlage(n) van onbekende afzenders \*\*\*

#### DISCLAIMER

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

# verslag

## Contactpersoon

T -

**Datum**  
6 juli 2010

**Nummer**  
3

**Bijlage(n)**  
-

Verslag van Basisnet Spoor  
Datum bespreking 5 juli 2010  
Deelnemers

Gemeente Roosendaal: ,

Regionale Milieudienst West Brabant:

VenW:

VROM:  
Arcadis:

Afschrift aan

Na eerdere overleggen op 21 april 2009 en 23 november 2009 is dit de derde vergadering over het Basisnet Spoor. Deze is gehouden in het gemeentehuis van Roosendaal.

geeft een presentatie over het ontwerpkeuze Basisnet Spoor, de lokale uitkomsten voor wat betreft de vervoersstromen gevaarlijke stoffen en eventuele te saneren objecten in de gemeente Roosendaal.

Tijdens en na presentatie zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. Het is niet helemaal duidelijk met welke vervoershoeveelheden in het centrum van Roosendaal is gerekend om de risicoruimte te bepalen. Jolt geeft aan dat dit dezelfde hoeveelheid is als in de MV2020 (2007).

Afspraak: Arcadis checkt met welke VGS hoeveelheden in het centrum van Roosendaal is gerekend  
Wanneer: Juli 2010

2. In het vorige overleg te Roosendaal kwam naar voren dat de lengte van het langzaam rijden gebied mogelijk niet goed gemoduleerd zou zijn. Dit is uitgezocht, maar blijkt wel te kloppen.

Afspraak: ARCADIS stelt op schrift hoe de situatie is gemodelleerd

Wanneer: augustus 2010

**Mobiliteit**  
Regionale bereikbaarheid en  
Veilig transport

**Datum**  
6 juli 2010

**Nummer**  
3

3. Het ligt in de bedoeling dat Roosendaal eindbestemming wordt voor volwaardige trein met België (met kopmaken in Roosendaal). Deze rijdt op andere spanning dan Nederlandse treinen. Dit betekent dat bestaande spanningssluis mogelijk verplaatst moet worden, hetgeen weer wijzigingen met zich mee kan brengen voor het gebied dat nu is aangewezen voor langzaam rijden, waardoor de risicoberekening wordt beïnvloed.

Afspraak: Aan ProRail wordt voorgelegd welke consequenties genoemde ontwikkeling heeft voor de spoorse situatie (o.m. spanningssluis). A.h.v. daarvan wordt bekeken op dit gevolgen heeft voor de risicoberekening

Wanneer: Augustus 2010

4. Er is nog geen PR contour op een GIS ondergrond van de gemeente beschikbaar. De gegevens zijn wel gemaaid, maar niet ontvangen (waarschijnlijk door de grootte van het bestand niet bij gemeente binnengekomen). Ter vergadering zijn de bestanden beschikbaar gesteld. VenW heeft 4 mogelijk kwetsbare objecten gevonden

Afspraak: Gemeente zorgt voor een 'PR contour op GIS ondergrond van de gemeente, zodat door gemeente gecheckt kan worden of er nog andere kwetsbare objecten zijn

Afspraak: Gemeente zorgt voor nadere informatie rond genoemde panden zodat gezamenlijk bepaald kan worden welke panden in aanmerking kunnen komen voor een 'milde' sanering

Wanneer: Augustus 2010

5. Gemeente geeft aan dat

Afspraak: Beoordelen op basis van de 'PR contour op een GIS ondergrond van de gemeente.

6. De PR contour wordt door het Rijk ingesteld. De vraag is wanneer bestemmingsplan uiterlijk aangepast dient te zijn als het Basisnet op 8 juli 2010 wordt vastgesteld. Tevens moet overgangsregime worden bedacht.





## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

F29

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Moerdijk

Postbus 4  
4760 AA ZEVENBERGEN

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

### Contactpersoon

Datum 10 december 2010  
Onderwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Ons kenmerk  
VenW/DGMO-2010/214668

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)  
1

Geachte

Met deze brief wil ik u informeren over de vorderingen van Basisnet Spoor en de komende interactie met uw gemeente.

In bijlage 1 verwijs ik u kort naar de algemene voortgang van het project Basisnet. Deze informatie is tevens op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) te vinden.

Op 17 mei 2010 heb ik u een eerdere brief gestuurd over de stand van zaken van het Basisnet Spoor (met kenmerk VenW/DGMO-2010/2647).

In deze brief wordt toegezegd om het Ontwerp Basisnet spoor nog éénmaal aan u voor te leggen voor een laatste toets op de juiste weergave van bouwplannen en bebouwing.

De afgelopen twee jaar is (meermalen) overleg gevoerd met uw gemeente over het Basisnet Spoor.

Specifieke afspraken die uw gemeente betreffen worden aan het feitenblad met de afspraken tussen Rijk en gemeente toegevoegd. Dit feitenblad ontvangt u in het voorjaar van 2011 voor een laatste controle.

Op 8 juli 2010 is in een bestuurlijk overleg het Basisnet Spoor vastgesteld. Door het Rijk, IPO, VNG, chemische industrieën en vervoerders zijn bestuurlijke afspraken gemaakt en vastgelegd. Een aantal afspraken wordt nu nader uitgewerkt. In het eerste kwartaal van 2011 worden de resultaten opgeleverd.

In het bestuurlijk overleg Basisnet heeft het Rijk geen reden gezien om extra middelen beschikbaar te stellen voor incidentbestrijding. Wel stimuleert het ministerie van Veiligheid en Justitie verbeteringen in de inzet van bestaande kennis en middelen bij incidentbestrijding.

In het bestuurlijk overleg Basisnet is geconstateerd dat de eerder genoemde toets relevant is voor het bepalen van vergoedingen voor sanering van kwetsbare objecten en voor de eventuele planschade binnen de veiligheidszone. Het streven is om de veiligheidszones en de vervoersaantallen voor de berekening van het groepsrisico in de loop van 2011 op te nemen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.



In het Basisnet Spoor is in uw gemeente een PR10-6 contour berekend. Vanwege de aanwezigheid van een PR10-6 contour mag de spoorbundel niet overbouwd worden met een kwetsbaar object.

In het voorjaar van 2011 ontvangt u een tabel en een kaart waarmee de veiligheidszone voor uw gemeente is vastgelegd. U kunt dan aan de hand van deze veiligheidszone, de bebouwing en de bouwrechten de eerdergenoemde toets uitvoeren. U kunt dan vaststellen of er geen kwetsbaar object of planschade over het hoofd is gezien. Zo dit het geval is verzoek ik u dit aan mij te melden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214668

In een eerder overleg is geconstateerd dat zich in uw gemeente één of meer mogelijk kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone bevinden. In januari 2011 neem ik met u contact op over de vervolgstappen.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen en/of opmerkingen hebben dan verzoek ik u contact met mij op te nemen met [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl) of

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,



## **Bijlage 1: Algemene voortgang project Basisnet**

De ministeries van Infrastructuur en Milieu, van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Veiligheid en Justitie werken vanaf voorjaar 2006 samen met VNG, IPO en het bedrijfsleven aan de vorming van het Basisnet. Het doel van Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen. Daarbij moet de ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur op een verantwoorde manier plaatsvinden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214668

De Basisnetten Water en Weg zijn op 19 maart 2009 door de Tweede Kamer goedgekeurd. Over Basisnet Spoor is op 8 juli 2010 bestuurlijk overeenstemming bereikt tussen Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven. De bestuurlijke afspraken worden momenteel uitgewerkt. Naar verwachting zal het resultaat in het voorjaar van 2011 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Sluitstuk van Basisnet is de vastlegging in regelgeving.

Onderdeel van de bestuurlijke afspraken is onderzoek naar de inpasbaarheid van extra vervoerstromen van en naar industrieterrein Chemelot en de havengebieden van Amsterdam en Delfzijl, alsmede over de grensovergang bij Oldenzaal. Hierover komt begin 2011 duidelijkheid. Op dat moment komt de informatie over de in het Basisnet gehanteerde vervoerstromen beschikbaar, waarna gemeenten zelf de groepsrisico's van nieuwe plannen kunnen berekenen volgens de Basisnet rekenmethodiek.

Het Basisnet wordt juridisch verankerd in enerzijds het Besluit transportroutes externe veiligheid (de bebouwingszijde) en anderzijds in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (vervoerszijde). De planning is het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor de zomer van 2011 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Naar verwachting zal de regelgeving voor het Basisnet in 2012 in werking treden.

De juridische verankering betekent dat grenzen worden gesteld aan het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zijn de risicoplafonds. Het Rijk zorgt er voor dat die grens niet wordt overschreden. Ook aan het vervoersaandeel in het groepsrisico (GR) zullen grenzen gesteld worden, gericht op het zoveel als mogelijk voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde.

Ruimtelijk gezien vormt de belangrijkste juridische verankering van het Basisnet het vaststellen van de veiligheidszone. De veiligheidszone komt overeen met de ruimte die is gelegen binnen de vast te stellen risicoplafonds. Binnen die ruimte of zone mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Bestaande kwetsbare objecten komen in aanmerking voor sanering. Langs routes waarover veel transport van zeer brandbare vloeistoffen wordt verwacht, is bovendien een plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen. Voor nieuw te bouwen objecten binnen de veiligheidszone of in het PAG gelden aanvullende bouwvoorschriften. Deze voorschriften zijn vooral gericht op vergroting van de zelfredzaamheid.

De juridische verankering van het Basisnet stelt aldus (risico)grenzen aan het vervoer over de infrastructuur van het Basisnet en beperkingen aan de bebouwing langs die infrastructuur. Maar tegelijkertijd biedt het Basisnet ook handelingsperspectief. Daarbij is uitgegaan van risico-overwegingen, vervoersprognoses en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen.



## **Bijlage 1: Algemene voortgang project Basisnet**

De ministeries van Infrastructuur en Milieu, van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Veiligheid en Justitie werken vanaf voorjaar 2006 samen met VNG, IPO en het bedrijfsleven aan de vorming van het Basisnet. Het doel van Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen. Daarbij moet de ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur op een verantwoorde manier plaatsvinden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214668

De Basisnetten Water en Weg zijn op 19 maart 2009 door de Tweede Kamer goedgekeurd. Over Basisnet Spoor is op 8 juli 2010 bestuurlijk overeenstemming bereikt tussen Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven. De bestuurlijke afspraken worden momenteel uitgewerkt. Naar verwachting zal het resultaat in het voorjaar van 2011 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Sluitstuk van Basisnet is de vastlegging in regelgeving.

Onderdeel van de bestuurlijke afspraken is onderzoek naar de inpasbaarheid van extra vervoerstromen van en naar industrieterreinen Chemelot en de havengebieden van Amsterdam en Delfzijl, alsmede over de grensovergang bij Oldenzaal. Hierover komt begin 2011 duidelijkheid. Op dat moment komt de informatie over de in het Basisnet gehanteerde vervoerstromen beschikbaar, waarna gemeenten zelf de groepsrisico's van nieuwe plannen kunnen berekenen volgens de Basisnet rekenmethodiek.

Het Basisnet wordt juridisch verankerd in enerzijds het Besluit transportroutes externe veiligheid (de bebouwingszijde) en anderzijds in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (vervoerszijde). De planning is het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor de zomer van 2011 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Naar verwachting zal de regelgeving voor het Basisnet in 2012 in werking treden.

De juridische verankering betekent dat grenzen worden gesteld aan het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zijn de risicoplatfond. Het Rijk zorgt er voor dat die grens niet wordt overschreden. Ook aan het vervoersaandeel in het groepsrisico (GR) zullen grenzen gesteld worden, gericht op het zoveel als mogelijk voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde.

Ruimtelijk gezien vormt de belangrijkste juridische verankering van het Basisnet het vaststellen van de veiligheidszone. De veiligheidszone komt overeen met de ruimte die is gelegen binnen de vast te stellen risicoplatfond. Binnen die ruimte of zone mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Bestaande kwetsbare objecten komen in aanmerking voor sanering. Langs routes waarover veel transport van zeer brandbare vloeistoffen wordt verwacht, is bovendien een plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen. Voor nieuw te bouwen objecten binnen de veiligheidszone of in het PAG gelden aanvullende bouwvoorschriften. Deze voorschriften zijn vooral gericht op vergroting van de zelfredzaamheid.

De juridische verankering van het Basisnet stelt aldus (risico)grenzen aan het vervoer over de infrastructuur van het Basisnet en beperkingen aan de bebouwing langs die infrastructuur. Maar tegelijkertijd biedt het Basisnet ook handelingsperspectief. Daarbij is uitgegaan van risico-overwegingen, vervoersprognoses en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen.



## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Halderberge

Postbus 5  
4730 AA OUDENBOSCH

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

21

## Contactpersoon

Datum 10 december 2010  
Onderwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Ons kenmerk  
VenW/DGMO-2010/2 14596

Uw kenmerk  
-

Geachte

Bijlage(n)  
1

Met deze brief wil ik u informeren over de vorderingen van Basisnet Spoor en de komende interactie met uw gemeente.

In bijlage 1 verwijs ik u kort naar de algemene voortgang van het project Basisnet. Deze informatie is tevens op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) te vinden.

Op 17 mei 2010 heb ik u een eerdere brief gestuurd over de stand van zaken van het Basisnet Spoor (met kenmerk VenW/DGMO-2010/2647).

In deze brief wordt toegezegd om het Ontwerp Basisnet spoor nog éénmaal aan u voor te leggen voor een laatste toets op de juiste weergave van bouwplannen en bebouwing.

De afgelopen twee jaar is (meermalen) overleg gevoerd met uw gemeente over het Basisnet Spoor.

Specifieke afspraken die uw gemeente betreffen worden aan het feitenblad met de afspraken tussen Rijk en gemeente toegevoegd. Dit feitenblad ontvangt u in het voorjaar van 2011 voor een laatste controle.

Op 8 juli 2010 is in een bestuurlijk overleg het Basisnet Spoor vastgesteld. Door het Rijk, IPO, VNG, chemische industrieën en vervoerders zijn bestuurlijke afspraken gemaakt en vastgelegd. Een aantal afspraken wordt nu nader uitgewerkt. In het eerste kwartaal van 2011 worden de resultaten opgeleverd.

In het bestuurlijk overleg Basisnet heeft het Rijk geen reden gezien om extra middelen beschikbaar te stellen voor incidentbestrijding. Wel stimuleert het ministerie van Veiligheid en Justitie verbeteringen in de inzet van bestaande kennis en middelen bij incidentbestrijding.

In het bestuurlijk overleg Basisnet is geconstateerd dat de eerder genoemde toets relevant is voor het bepalen van vergoedingen voor sanering van kwetsbare objecten en voor de eventuele planschade binnen de veiligheidszone. Het streven is om de veiligheidszones en de vervoersaantallen voor de berekening van het groepsrisico in de loop van 2011 op te nemen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

In het Basisnet Spoor is in uw gemeente een PR10-6 contour berekend. Vanwege de aanwezigheid van een PR10-6 contour mag de spoorbundel niet overbouwd worden met een kwetsbaar object.

In het voorjaar van 2011 ontvangt u een tabel en een kaart waarmee de veiligheidszone voor uw gemeente is vastgelegd. U kunt dan aan de hand van deze veiligheidszone, de bebouwing en de bouwrechten de eerdergenoemde toets uitvoeren. U kunt dan vaststellen of er geen kwetsbaar object of planschade over het hoofd is gezien. Zo dit het geval is verzoek ik u dit aan mij te melden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214596

In een eerder overleg is geconstateerd dat zich in uw gemeente één of meer mogelijk kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone bevinden. In januari 2011 neem ik met u contact op over de vervolgstappen.

In het bestuurlijk overleg Basisnet van 8 juli 2010 is afgesproken dat ProRail zich bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding zal inspannen om de resterende groepsrisico's verder te verlagen door aanvullende lokale infrastructurele maatregelen, indien deze budgettair ingepast kunnen worden.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen en/of opmerkingen hebben dan verzoek ik u contact met mij op te nemen met

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,

## **Bijlage 1: Algemene voortgang project Basisnet**

De ministeries van Infrastructuur en Milieu, van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Veiligheid en Justitie werken vanaf voorjaar 2006 samen met VNG, IPO en het bedrijfsleven aan de vorming van het Basisnet. Het doel van Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen. Daarbij moet de ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur op een verantwoorde manier plaatsvinden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214596

De Basisnetten Water en Weg zijn op 19 maart 2009 door de Tweede Kamer goedgekeurd. Over Basisnet Spoor is op 8 juli 2010 bestuurlijk overeenstemming bereikt tussen Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven. De bestuurlijke afspraken worden momenteel uitgewerkt. Naar verwachting zal het resultaat in het voorjaar van 2011 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Sluitstuk van Basisnet is de vastlegging in regelgeving.

Onderdeel van de bestuurlijke afspraken is onderzoek naar de inpasbaarheid van extra vervoerstromen van en naar industrieterrein Chemelot en de havengebieden van Amsterdam en Delfzijl, alsmede over de grensovergang bij Oldenzaal. Hierover komt begin 2011 duidelijkheid. Op dat moment komt de informatie over de in het Basisnet gehanteerde vervoerstromen beschikbaar, waarna gemeenten zelf de groepsrisico's van nieuwe plannen kunnen berekenen volgens de Basisnet rekenmethodiek.

Het Basisnet wordt juridisch verankerd in enerzijds het Besluit transportroutes externe veiligheid (de bebouwingszijde) en anderzijds in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (vervoerszijde). De planning is het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor de zomer van 2011 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Naar verwachting zal de regelgeving voor het Basisnet in 2012 in werking treden.

De juridische verankering betekent dat grenzen worden gesteld aan het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zijn de risicoplafonds. Het Rijk zorgt er voor dat die grens niet wordt overschreden. Ook aan het vervoersaandeel in het groepsrisico (GR) zullen grenzen gesteld worden, gericht op het zoveel als mogelijk voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde.

Ruimtelijk gezien vormt de belangrijkste juridische verankering van het Basisnet het vaststellen van de veiligheidszone. De veiligheidszone komt overeen met de ruimte die is gelegen binnen de vast te stellen risicoplafonds. Binnen die ruimte of zone mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Bestaande kwetsbare objecten komen in aanmerking voor sanering. Langs routes waarover veel transport van zeer brandbare vloeistoffen wordt verwacht, is bovendien een plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen. Voor nieuw te bouwen objecten binnen de veiligheidszone of in het PAG gelden aanvullende bouwvoorschriften. Deze voorschriften zijn vooral gericht op vergroting van de zelfredzaamheid.

De juridische verankering van het Basisnet stelt aldus (risico)grenzen aan het vervoer over de infrastructuur van het Basisnet en beperkingen aan de bebouwing langs die infrastructuur. Maar tegelijkertijd biedt het Basisnet ook handelingsperspectief. Daarbij is uitgegaan van risico-overwegingen, vervoersprognoses en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen.

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Roosendaal

Postbus 5000  
4700 KA ROOSENDAAAL

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)  
Contactpersoon

Datum 10 december 2010  
Onderwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Ons kenmerk  
VenW/DGMO-2010/214596

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)  
1

Geachte ,

Met deze brief wil ik u informeren over de vorderingen van Basisnet Spoor en de komende interactie met uw gemeente.

In bijlage 1 verwijs ik u kort naar de algemene voortgang van het project Basisnet. Deze informatie is tevens op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) te vinden.

Op 17 mei 2010 heb ik u een eerdere brief gestuurd over de stand van zaken van het Basisnet Spoor (met kenmerk VenW/DGMO-2010/2647).

In deze brief wordt toegezegd om het Ontwerp Basisnet spoor nog éénmaal aan u voor te leggen voor een laatste toets op de juiste weergave van bouwplannen en bebouwing.

De afgelopen twee jaar is (meermalen) overleg gevoerd met uw gemeente over het Basisnet Spoor.

Specifieke afspraken die uw gemeente betreffen worden aan het feitenblad met de afspraken tussen Rijk en gemeente toegevoegd. Dit feitenblad ontvangt u in het voorjaar van 2011 voor een laatste controle.

Op 8 juli 2010 is in een bestuurlijk overleg het Basisnet Spoor vastgesteld. Door het Rijk, IPO, VNG, chemische industrieën en vervoerders zijn bestuurlijke afspraken gemaakt en vastgelegd. Een aantal afspraken wordt nu nader uitgewerkt. In het eerste kwartaal van 2011 worden de resultaten opgeleverd.

In het bestuurlijk overleg Basisnet heeft het Rijk geen reden gezien om extra middelen beschikbaar te stellen voor incidentbestrijding. Wel stimuleert het ministerie van Veiligheid en Justitie verbeteringen in de inzet van bestaande kennis en middelen bij incidentbestrijding.

In het bestuurlijk overleg Basisnet is geconstateerd dat de eerder genoemde toets relevant is voor het bepalen van vergoedingen voor sanering van kwetsbare objecten en voor de eventuele planschade binnen de veiligheidszone. Het streven is om de veiligheidszones en de vervoersaantallen voor de berekening van het groepsrisico in de loop van 2011 op te nemen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.



In het Basisnet Spoor is in uw gemeente een PR10-6 contour berekend. Vanwege de aanwezigheid van een PR10-6 contour mag de spoorbundel niet overbouwd worden met een kwetsbaar object.

In het voorjaar van 2011 ontvangt u een tabel en een kaart waarmee de veiligheidszone voor uw gemeente is vastgelegd. U kunt dan aan de hand van deze veiligheidszone, de bebouwing en de bouwrechten de eerdergenoemde toets uitvoeren. U kunt dan vaststellen of er geen kwetsbaar object of planschade over het hoofd is gezien. Zo dit het geval is verzoek ik u dit aan mij te melden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214596

In een eerder overleg is geconstateerd dat zich in uw gemeente één of meer mogelijk kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone bevinden. In januari 2011 neem ik met u contact op over de vervolgstappen.

In het bestuurlijk overleg Basisnet van 8 juli 2010 is afgesproken dat ProRail zich bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding zal inspannen om de resterende groepsrisico's verder te verlagen door aanvullende lokale infrastructurele maatregelen, indien deze budgettair ingepast kunnen worden.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen en/of opmerkingen hebben dan verzoek ik u contact met mij op te nemen met [@minvenw.nl](mailto:@minvenw.nl) of

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,

## **Bijlage 1: Algemene voortgang project Basisnet**

De ministeries van Infrastructuur en Milieu, van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Veiligheid en Justitie werken vanaf voorjaar 2006 samen met VNG, IPO en het bedrijfsleven aan de vorming van het Basisnet. Het doel van Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen. Daarbij moet de ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur op een verantwoorde manier plaatsvinden.

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
10 december 2010

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO-2010/214596

De Basisnetten Water en Weg zijn op 19 maart 2009 door de Tweede Kamer goedgekeurd. Over Basisnet Spoor is op 8 juli 2010 bestuurlijk overeenstemming bereikt tussen Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven. De bestuurlijke afspraken worden momenteel uitgewerkt. Naar verwachting zal het resultaat in het voorjaar van 2011 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Sluitstuk van Basisnet is de vastlegging in regelgeving.

Onderdeel van de bestuurlijke afspraken is onderzoek naar de inpasbaarheid van extra vervoerstromen van en naar industrieterrein Chemelot en de havengebieden van Amsterdam en Delfzijl, alsmede over de grensovergang bij Oldenzaal. Hierover komt begin 2011 duidelijkheid. Op dat moment komt de informatie over de in het Basisnet gehanteerde vervoerstromen beschikbaar, waarna gemeenten zelf de groepsrisico's van nieuwe plannen kunnen berekenen volgens de Basisnet rekenmethodiek.

Het Basisnet wordt juridisch verankerd in enerzijds het Besluit transportroutes externe veiligheid (de bebouwingszijde) en anderzijds in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (vervoerszijde). De planning is het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor de zomer van 2011 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Naar verwachting zal de regelgeving voor het Basisnet in 2012 in werking treden.

De juridische verankering betekent dat grenzen worden gesteld aan het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zijn de risicoplafonds. Het Rijk zorgt er voor dat die grens niet wordt overschreden. Ook aan het vervoersaandeel in het groepsrisico (GR) zullen grenzen gesteld worden, gericht op het zoveel als mogelijk voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde.

Ruimtelijk gezien vormt de belangrijkste juridische verankering van het Basisnet het vaststellen van de veiligheidszone. De veiligheidszone komt overeen met de ruimte die is gelegen binnen de vast te stellen risicoplafonds. Binnen die ruimte of zone mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Bestaande kwetsbare objecten komen in aanmerking voor sanering. Langs routes waarover veel transport van zeer brandbare vloeistoffen wordt verwacht, is bovendien een plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen. Voor nieuw te bouwen objecten binnen de veiligheidszone of in het PAG gelden aanvullende bouwvoorschriften. Deze voorschriften zijn vooral gericht op vergroting van de zelfredzaamheid.

De juridische verankering van het Basisnet stelt aldus (risico)grenzen aan het vervoer over de infrastructuur van het Basisnet en beperkingen aan de bebouwing langs die infrastructuur. Maar tegelijkertijd biedt het Basisnet ook handelingsperspectief. Daarbij is uitgegaan van risico-overwegingen, vervoersprognoses en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen.

LENTA/RSK.

CENT - 2011 36833

M S SG LSG

4 MRT 2011

dienst **Iuw** KOPIE: **W. Schuur** **P. Crings**

Behandeling:

☐ afdoen door: M / S / SG / LSG

☒ advies

☐ ambtelijk afdoen

☐ ter kennisgeving

afg. nr.: Volg nr.:

afg. voor:



F 36

Uw kenmerk: Uw brief van: Behandelend ambtenaar: Ons kenmerk: Telefoonnr.: Verzonden datum:

277195

03 MAART 2011

Onderwerp: Knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Naar aanleiding van (uitkomsten van) de derde overlegronde Basisnet Spoor in de gemeente Moerdijk op 5 juli 2010 sturen wij u deze brief om serieuze aandacht te vragen voor de knelpunten en onduidelijkheden die de invoering van het Basisnet Spoor voor de gemeente Moerdijk met zich mee brengt. Het door uw ministerie voorgestelde Basisnet Spoor levert weliswaar een verbetering van de veiligheid binnen de meeste Brabantse spoorzones op, maar bezorgt onze gemeente, specifiek voor de kern Zevenbergen ruim 16.000 extra ketelwagens met gevaarlijke stoffen en de daarbij behorende risico's. Zoals u weet beschikt onze gemeente over een industrieterrein met een grote concentratie aan risicobronnen en wordt onze gemeente reeds doorkruist door de belangrijkste transportmodaliteiten voor gevaarlijke stoffen, te weten bus, weg en spoor, en wordt straks door invoering van het Basisnet Spoor geconfronteerd met een forse toename van spoorvervoer gevaarlijke stoffen. Wij hebben tot nu toe steeds het gevoel gekregen dat onze zorgen ten aanzien van de veiligheid van onze burgers onvoldoende worden gedeeld door uw ministerie. Vanuit dit perspectief vragen wij uw aandacht voor onze situatie en plaatsen wij vraagtekens bij de onderstaande zaken uit het Basisnet Spoor.

#### Toename hoeveelheden ketelwagens tussen 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> ronde.

Ten eerste merken we op dat we een groot verschil tussen de cijfers, met betrekking tot het aantal ketelwagens, van het overleg van 5 juli 2010 en het overleg van 16 december 2009 hebben waargenomen, namelijk een toename van 8.100 ketelwagens. We willen graag inzicht waar deze extra wagens ineens vandaan komen. Door deze onverklaarbare toename zijn we bevreesd voor nog meer onverwachte toenames in de toekomst waardoor de risico's ook toenemen.

#### Sanering

Verder bleek uit het overleg van 5 juli 2010 dat er, volgens uw ministerie, slechts sprake is van 4 mogelijke saneringsituaties in de kern Zevenbergen. Wij kunnen de contouren die de basis vormen voor de saneringsituaties niet verifiëren omdat we geen inzage hebben in de rekenexercitie. Daarnaast worden de situaties buiten de kern niet beschouwd. Graag ontvangen wij het totaaloverzicht en de daaraan ten grondslag liggende rekenexercitie.

Vervolgens stelt u een regeling voor om deze kwetsbare objecten te saneren. Tijdens het eerder genoemde overleg zijn slechts de hoofdlijnen van deze regeling genoemd. Graag ontvangen wij de volledige regeling vóór besluitvorming.

Naast de feitelijke situaties die u wilt saneren, bestaan er de latente saneringssituaties, zoals planologische uitbreidingsmogelijkheden van bestaande woningen aan het spoor. Deze zijn niet expliciet meegenomen in uw regeling, terwijl u deze mogelijkheden wel gaat beperken.

Hiervoor dienen volgens u de mogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan verkleind te worden, waardoor de mogelijkheid voor burgers ontstaat om planschade te eisen. Wij vragen van u duidelijkheid te verschaffen over vergoeding van de kosten voor het aanpassen van de bestemmingsplannen, de uitkering van de planschade etc.

Wij verwachten dat het rijk garant staat voor de volledige en tijdige compensatie van de geleden (plan)schade. Hierover willen we duidelijke afspraken maken.

#### Groepsrisico

Daarnaast zou uit de laatste rekenexercitie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijken dat het groepsrisico in de kern Zevenbergen geen probleem meer op zou leveren. Gezien de personendichtheid in de spoorzones van Zevenbergen spreken we hier echter niet over een tiental potentiële slachtoffers, maar over duizenden (zeker in het geval van calamiteiten met toxische stoffen) als gevolg van de eerder genoemde toename van ketelwagons. Rekentechnisch lijken de risico's dan wel mee te vallen, maar als er zich een calamiteit voordoet zijn de gevolgen niet te overzien. Dit hebben we helaas al meerdere malen aan den lijve ondervonden.

Daarnaast zitten wij met het dilemma dat het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorverbinding enorm toeneemt, terwijl de (rekentechnische) risico's afnemen. Dit is deels toe te schrijven aan de door u voorgestelde generieke maatregelen, maar lokaal gezien zijn de door uw ministerie voorgestelde maatregelen minimaal te noemen. In onze ogen wordt hiermee onvoldoende aandacht aan de lokale situatie besteed. We kunnen dit niet uitleggen aan onze burgers.

#### Robuuste maatregelen

Bij de verankering van het Basisnet Spoor in de gemeentelijke bestemmingsplannen, zal het gemeentebestuur verantwoording moeten nemen voor de toename van het groepsrisico. Zij staat hierbij met lege handen, omdat er geen compenserende maatregelen beschikbaar zijn voor de gemeente Moerdijk. Daarom vraagt de gemeente om maatregelen, die dusdanig robuust zijn dat ze verder gaan dan 2020, om het groepsrisico aanvaardbaar te maken.

Hierbij denken we aan het wegnemen van spoorse doorsnijdingen in Zevenbergen en het nemen van afscherpende maatregelen.

Bovendien dringen we er op aan dat de MIRT verkenning voor de goederenspoorverbinding Rotterdam – België wordt vervroegd naar 2015. Ons inziens is een robuuste maatregel, zoals een dedicated goederenspoorlijn op den duur de enige oplossing voor een veilig spoortransport door onder andere West-Brabant.

#### Aandacht voor stamspoorlijnen gemeente Moerdijk

Ook zou er aandacht zijn voor het spoorgebied Lage Zwaluwe. Uit het gesprek met uw ministerie in juli 2010 bleek namelijk dat er in de toekomst, ter compensatie van de problematiek in Roosendaal, in dit spoorgebied treinen samengesteld gaan worden, terwijl hier al een PR  $10^{-6}$  contour van 42 meter ligt. De gemeente wenst de beoogde ontwikkelingen in deze spoorzone gewoon voort te kunnen zetten.

Tevens vragen we aandacht voor de situaties rondom de raccordementspoorlijn Lage Zwaluwe – industrieterrein Moerdijk en de stamspoorlijn Lage Zwaluwe – Oosterhout. De prognose is dat deze spoorverbindingen in de toekomst intensiever gebruikt gaan worden, met alle risico's van dien.

De ligging van de raccordementspoorlijn op beperkte afstand van de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek baart het bestuur van de gemeente al langere tijd zorgen. Door de intensivering, welke voor het haven- en industrieterrein van cruciaal belang zijn, zal het groepsrisico toenemen. De gemeente Moerdijk pleit dan ook voor een spoorverbinding op grotere afstand van het dorp Moerdijk.

Verder wenst de gemeente Moerdijk meer duidelijkheid te krijgen over de intensivering van de stamspoorlijn Lage-Zwaluwe – Oosterhout en de gevolgen voor met name de verkeersveiligheid, daar deze spoorlijn wordt doorkruist door een aantal slecht bewaakte spoorwegovergangen in de kern Zevenbergschen Hoek.

Wij verlangen meer duidelijkheid over hoe deze 2 spoorlijnen meegenomen worden in Basisnet spoor.

Gelet op de hiervoor aangegeven onduidelijkheden en de te verwachten toename van risico's voor de gemeente Moerdijk, vragen wij u nogmaals om begrip voor onze situatie en verzoeken u met klem om het treffen van gepaste maatregelen om de risico's binnen onze gemeente aan banden te leggen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Moerdijk,  
de gemeentesecretaris,                      de burgemeester,

Drs. A.E.B. Kandel

Drs. J.H. Mans (wnd)



**DG Mobiliteit**  
Directie Regionale  
bereikbaarheid en Veilig  
transport

**Contactpersoon**

Projectsecretaris team Veilig  
Transport

# verslag

Betreft	Basisnet Spoor Vervoer Gevaarlijke Stoffen
Vergaderdatum en tijd	14 april 2011 11.00 - 13.00 uur
Vergaderplaats	Zevenbergen, gemeentehuis
Deelnemers	<u>Gemeente Moerdijk:</u> Wethouder VROM Adviseur Ruimte Adviseur Veiligheid
	<u>Ministerie Infrastructuur en Milieu:</u> procesmanager Basisnet VGS projectsecretaris Basisnet VGS

**Datum**  
14 april 2011

**Nummer**  
-

**Bijlage(n)**  
1

## Conclusie

spreekt bij de afsluiting van het overleg zijn teleurstelling uit over het ontbreken van toezeggingen van de zijde van ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Hij geeft aan dat het de inzet is van burgemeester Mans om met de minister te spreken over de gecumuleerde effecten die de gemeente treffen (ruimtelijke ordening, infrastructuur weg, water, spoor en buisleidingen en externe veiligheid van inrichtingen).

## Opening

heet de heren en van harte welkom. Aanleiding van deze bijeenkomst is de brief (3 maart 2011, kenmerk 277195) die gemeente Moerdijk naar de minister van Infrastructuur en Milieu heeft gestuurd inzake knelpunten Basisnet Spoor.

## Presentatie

/ loopt aan de hand van een presentatie (zie bijlage) alle in de brief genoemde punten langs. Hij begrijpt uit de brief dat de gemeente het gevoel heeft niet serieus genomen te worden door het Rijk. Dit is wat hem betreft niet juist. Het feit dat de gemeenten Halderberge en Moerdijk (te weten de kernen Oudenbosch en Zevenbergen) bijna een verdubbeling van het vervoer te verwerken krijgt vindt zijn oorzaak in een compromis vanuit het Nederlandse perspectief. Daarin wordt de Brabanthoute sterk ontzien. In het bestuurlijk overleg Basisnet van 8 juli 2010 is dit gegeven geen aanleiding geweest voor extra compenserende maatregelen; die zijn beperkt tot de gemeenten met het hoogste groepsrisico.

## Bespreking van de sheets

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb. & veilig  
transport

### Sheet 4

In eerdere presentaties op 16 december 2009 en 5 juli 2010 zijn door het ministerie verschillende vervoershoeveelheden genoemd. geeft aan dat deze samenhangen met de wijze waarop de bestuurlijke afspraak over NSP Breda werd geïnterpreteerd. Die van 5 juli 2010 is de bestuurlijk juiste. De aantallen over het traject Roosendaal – Kijfhoek zijn in het Basisnet van 8 juli 2010 beduidend hoger omdat besloten is om de Brabantroute te ontlasten, waarbij Breda de bepalende factor is. Dit betekent dat verlichting voor de gemeenten aan de Brabantroute een verzwaring betekent voor de gemeenten Halderberge, Moerdijk, Dordrecht en Zwijndrecht.

**Datum**  
14 april 2011  
**Nummer**  
-

vraagt naar de status van het besluit door de Stuurgroep Basisnet over de extra transportstroom van 350 wagons brandbare vloeistoffen (C3) uit Amsterdam.

legt uit dat in het bestuurlijk overleg van 8 juli 2010 is afgesproken dat bedoelde extra transportstroom mag worden toegevoegd als deze stromen niet leiden tot extra knel- en aandachtspunten.

In januari 2010 is los hiervan gebleken dat de risicoruimte in de vergunning van het rangeeremplacement Roosendaal ontoereikend is om op het traject Sloe - Antwerpen en omgekeerd kop te maken. Daarom moet dit vervoer kopmaken in Lage Zwaluwe. Hier is de risicoruimte wel voldoende. De consequentie is dat dit vervoer heen en terug moet rijden op het traject tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe.

Uit de risicoberekeningen blijkt dat de extra vervoersstromen van 3 februari 2011 niet leiden tot nieuwe knelpunten of aandachtspunten, waardoor de bestuurlijke besluitvorming van 8 juli 2010 toereikend is.

### Sheet 5

De voormalige stamlijnen Lage Zwaluwe – Moerdijk en Lage Zwaluwe – Oosterhout Weststad maken onderdeel uit van het Basisnet Spoor.

geeft aan dat hij signalen heeft dat over spoorlijn Lage Zwaluwe – Moerdijk meer gevaarlijke stoffen worden vervoerd, dan in Basisnet Spoor is voorzien. - vraagt of hij hierover nadere gegevens kan ontvangen. Deze kunnen dan op hun merites worden beoordeeld.

geeft aan dat er vanuit het Rijk en de provincie druk wordt uitgeoefend om het industrieterrein Moerdijk op te waarderen. Dit werkt in de toekomst meer gebruik van de lijn Lage Zwaluwe – Moerdijk voor het goederenvervoer in de hand. Het overleg met het ministerie IenM vindt plaats op verschillende deelonderwerpen (ruimtelijke ordening, infrastructuur weg, water, spoor en buisleidingen en externe veiligheid van inrichtingen). Vanuit het perspectief van de gemeente Moerdijk is het gewenst om een geïntegreerd overleg met het ministerie te voeren. Burgemeester zet hier ook stevig op in.

geeft aan dat het tevens de verwachting is dat over de spoorlijn Lage Zwaluwe – Oosterhout – Weststad in de toekomst veel meer goederenvervoer zal plaatsvinden. Deze lijn loopt dicht langs de bebouwing van

Zevenbergsche Hoek. Hij heeft signalen gekregen dat zich op het industrieterrein Oosterhout Weststad mogelijk ook industrieën zullen vestigen, waarbij vervoer van gevaarlijke stoffen nodig is.

legt uit dat nu op deze lijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien. De risicoruimte op dit traject is dan ook vooralsnog op nul gesteld. Het grote voordeel voor de gemeente Moerdijk is dat met de komst van Basisnet hierover vooraf afspraken gemaakt moeten worden voordat met gevaarlijke stoffen over het onderhavige spoortraject gereden kan worden.

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb. & veilig  
transport

**Datum**  
14 april 2011

**Nummer**  
-

merkt op dat bij Lage Zwaluwe een woning dicht op het spoor ligt. Deze woning valt buiten het grondgebied van de gemeente. zal laten uitzoeken of dit een kwetsbaar object is<sup>1</sup>.

#### Sheet 6-7

geeft aan dat behoefte bij de gemeente leeft om de basisnet-gegevens te duiden. De gemeente wil het gevoel krijgen dat het klopt.

merkt op dat de rekenmethodiek en een bijbehorende handreiking risiconormering transport (HarT) per 1 juli 2011 beschikbaar zullen komen voor gemeenten, zodat zij de op 1 juli 2011 aangepaste Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen kunnen uitvoeren.

legt uit dat de gemeente de behoefte heeft om zelf na te kunnen rekenen of gegevens Basisnet correct zijn. legt uit dat de gemeenten kunnen rekenen met het model, maar niet kunnen controleren of alle (circa 1 miljoen) rekenregels in het model juist zijn. Belangrijker is dat door Basisnet voor elke gemeente in de Nederland het risico op dezelfde manier berekend en vergeleken is. Op basis van deze vergelijking zijn de beleidskeuzen gemaakt. Overigens kan uit de tabel wel worden afgeleid dat de rekenuitkomsten plausibel zijn; de verschillen in uitkomsten worden verklaard door bijvoorbeeld de aanwezigheid van een wissel of langzaam rijden.

vraagt of het Warme BLEVE vrij rijden kan worden afgedwongen bij het internationale verkeer. geeft aan dat dit vanuit internationale regelgeving niet mogelijk is. In het Basisnet wordt op het traject tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe uitgegaan van 80% Warme BLEVE vrij samengestelde treinen. Dit komt omdat ad random 50% van de treinen Warme BLEVE vrij is samengesteld. De overige 30% is het gevolg van de nationale afspraken die zijn gemaakt met de verladers in Nederland.

geeft aan dat vanuit de veiligheidsregio's wordt geadviseerd om rekening te houden met een veiligheidszone 85 meter vanuit het spoor voor bepaalde bebouwing. vraagt de mening van het Rijk hierover.

geeft aan dat het een keuze van het college van Burgemeester en Wethouders is om dit advies al dan niet op te volgen. Het Rijk gaat hier niet over. Wel constateert hij grote verschillen tussen de aanpak van diverse gemeenten. Wellicht kan het helpen als de VNG met richtlijnen komt voor bepaalde bestemmingen, bijvoorbeeld voor kwetsbare objecten met relatief veel beperkt zelfredzamen.

<sup>1</sup> Dit is niet het geval. Verspreid liggende woningen zijn aangeduid als beperkt kwetsbaar (maximum 2 woningen per hectare), evenals dienst- en bedrijfswoningen.



#### *Sheet 8 en 9*

Hoewel het voor Moerdijk berekende groepsrisico lager is dan zonder Basisnet, is dit voor de gemeente Moerdijk moeilijk te bevatten bij een verdubbeling van het transport. In mindere mate geldt dit ook voor de beperkte vergroting van de PR  $10^{-6}$  contour. Ook al worden er aanvullende veiligheidsmaatregelen getroffen, het gevoel is dat de risico's toenemen.

#### **DG Mobiliteit**

Directie Reg. bereikb. & veilig transport

#### **Datum**

14 april 2011

#### **Nummer**

-

#### *Sheet 10, 11 en 12*

In de brief van de gemeente Moerdijk wordt specifieke aandacht gevraagd voor de bewoners van Moerdijk en van Zevenbergse Hoek en voor de ruimtelijke ontwikkeling bij het station Lage Zwaluwe.

gaat nader in op de drie genoemde locaties. Op de stamlijn die langs Moerdijk gaat wordt langzaam gereden, hetgeen sterk risicoverlagend is. Ook zijn de hoeveelheden vergeleken met de vervoersstroom elders in het Basisnet relatief beperkt. Het vervoer langs Zevenbergse Hoek volgt de marktverwachting 2020 (ProRail, 2007). Ook hier is de vervoersstroom relatief beperkt. Wel valt in positieve zin op dat er in beide kernen sprake is van een ruime afstand tussen spoor en bebouwing.

Uit de eerste bevindingen van onderzoek door ProRail bij het emplacement Lage Zwaluwe blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen geen belemmering oplevert voor de ruimtelijke ontwikkelingsplannen.

#### *Sheet 13, 14 en 15*

Voor de saneringsobjecten en planschade wordt een apart overleg gehouden met alle gemeenten die saneringsobjecten als gevolg van Basisnet Spoor hebben.

en zijn hier voor uitgenodigd. In dit overleg wordt onder meer besproken welke mogelijke saneringsobjecten kwetsbaar zijn, hoe de planschade kan worden geïnventariseerd en hoe hiermee wordt omgegaan vooruitlopend op de inwerkingtreding van de saneringsregeling.

merkt op dat er binnen Zevenbergen in het vigerende bestemmingsplan wellicht vergunningenruimte is om vrij te bouwen.

geeft aan dat dit verder uitgezocht dient te worden. Behalve het bestemmingsplan zijn er ook andere beperkingen denkbaar, zoals op basis van de wet geluidhinder en de Spoorwegwet. Dit zal ook tijdens het genoemde overleg aan bod komen.

vraagt naar de middelen voor de sanering en planschade.

geeft aan dat IenM hiervoor een budget heeft gereserveerd.

Daarnaast werkt IenM aan een juridisch kader.

#### *Sheet 16, 17 en 18*

In het vorige overleg (5 juli 2010) heeft de gemeente aangegeven dat zij de wens heeft om alsnog twee ongelijkvloerse spoorwegergangen in Zevenbergen te realiseren. De gemeente heeft geen gebruik gemaakt van de regelingen SPODO I en II.

meldt dat de minister van VenW in voorbereiding op het Bestuurlijke Overleg Basisnet op 8 juli 2010 op de hoogte is gebracht van deze wens. In het betreffende overleg is evenwel besloten om alleen aanvullende compenserende maatregelen te treffen in de gemeenten met het hoogste groepsrisico: Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht.

geeft aan dat als de goederenspoorlijn Rotterdam – België (ROBEL) wordt gerealiseerd het niet nodig is om ongelijkvloerse spoorwegovergangen te realiseren. De gemeente Moerdijk maakt zich hard voor een goederenlijn buiten de dorpskern Zevenbergen. Het personenvervoer moet wel door deze kern blijven gaan. Hij pleit voor het snel aanvangen van de verkenning ROBEL. Het is dan wellicht mogelijk om een knip te maken om specifieke knelpunten op te lossen. De gemeente Moerdijk zal alle kansen aangrijpen om deze verkenning in Nederland geagendeerd te krijgen.

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb.& veilig  
transport

**Datum**  
14 april 2011

**Nummer**  
-

merkt op dat in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op landelijk niveau de keuze is gemaakt om de verkenning van een goederenspoorlijn ROBEL niet eerder dan 2020 plaats te laten vinden. Wel is de toezegging gedaan om het MIRT onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk in september 2012 af te ronden en om een verkenning externe veiligheid voor het traject tussen Antwerpen en Rotterdam in 2018 te starten. De komende jaren is er vanuit het Rijk echter geen budget beschikbaar voor een MIRT verkenning van .

#### *Sluiting*

sluit de vergadering.

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 13 mei 2011 11:12  
**Aan:** DGMO  
**Onderwerp:** RE: Betr.: conceptverslag overleg Basisner Spoor, 2011-04-13

Beste ,

Het verslag van het overleg hebben we onlangs besproken met de bestuurders.  
Samen hebben we een aantal feitelijke onjuistheden geconstateerd.  
De burgemeester zal hierover een brief richting de minister sturen.

Ik hoop je hiermee voor nu voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,



Adviseur Mobiliteit  
Gemeente Moerdijk  
Afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

@moerdijk.nl

DGMO" minvenw.nl> 4/28/2011 11:50 >>>  
Beste ,

Dank voor je reactie.

Een deadline is niet nodig, maar het is prettig als de afhandelingstermijn van jullie brief niet te ver in tijd doorschiet.

Met vriendelijke groet,



projectsecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Team Veilig Transport

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** donderdag 28 april 2011 10:56  
**Aan:** - DGMO  
**Onderwerp:** Betr.: conceptverslag overleg Basisner Spoor, 2011-04-13

Beste ,

Bij deze een reactie op je telefoontje.

We willen het verslag nog graag met de bestuurders bespreken en hier hebben we nog wat meer tijd voor nodig.

Heb je een uiterlijk datum wanneer je ons eventuele commentaar verwacht?

Met vriendelijke groet,

Adviseur Mobiliteit  
Gemeente Moerdijk  
Afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

[l@moerdijk.nl](mailto:l@moerdijk.nl)

>> DGMo" < @minvenw.nl> 4/19/2011 4:57 >>>  
Beste

Hierbij doe ik je het conceptverslag toekomen van het overleg van vorige week met het verzoek of je wilt checken of dit een juiste weergave is van het overleg. Het pfd-bestand is ter kennisneming (layout).

Dit verslag zal, na verwerken van het commentaar van Moerdijk, met een oplegbrief namens onze minister naar jullie worden toegestuurd.

Graag ontvang ik je opmerkingen in renvooi in het word-document. Alvast dank.

projectsecretaris

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Team Veilig Transport**

.....  
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

.....  
**Disclaimer (MailMarshal Moerdijk)**

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per vergissing hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de gemeente Moerdijk daarover te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact op te nemen met de gemeente Moerdijk.

This e-mail may contain information which is privileged or confidential. If you received this e-mail in error, please notify us immediately by e-mail or telephone.



## Basisnet Spoor

Gemeente Moerdijk

13 april 2011

**DG Mobiliteit**

Directie Reg. bereikb. & veilig  
transport

**Datum**

14 april 2011

**Nummer**

-



## Doel bijeenkomst

- Brief van gemeente Moerdijk 3 maart 2011 vraagt aandacht voor:
  - Transportstromen
  - Stamspoorlijnen
  - Groepsrisico
  - Saneringen
  - Robuuste maatregelen



## Transportstromen

- Bestuurlijk Overleg Basisnet 8 juli 2010:
  - Transportstromen Basisnet Spoor zijn vastgesteld.
  - Zodra OTB over zuid-westboog aan Betuweroute bij Meteren in het kader van PHS is genomen, dan wordt naar de mogelijkheden van extra vervoer en naar de mogelijkheden tot vermindering van GR in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg gekeken. De risico's die elders ontstaan a.g.v. nieuwe routes worden eveneens in deze afweging betrokken.
- Afspraak is tevens onderzoek naar mogelijkheden toevoegen extra transportstromen aan Basisnet Spoor:
  1. Amsterdam
  2. Delfzijl
  3. SABIC
  4. Elst – Oldenzaal
- Stuurgroep Basisnet 3 februari 2011:
  - Besluit extra transportstromen toevoegen aan Basisnet



## Transportstromen Moerdijk (Roosendaal – Lage Zwaluwe)

Stof- categorie	Ongewijzigd Beleid 2020	Basisnet 8 juli 2010	Basisnet 3 februari 2011
A	8.970	17.520	19.020
B2	5.310	4.460	4.960
C3	10.490	17.740	20.340
D3	2.860	3.760	4.260
D4	1.140	1.640	1.890
Reden toename VGS		Beperken gebruik Brabantroute + Kopmaken in Lage Zwaluwe i.p.v. Roosendaal	Extra stroom A'dam (350 kwe/jr. cat. C3) + Kopmaken in Lage Zwaluwe i.p.v. Roosendaal (Sloe – Antwerpen)



**Datum**  
14 april 2011

Number

## Stamspoorlijnen

### Transportstromen Lage Zwaluwe – Moerdijk en Lage Zwaluwe – Oosterhout Stad

Traject	VGS in kwe/jr. 2020 (MV ProRail 2007)	In Basisnet
Lage Zwaluwe - Moerdijk	1.500, cat. A	Ja, leidt niet tot knel- en aandachtspunten
Lage Zwaluwe - Oosterhout Weststad	geen	Ja, er zijn geen VGS geprognosticeerd

5

13 april 2011

VOORBEELDTABEL BASIS-ET SPOOR

[illegible]

6

VOORBEELDTABEL BASISNET SPOOR

[illegible]

### Groepsrisico resultaat (t.o.v. oriënterende waarde)

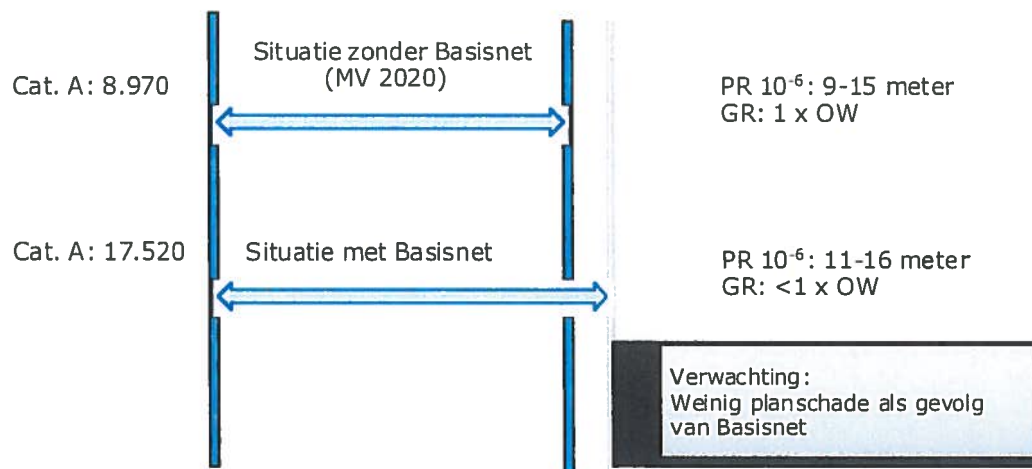
	Ongewijzigd Beleid	Basisnet 8 juli 2010	Basisnet 3 febr. 2011 *
Moerdijk	1	<1	
Oudenbosch	4	1,5	
Roosendaal	20	2	

\* Berekening Rijksontwerp 3 februari 2011 wordt deze maand afgerond.  
Verwachting: marginale verschillen met Rijksontwerp 8 juli 2010.

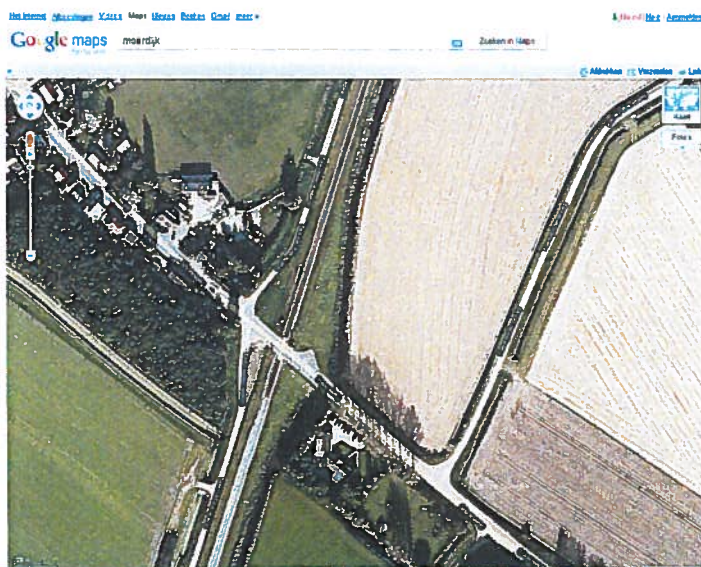
- Groepsrisico in Basisnet beduidend lager dan in situatie ongewijzigd beleid:
  - Ammoniak convenant DSM
  - Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen
  - ATB verbeterde versie op plaatsen met veel interactie van spoorverkeer
  - Langzaam rijden indien voorgeschreven



## Consequenties PR en GR eerder gecommuniceerde transportstromen



## Moerdijk



**Datum**  
14 april 2011

**Nummer**  
-

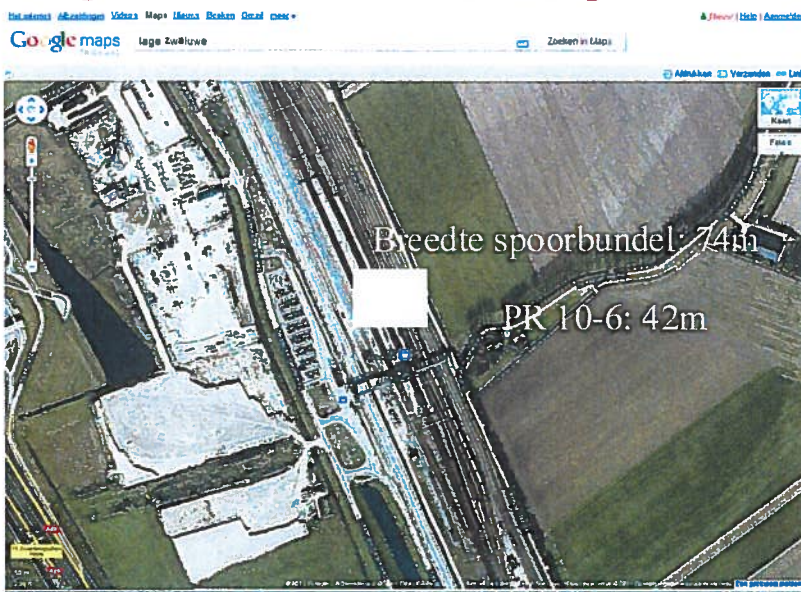
## Zevenbergsche Hoek



11

13 april 2011

## Lage Zwaluwe: ruimtebeslag en inrichting



Uit eerste bevindingen onderzoek door ProRail naar de risicoruimte op emplacementen blijkt dat er voldoende ruimte is om de transportstromen te verwerken.

12

13 april 2011





## Saneringsobjecten als gevolg van Basisnet Spoor

- In mei 2011 volgt overleg met gemeenten die mogelijke saneringsobjecten als gevolg van Basisnet Spoor hebben.
- Dan is ook de definitieve PR10<sup>-6</sup> bekend.
- In overleg met gemeenten worden de te saneren objecten vastgesteld.
- Voor deze objecten geldt een milde saneringsregeling.



## Mogelijk saneringsobject 1



## Mogelijk saneringsobject 2



## Robuuste maatregelen

In Basisnet opgenomen:

- ATBvv in stationsgebieden
- Verhoging Warme BLEVE vrij gehalte van 50% naar 80%

Door Moerdijk opgevoerde maatregelen:

- Wegnemen spoorse doorsnijdingen in Zevenbergen
- Vervroegen verkenning goederenspoorverbinding Rotterdam – België
- Het nemen van afschermende maatregelen

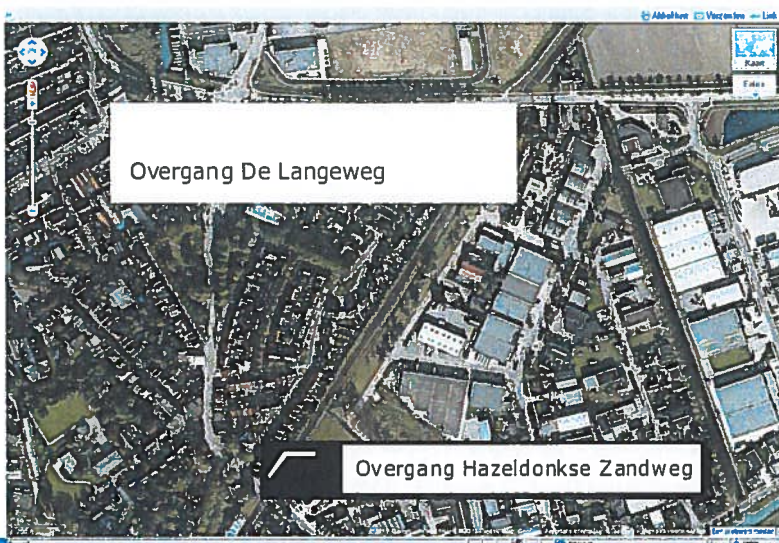
## Zevenbergen: de spoorwegovergangen

Indien nodig: Aankomsten Vertrekken Maps Historie Statistiek Contact

Google maps

zevenbergen

Zoeken en maps



Er is in eerdere situatie geen aanvraag gedaan door gemeente i.h.k.v. SPODO I (door tijdgebrek vanwege niet doorgaan project VERA) en SPODO II (reden niet bekend).

## Robellijn

### • Robellijn:

- Toezegging in brief aan TK (9 juli 2010, TK 30373, nr. 42) laten aanvangen van de externe veiligheid verkenning voor de verbinding Rotterdam-België in 2018, zodat de in eerdere Rijksnota's aangekondigde MIRT verkenning rond 2020 mogelijk wordt
- Motie tijdens behandeling Programma Hoogfrequent Spoor in TK (4-11-2010, TK 32404, nr. 7) luidt:
  - MIRT onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk in september 2012 af te ronden (met het oog op het tijdig starten van MIRT-verkenningen voor de realisatie van een eventuele Noordtak Betuweroute en Robellijn in de periode na 2020)
  - In dit MIRT-onderzoek ook de groeimogelijkheden voor het regionale spoor op trajecten met gemengd vervoer te betrekken, inclusief de grensoverschrijdende trajecten.
- Deze motie wordt door IenM uitgevoerd.

M	S	SG	LSG
27 MEI 2011			
dienst <b>DG</b>		KOPIE:	
Behandeling:			
<input type="checkbox"/>	afdoen d Ministerie van Infrastructuur en Milieu		
<input checked="" type="checkbox"/>	advies T.a.v. minister drs. M.H. Schultz van Haegen		
<input type="checkbox"/>	ambtelijk Postbus 20901		
<input type="checkbox"/>	ter kennisneming		
2500 EX Den Haag		Volg nr:	

gemeente  
**Moerdijk**

VROM / vrom RB			ipc 645
zaak	doss		
Datum: 30 MEI 2011			
2011047242			
Te behandelen door	datum	paraaf	
1°			
2°			
3°			
4°			
Na behandeling retour archief			

Uw kenmerk:      Uw brief van:      Behandelend ambtenaar:      Ons kenmerk:      Telefoonnr.:      Verzonden datum:

Onderwerp: Aandacht voor knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk

26 MEI 2011

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Reeds op 3 maart j.l. heb ik u namens het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk, een brief gezonden om aandacht te vragen voor de verslechtering van de veiligheidssituatie binnen de gemeente, tengevolge van de vaststelling van het Basisnet Spoor. In deze brief hebben wij begrip gevraagd voor onze situatie en u gevraagd welke compenserende maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid van de Moerdijkse burger, waarvoor ik als burgemeester primair de verantwoordelijkheid draag, na vaststelling van het Basisnet Spoor te kunnen waarborgen.

Tot op dit moment hebben wij van u geen reactie mogen ontvangen. Wel heeft als reactie op ons schrijven op 14 april j.l. een gesprek over de inhoud van onze brief plaatsgevonden tussen mijn collega bestuurder wethouder Punt, twee ambtelijk vertegenwoordigers van mijn organisatie en uw ambtelijke vertegenwoordigers en. Kort samengevat is tijdens dit gesprek aangegeven dat de reactie van de gemeente begrijpelijk is, maar dat het Basisnet Spoor inmiddels is vastgesteld en er geen compenserende maatregelen voor de gemeente Moerdijk zijn gereserveerd. Wel is het ondanks het Rijksbesluit Basisnet Spoor van 8 juli 2010, waarin de vervoersplafonds zijn vastgelegd, blijkbaar mogelijk om nog eens 5.000 extra ketelwagons (mutatie 3 februari 2011) met gevaarlijke stoffen door de kern Zevenbergen te sturen om emplacementen elders te ontlasten. De toename van het ketelwagons door onze kernen was al niet gering met 16.000 ketelwagons gevaarlijke stoffen.

Deze extra toename is, zo is vastgesteld alleen nodig om de rijrichting van de locomotief te veranderen waardoor de goederentreinen met gevaarlijke stoffen tweemaal de kern Zevenbergen passeren. Daarbij is er zonder enig overleg met onze afdeling Vergunningen & Handhaving, maar vanuit gegaan dat dit past binnen de vergunning van het emplacement Lage Zwaluwe. Om dit te kunnen toetsen dient een nieuwe QRA (Kwalitatieve Risico Analyse) voor het emplacement Lage Zwaluwe opgesteld te worden. De toename past niet zondermeer binnen de vergunning.

Hierbij wil ik eveneens aandacht vragen voor het gebruik van station Lage Zwaluwe voor personenvervoer. Uit het Programma Hoogfrequent Spoor volgt namelijk dat er wellicht maatregelen aan dit station worden getroffen zoals het uitbreiden van voorzieningen en verbetering van de transferfunctie, zodat dit station aantrekkelijker wordt voor personen om openbaar vervoer te gebruiken. Na aanleg van de HSL, de verbreding van de rijksweg A16 en de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk is het gebied rondom het station aangewezen als ontwikkellocatie binnen het project "Moerdijk Meer Mogelijk".

Met de intensivering van emplacement Lage Zwaluwe, worden de ontwikkelmogelijkheden van het gebied beperkt.

Ten derde verzoek ik u mij te verduidelijken waar de aannames in de berekeningen ten aanzien van het warme-Bleve vrij rijden op zijn gebaseerd, gezien het percentage goederentreinen vanuit België op onze spoorbaan. Rekentechnisch valt of staat de veiligheid van onze burgers met deze aannames en afspraken.

Een vierde punt is het feit dat de Veiligheidsregio waar Moerdijk deel van uit maakt onvoldoende is toegerust op calamiteiten ten aanzien van alle gecumuleerde risico's in de gemeente Moerdijk. Wij hebben vernomen dat er ten aanzien van het Basisnet Spoor geen compenserende maatregelen worden getroffen ten aanzien van de brandweezorg en rampenbestrijding. Dit ondanks het feit dat andere gemeenten in onze regio hier wel voor zijn gecompenseerd. Vanwege dit laatste punt heb ik deze brief ook doorgestuurd naar uw bestuurlijke collega, de heer Opstelten, welke ik heb gevraagd vanuit zijn verantwoordelijkheid om meer aandacht voor de gehele Moerdijkse veiligheidssituatie.

Nogmaals wil ik benadrukken dat de gemeente Moerdijk het proces van het Basisnet Spoor, waarmee een belangrijk deel van Nederland veiliger wordt, niet wil belemmeren. In tegendeel, Moerdijk draagt reeds de grootste veiligheidsrisico's van Zuid-Nederland om de veiligheid in hetzelfde gebied zo laag mogelijk te houden.

Rekenend op uw begrip voor de Moerdijkse situatie die mij en mijn medebestuurders zeer aan het hart gaat, wil ik u uitnodigen voor een gesprek op het gemeentehuis in Zevenbergen. Graag wil ik u tijdens dit gesprek, de knelpunten die wij voorzien nader toelichten.

Met vriendelijke groet,

De burgemeester van Moerdijk,

Drs. J.H. Mans

Bijlage: brief ter attentie van Minister Opstelten over de externe veiligheid in gemeente Moerdijk.

Afschrift



F42  
BIJLAGE

Ministerie van Veiligheid en Justitie  
T a v Minister I W. Opstelten  
Postbus 20301

2500 EH Den Haag

Uw kenmerk:      Uw brief van:      Behandelend ambtenaar:      Ons kenmerk:      Telefoonnr.:      Verzonden datum:

291510

Onderwerp: Veiligheidsknelpunten Basisnet Spoor

26 MEI 2011

Geachte heer Opstelten,

Naar aanleiding van de invoering van het Basisnet Spoor Vervoer Gevaarlijke Stoffen heb ik uw collega-bestuurder, mevr. Schultz van Haegen, om aandacht gevraagd voor de Moerdijkse situatie. Bijgevoegd treft u deze brief, alsmede een eerder verstuurd brief van 3 maart 2011 aan.

Al jaren heeft de gemeente Moerdijk te maken met hoge veiligheidsrisico's afkomstig van risicovolle bedrijvigheid op het industrieterrein Moerdijk, bedrijventerrein Dintelmond, het vervoer van gevaarlijke stoffen via buis, weg, water en spoor. In het laatste geval zal door de invoering van het Basisnet Spoor Vervoer Gevaarlijke Stoffen het aantal ketelwagons door onze kern Zevenbergen met meer dan 20.000 stuks in het jaar 2020 toegenomen zijn.

Ik heb uw aandacht ten aanzien van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen binnen de gemeente reeds gevraagd. Ik wil u er middels bijgevoegde brieven eveneens op attenderen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen door onze gemeente ook een belangrijke bedreiging van de veiligheid van de Moerdijkse bevolking kan gaan vormen.

Ik zou u willen vragen om de Moerdijkse spoorsituatie samen met de minister van Infrastructuur en Milieu te bekijken en na te denken over de compenserende maatregelen die in onze brief van 3 maart j.l. zijn voorgesteld. Middels bijgevoegde brief heb ik de Minister van Infrastructuur en Milieu uitgenodigd voor een toelichtend gesprek, mijnerzijds, op het gemeentehuis in Zevenbergen. Wanneer u belangstelling hebt, bent u hiervoor eveneens van harte uitgenodigd.

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

De burgemeester van Moerdijk,

Drs. J.H. Mans

Bijlage: brieven ter attentie van Minister Schultz van Haegen over effecten invoering Basisnet Spoor





# Afschrift



042  
Bijlage  
- A -

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk: Uw brief van: Behandelend ambtenaar: Ons kenmerk: Telefoonnr.: Verzonden datum:

Onderwerp: Knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk

27795

03 MAART 2011

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Naar aanleiding van (uitkomsten van) de derde overlegronde Basisnet Spoor in de gemeente Moerdijk op 5 juli 2010 sturen wij u deze brief om serieuze aandacht te vragen voor de knelpunten en onduidelijkheden die de invoering van het Basisnet Spoor voor de gemeente Moerdijk met zich mee brengt. Het door uw ministerie voorgestelde Basisnet Spoor levert weliswaar een verbetering van de veiligheid binnen de meeste Brabantse spoorzones op, maar bezorgt onze gemeente, specifiek voor de kern Zevenbergen ruim 16.000 extra ketelwagons met gevaarlijke stoffen en de daarbij behorende risico's. Zoals u weet beschikt onze gemeente over een industrieterrein met een grote concentratie aan risicobronnen en wordt onze gemeente reeds doorkruist door de belangrijkste transportmodaliteiten voor gevaarlijke stoffen, te weten bus, weg en spoor, en wordt straks door invoering van het Basisnet Spoor geconfronteerd met een forse toename van spoorvervoer gevaarlijke stoffen. Wij hebben tot nu toe steeds het gevoel gekregen dat onze zorgen ten aanzien van de veiligheid van onze burgers onvoldoende worden gedeeld door uw ministerie. Vanuit dit perspectief vragen wij uw aandacht voor onze situatie en plaatsen wij vraagtekens bij de onderstaande zaken uit het Basisnet Spoor.

## Toename hoeveelheden ketelwagons tussen 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> ronde.

Ten eerste merken we op dat we een groot verschil tussen de cijfers, met betrekking tot het aantal ketelwagons, van het overleg van 5 juli 2010 en het overleg van 16 december 2009 hebben waargenomen, namelijk een toename van 8.100 ketelwagons. We willen graag inzicht waar deze extra wagons ineens vandaan komen. Door deze onverklaarbare toename zijn we bevreesd voor nog meer onverwachte toenames in de toekomst waardoor de risico's ook toenemen.

## Sanering

Verder bleek uit het overleg van 5 juli 2010 dat er, volgens uw ministerie, slechts sprake is van 4 mogelijke saneringsituaties in de kern Zevenbergen. Wij kunnen de contouren die de basis vormen voor de saneringsituaties niet verifiëren omdat we geen inzage hebben in de rekenexercitie. Daarnaast worden de situaties buiten de kern niet beschouwd. Graag ontvangen wij het totaaloverzicht en de daaraan ten grondslag liggende rekenexercitie.

Vervolgens stelt u een regeling voor om deze kwetsbare objecten te saneren. Tijdens het eerder genoemde overleg zijn slechts de hoofdlijnen van deze regeling genoemd. Graag ontvangen wij de volledige regeling vóór besluitvorming.

Naast de feitelijke situaties die u wilt saneren, bestaan er de latente saneringssituaties, zoals planologische uitbreidingsmogelijkheden van bestaande woningen aan het spoor. Deze zijn niet expliciet meegenomen in uw regeling, terwijl u deze mogelijkheden wel gaat beperken

Gelet op de hiervoor aangegeven onduidelijkheden en de te verwachten toename van risico's voor de gemeente Moerdijk, vragen wij u nogmaals om begrip voor onze situatie en verzoeken u met klem om het treffen van gepaste maatregelen om de risico's binnen onze gemeente aan banden te leggen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Moerdijk,  
~~de gemeentesecretaris,~~ ~~de~~ burgemeester,

Drs. A.E.B. Kandel

Drs. J.H. Mans (wnd)



Gemeente  
Halderberge

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Hare excellentie mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij :  
Doorkiesnummer :  
Ons kenmerk : 36845  
Onderwerp : Knelpunten Basisnet Spoor gemeente Halderberge

**VERZONDEN - 4 JULI 2011**

Oudenbosch, 30 juni 2011

Hooggeachte mevrouw Schultz van Haegen,

Middels deze brief willen wij uw aandacht vragen voor de verslechtering van de veiligheidssituatie binnen onze gemeente, tengevolge van de vaststelling van het Basisnet Spoor. In overleg met de Regionale Milieudienst en onze buurgemeenten aan het spoor (met name Roosendaal en Moerdijk) op 23 juni j.l. zijn we tot de volgende inhoudelijke punten gekomen:

**1. Toetsing bestaande kwetsbare objecten**

Wij hebben met de door u verstrekte gegevens bepaald of er zich kwetsbare objecten (en daarmee mogelijke saneringssituaties) bevinden binnen de PR- contour van het Basisnet in onze gemeente. Deze resultaten treft u aan in de bijlage bij deze brief.

**2. Voorbehoud bij bovenstaande gegevens**

Wij vragen uw aandacht voor het feit dat de nu bekende (kwetsbare) objecten binnen de PR- contouren aan de volgende voorbehouden onderhevig zijn. De door AVIV aangeleverde contouren (Basisnettabellen Spoor, 18-5-11) lopen deels in een andere lijn dan het werkelijke spoor en ontbreken zelfs voor een deel van de gemeente. Deze omissies moeten op zeer korte termijn worden hersteld. We hebben gekeken naar de kadastrale gegevens, waarbij mogelijke (vergunningsvrije) uitbouwen aan woningen niet zijn meegenomen.

**3. Eerste opmerkingen ten aanzien van toetsing NIBC**

Naast de nu bekende toetsing aan feitelijk gebruik heeft het basisnet ook consequenties voor gepland gebruik. We gaan hiertoe een eerste inventarisatie uitvoeren, en deze voor september aan u doen toekomen.

**4. Standpunt t.a.v. saneringen**

Wij delen uw mening dat saneringen altijd maatwerk zijn. Er zijn 2 opties voor saneringen, namelijk wegbestemmen (al dan niet met uitsterfconstructie) of opkopen. De saneringsopties gelden wat ons betreft voor alle kwetsbare objecten binnen de contour (ook al zou sprake zijn van een zeer beperkt deel van het pand dat in de contour is gelegen). De uiteindelijke keuze van methode van saneringen leggen wij bij u. Wij vragen ook uw aandacht voor vraagstukken zoals woningen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en woningen boven een bedrijfspand.

**Bijlage: overzicht objecten binnen PR contouren**

Indien wij de gegevens uit de Basisnettabellen Spoor (AVIV, conceptversie 18 mei 2011) intekenen op onze kadastrale ondergrond vinden wij de volgende objecten binnen de PR contour:

Op grond van uw gegevens beschouwen wij de locaties [ ] en [ ] als kwetsbare objecten binnen de risicocontour. Hiervoor moet een saneringsmethode worden overeengekomen. Het [ ] en de [ ] en [ ] worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar (tenzij een deel van deze locaties als woning, niet zijnde dienstwoning worden gebruikt). De overige locaties zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten.

Een voorbehoud bij bovenstaande overzicht is het volgende:

- de in de Basisnettabellen Spoor (AVIV, conceptversie 18 mei 2011) opgenomen contouren lopen niet goed mee met de sporen. Vanaf de gemeentegrens met Roosendaal tot de Zandeweg te Oudenbosch lopen zij uit het midden en vanaf Torendreef 7 tot aan de gemeentegrens met Moerdijk ontbreekt zelfs een hartlijn en contour (hier zit een "gat" in de coördinaten). Daarnaast ontbreekt in Halderberge een groot deel van het traject (tussen [ ] en [ ]). Als wij voor september 2011 definitief uitsluitel willen geven over kwetsbare objecten in de veiligheidszone, zullen deze omissies op zeer korte termijn moeten worden hersteld.
- We hebben gekeken naar de kadastrale gegevens, waarbij mogelijke (vergunningsvrije) uitbouwen aan woningen niet zijn meegenomen.

Vanwege het ontbreken van de lijn op een deel van het traject en het "scheeflopen" van de lijn hebben we zelf veiligheidsafstanden van 12 en 18m vanaf het hart van het spoor getekend. Hieruit komen de volgende objecten (allen gelegen in Oudenbosch):

Op grond van onze eigen interpretatie beschouwen wij de locaties [ ] en [ ] als kwetsbare objecten binnen de risicocontour. Hiervoor moet een saneringsmethode worden overeengekomen. Het stationsgebouw en de locaties [ ] en [ ] worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar (tenzij een deel van deze locaties als woning, niet zijnde dienstwoning worden gebruikt). De overige locaties zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten.

Indien van ons wordt verlangd dat wij niet- ingevulde bestemmingsplancapaciteit vrijwaren van ontwikkelingen, ontstaan meerkosten (planschade en kosten aanpassen bestemmingsplannen). We gaan er dan ook van uit dat we deze kosten volledig bij u kunnen neerleggen. Verder vragen wij u om een planschade- risico analyse door een onafhankelijke instantie.

Ten aanzien van de berekeningen en het verzoek om compensatie sluiten wij ons aan bij de inhoud van de brief die u inmiddels van gemeente Moerdijk heeft ontvangen.

Hierbij willen wij benadrukken dat de gemeente Halderberge het proces van het Basisset Spoor, waarmee een belangrijk deel van Nederland veiliger wordt, niet wil belemmeren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
de secretaris, de burgemeester,

drs. H.J.J.M. Roels

G.A.A.J. Vanssen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Team Veilig Transport

Uw kenmerk:      Uw brief van:      Behandelend ambtenaar:      Ons kenmerk:      Telefoonnr.:      Verzonden datum:

Onderwerp: Voorlopige uitkomsten quick-scan naar gevolgen van de invoering van Basisnet Spoor in de gemeente Moerdijk

Geachte heer ,

Naar aanleiding van uw verzoek, gedaan in het ambtelijk overleg van 26 mei 2011, om de voorlopige uitkomsten van de gemeentelijke quick-scan naar de gevolgen van de invoering van Basisnet Spoor in de gemeente Moerdijk doen wij u deze middels deze brief en bijlage toekomen. Het gaat hier om een feitelijke analyse van de gevolgen van een eventuele invoering van het Basisnet Spoor en doet geen afbreuk aan de eerdere stellingname van de gemeente Moerdijk met betrekking tot de knelpunten die voortvloeien uit hetzelfde Basisnet voor de gemeente Moerdijk, zoals verwoord in de brief aan uw minister van Infrastructuur en Milieu verzonden op 26 mei 2011.

#### **Aangeleverde gegevens**

Alvorens op de voorlopige uitkomsten voor de gemeente Moerdijk in te gaan willen wij nog een volgende opmerking plaatsen bij de quick-scan en de daarbij horend gegevens die door u aangeleverd zijn. Deze gegevens met betrekking tot de voorgenomen risicocontour, door u aangeleverd middels het ter beschikking stellen Basisnettabel Spoor, versie 0.16, zijn verwerkt op een geografische ondergrond van de gemeente middels een lijn parallel aan het spoor. Nu blijken deze gegevens niet juist te zijn, want op diverse punten wijken de aangeleverde risicocontouren geografisch weergegeven op de ondergrond middels een lijn, duidelijk af van het traject van het spoor. In bijlage 1 wordt dit grafisch weergegeven. Doordat de lijngegevens niet langs het spoor lopen is inventarisatie van knelpunten voor ons op dit moment niet mogelijk voor het grootste deel van ons grondgebied. Onze quick-scan is uitgevoerd op basis van visuele waarneming & feitelijk gebruik. Eventuele vergunningsvrij bouwwerken zijn nu niet in beeld bij de gemeente. Ook ontbreken een aantal baanvakken van het spoortraject in de gemeente Moerdijk in de door u aangeleverde gegevens. Voor beide zaken verzoeken wij u dringend deze aan te vullen of te verbeteren zodat de gemeente Moerdijk de quick-scan verder kan uitvoeren.

#### **Quick-scan**

Uit de door de gemeente Moerdijk uitgevoerde quick-scan blijken er een aantal (kwetsbare) objecten als gevolg van de invoering van het Basisnet Spoor binnen de risicocontour te liggen. In deze brief gaan wij alleen in op de (kwetsbare) objecten die binnen de risicocontour vallen. We zullen in augustus, het vervolg van de quick-scan, in gaan op de gevolgen die de invoering heeft op de nog niet ingevulde bestemmingsplancapaciteit (nibc)



De door u aangeleverde risicocontour ligt in ieder geval over de volgende (kwetsbare) objecten heen:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.

Verder schatten wij in dat ook een aantal aan het spoor grenzende woning aan de [ ] en aan het [ ] onder de contour liggen, maar dit kunnen wij helaas niet controleren in verband met het ontbreken van de juiste gegevens voor dit deel van spoortraject. Ook kunnen wij niet controleren of er kwetsbare objecten liggend in het buitengebied van de gemeente Moerdijk worden getroffen door deze risicocontour.

#### **Gevolgen**

Als gevolg van de door u opgelegde risicocontour en saneringsregeling ontstaan er saneringsgevallen op de bovengenoemde adressen. Deze saneringen zijn in onze ogen maatwerk en daar willen wij als gemeente natuurlijk aan meedenken om de belangen van de burgers, en met name de bewoners op de bovengenoemde adressen, zo goed mogelijk te dienen. Maar wij gaan er wel van uit dat de initiatiefnemer, de rijksoverheid, zorg draagt over een juiste en billijke afwikkeling van alle schades kosten die gepaard gaan met deze sanering. Denk bijvoorbeeld hierbij aan het inschatten, middels een planschade risicoanalyse, en uitbetalen van planschade aan de getroffen bewoners van de panden, aan de plan- en onderzoekskosten kosten voor opstellen van een nieuw bestemmingsplan om deze regeling in vast te leggen, etc etc.

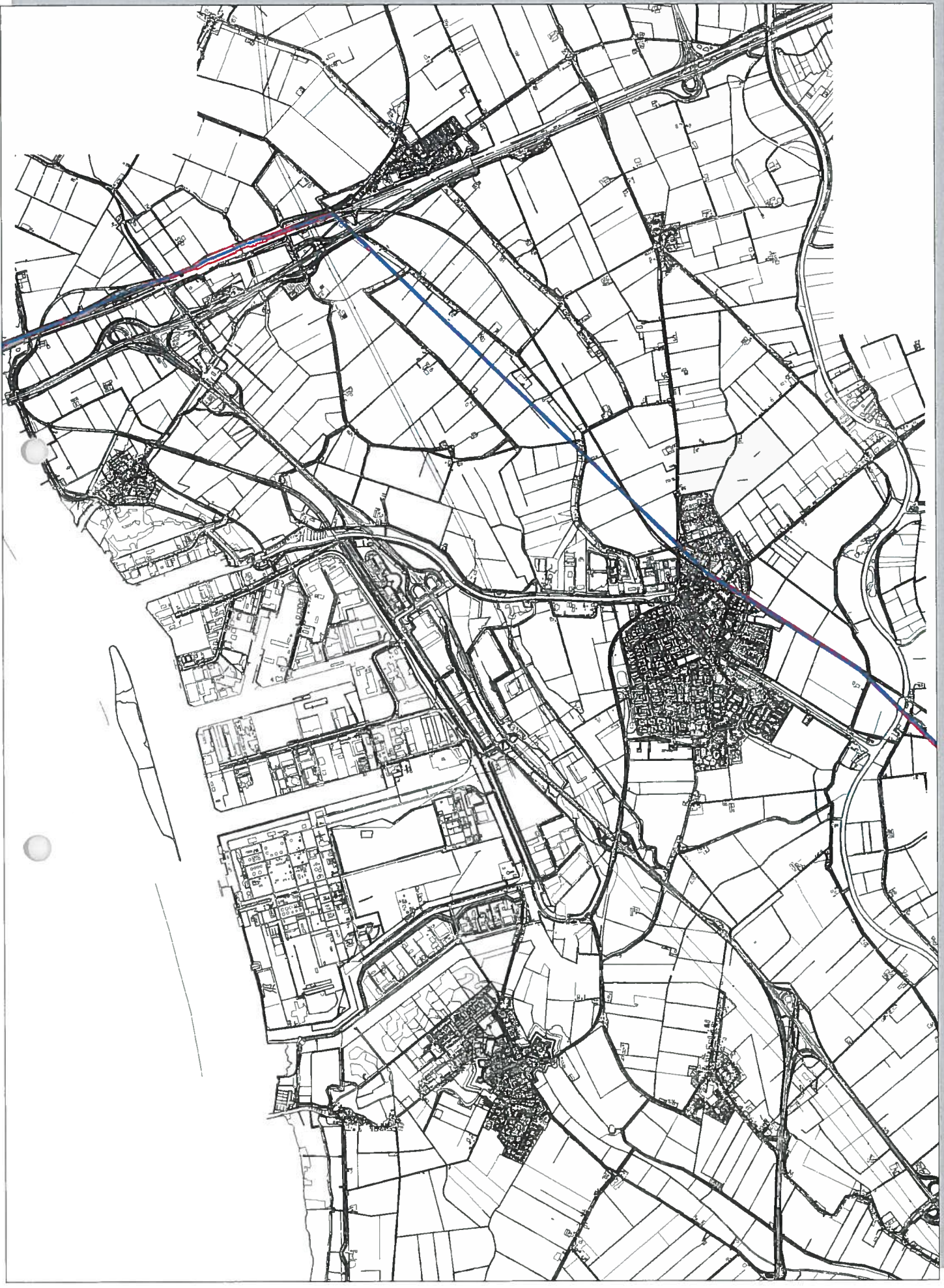
#### **Lage Zwaluwe**

De risicocontouren rond emplacement Lage Zwaluwe komen, gelet op de aldaar aanwezige hoeveelheid treinbewegingen en wissels, als erg klein over, en daarom willen wij u vragen deze contouren nogmaals kritisch te bekijken. Daarnaast is het jammer dat het baanvak met daarin de risicocontour van aftakking van het raccordementsspoor naar haven- en industrieterrein Moerdijk ontbreekt zodat een adequate quick-scan niet te maken is voor dit emplacement.

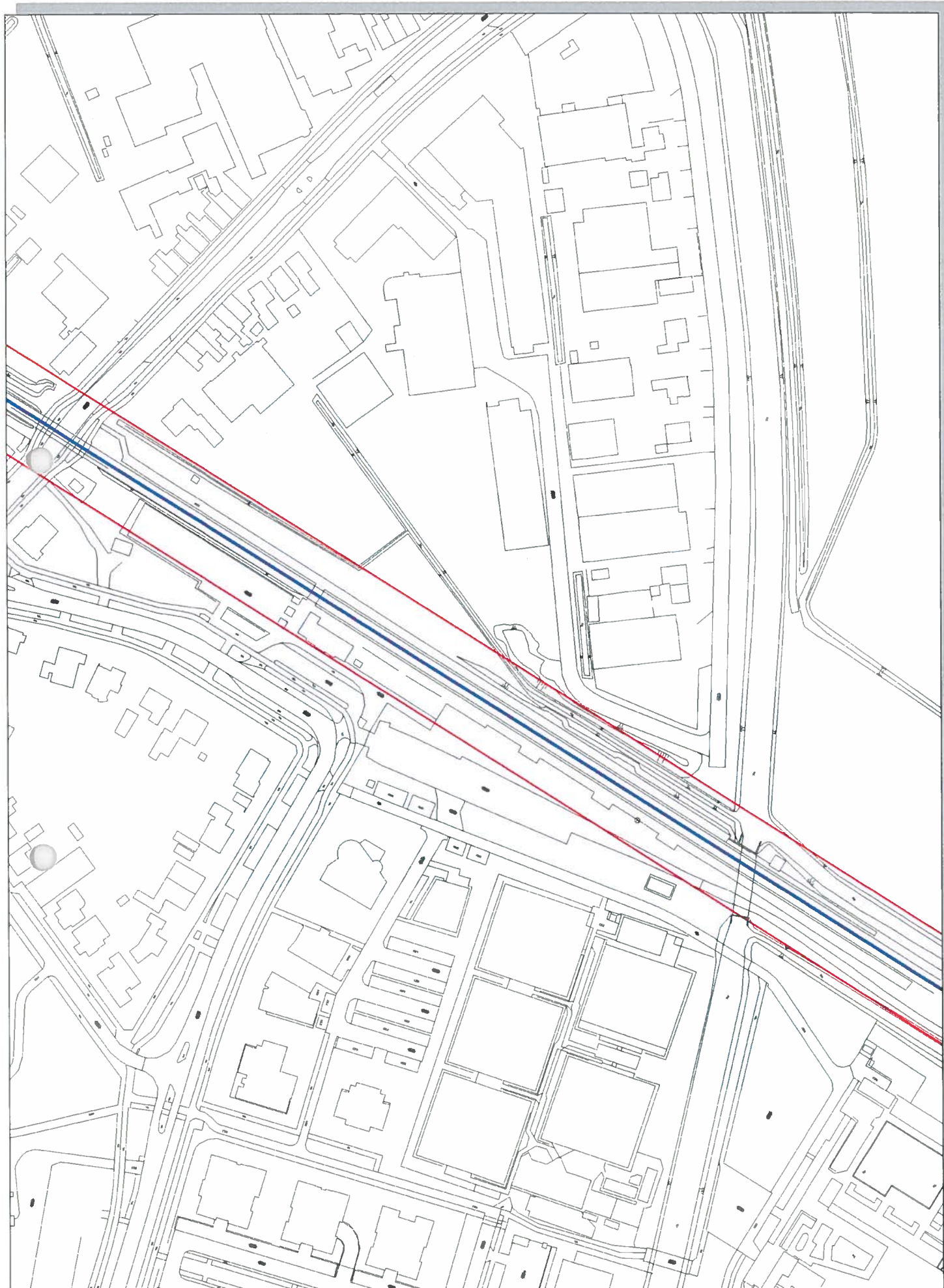
De gemeente gaat ervan uit u, voor dit moment, hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wacht uw reactie af.

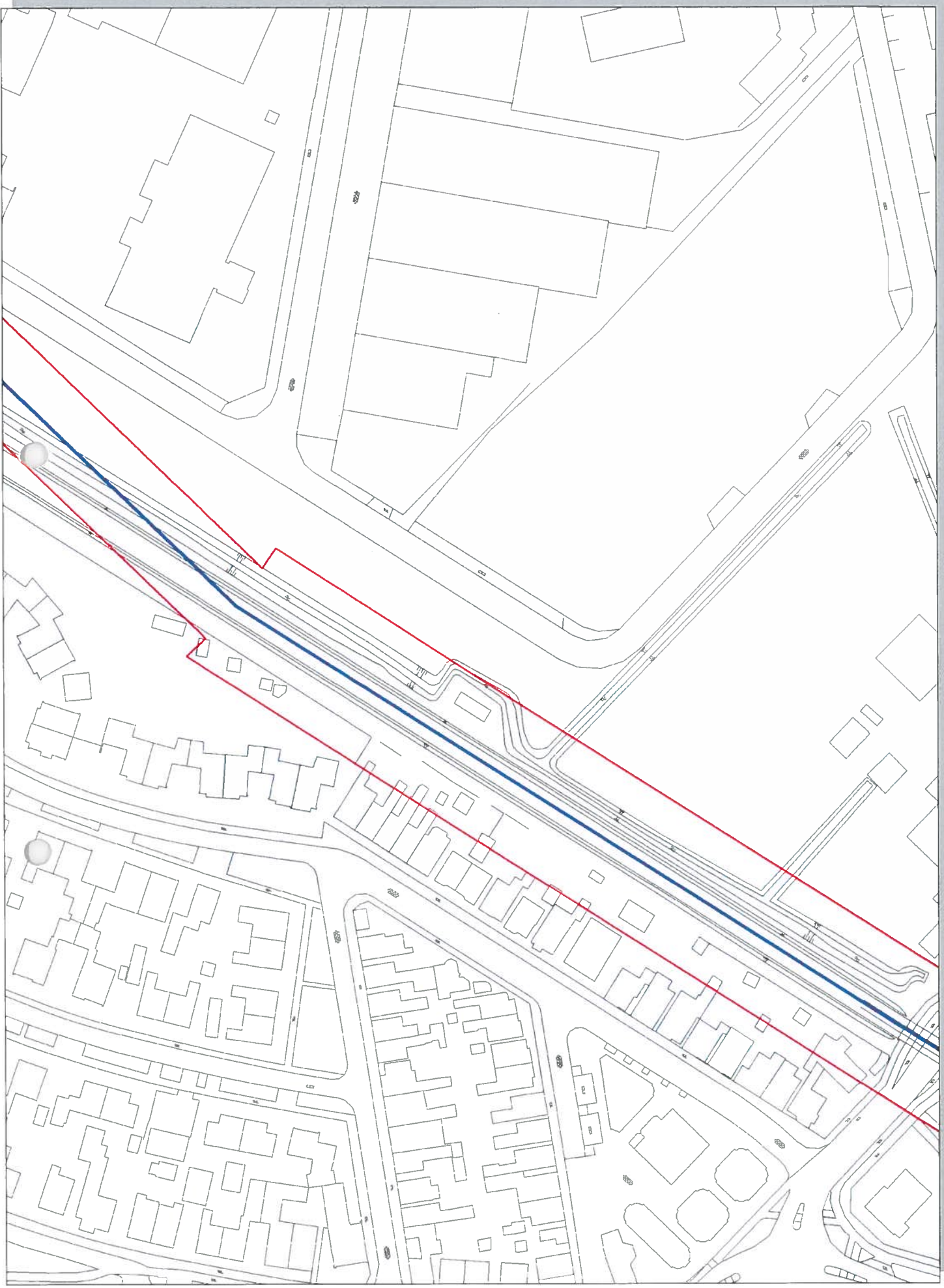
Met vriendelijke groet,  
namens burgemeester en wethouders van Moerdijk,  
Teamhoofd team Ontwikkeling



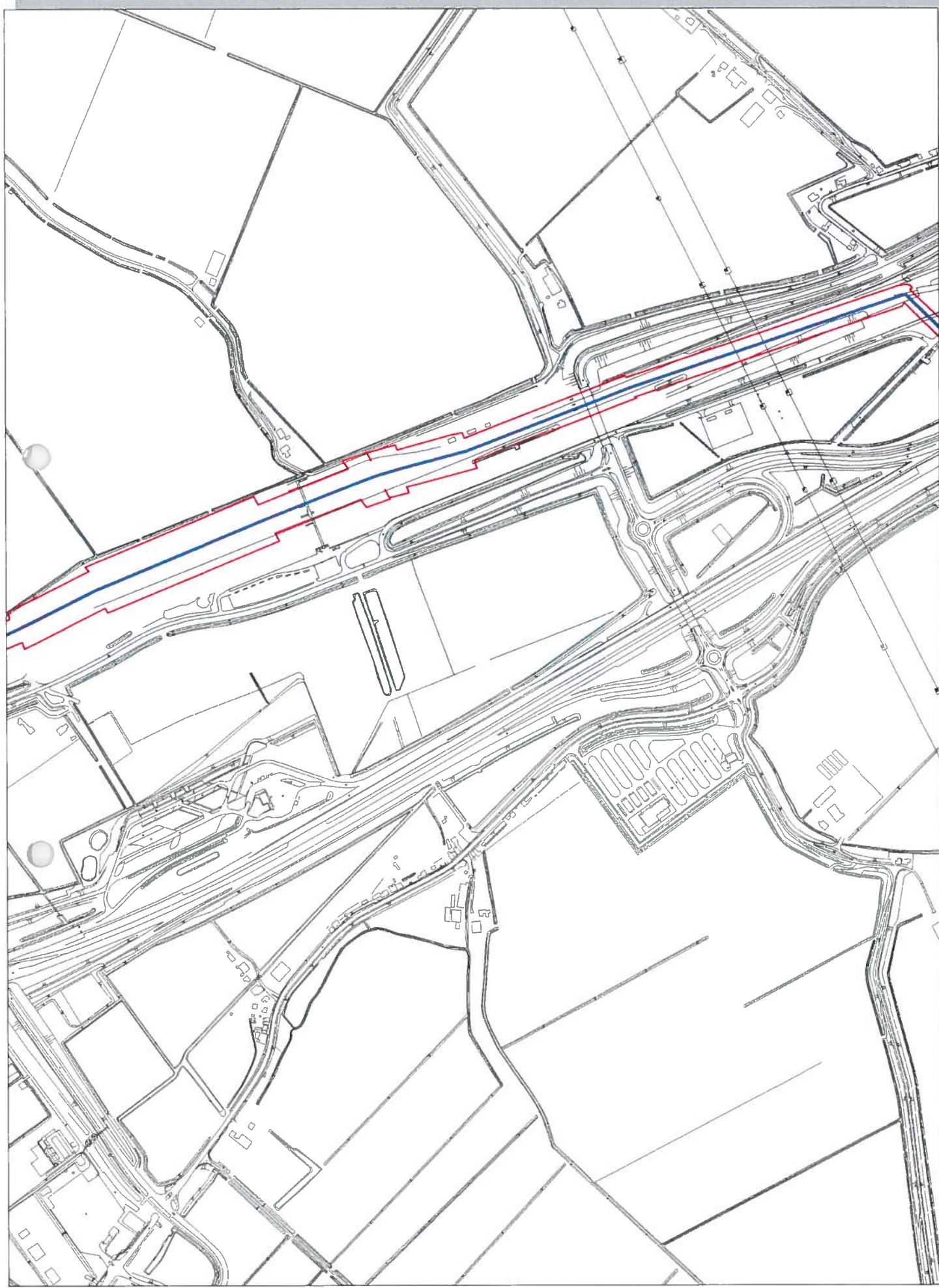




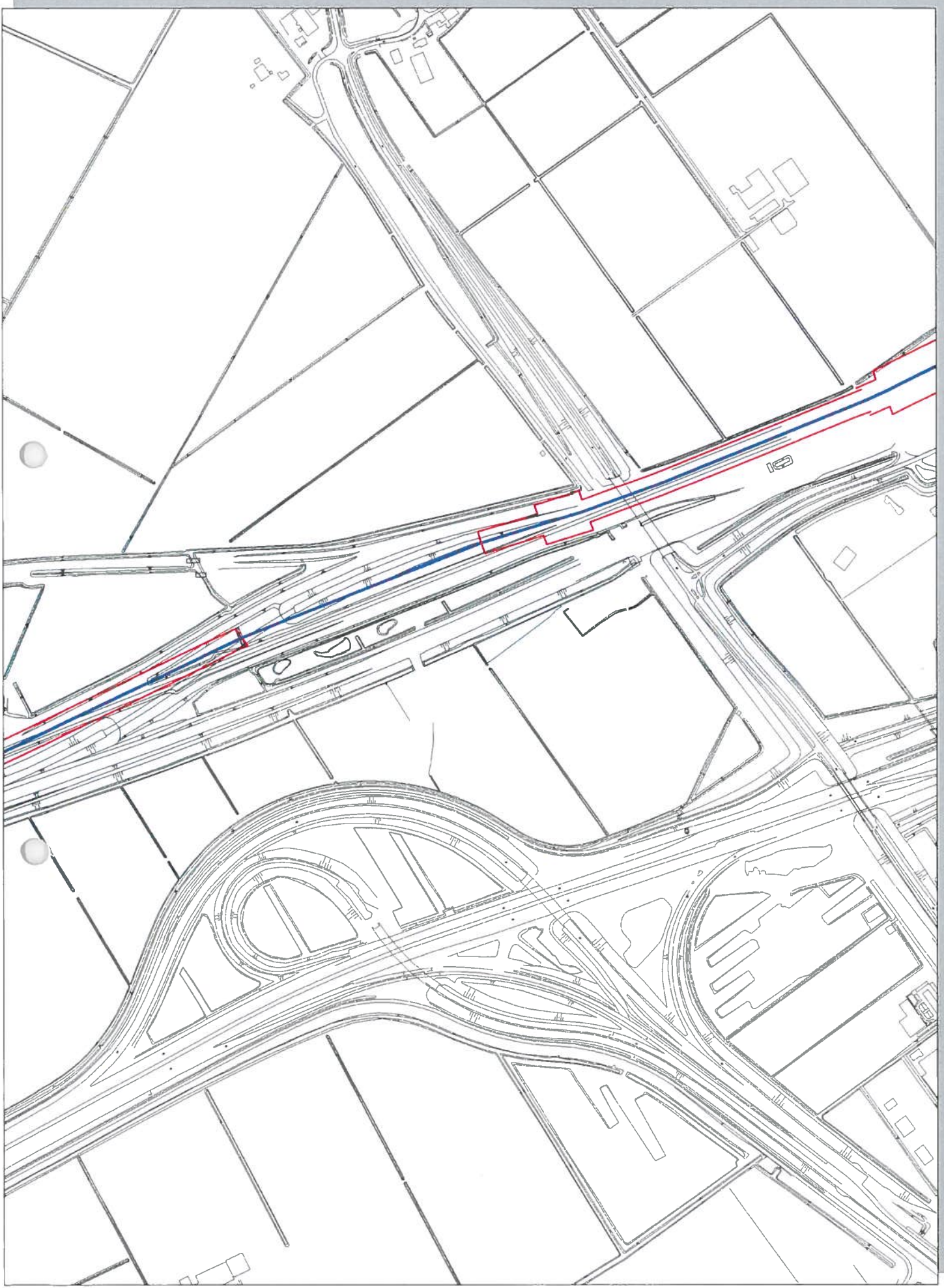


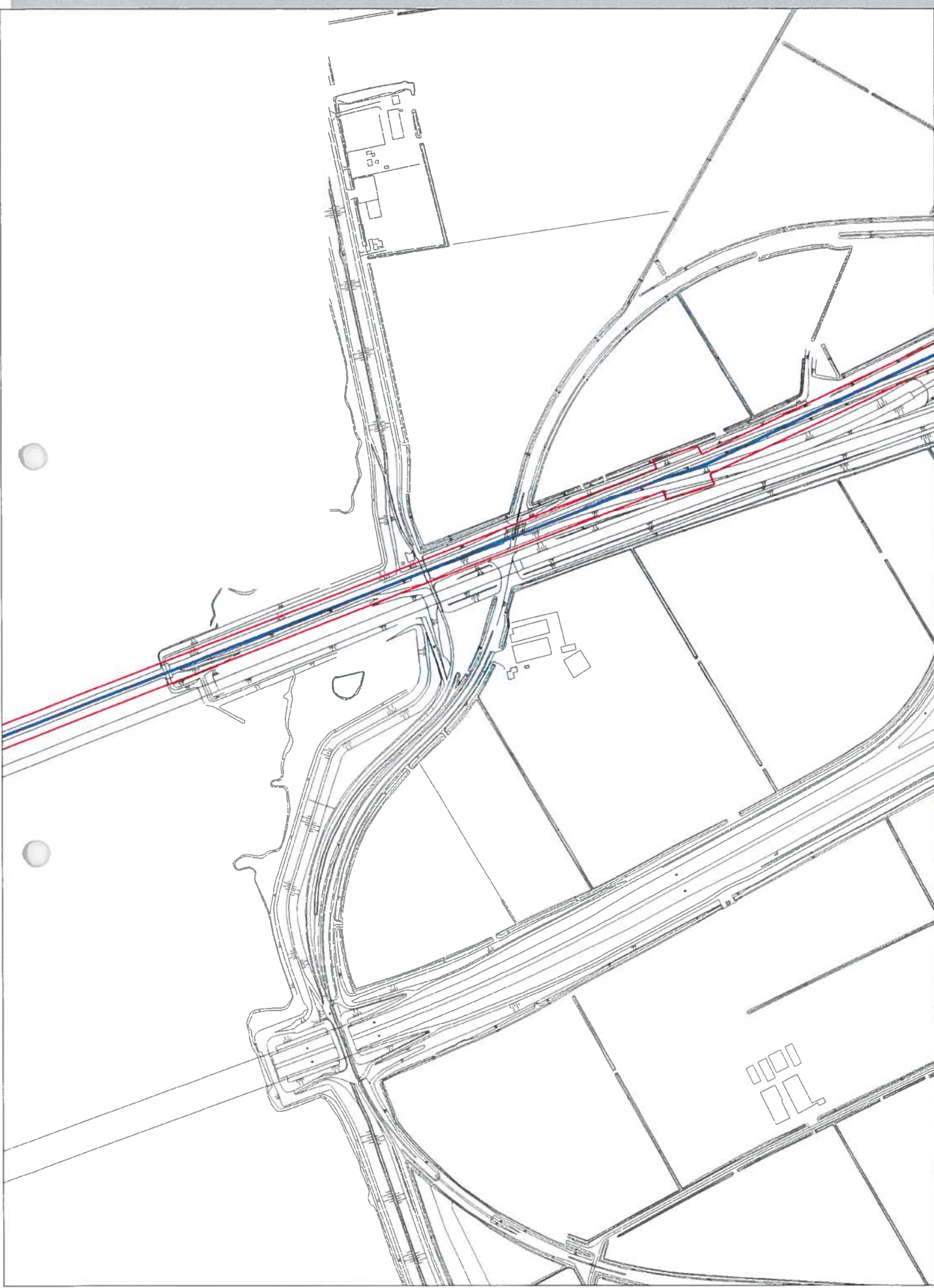














Ministerie van Infrastructuur en Milieu

contactpersoon : ,  
doorkiesnummer  
onderwerp : Inventarisatie Basisnet Spoor

Roosendaal : 30 juni 2011  
zaaknummer : 567264  
bijlage :

Geachte

Naar aanleiding van de bijeenkomst van 26 mei 2011 in Roosendaal heeft de gemeente Roosendaal de volgende acties ondernomen.

- De PR10-6 contour is ingetekend met de gegevens uit de Basisnettabel Spoor met de datum 5-5-2011, die door uw ministerie aangeleverd is.
- Gekeken is welke percelen er in de ingetekende contour vallen.
- Gekeken is wat de feitelijke situatie is en wat de geldende bestemming voor het perceel is en wat binnen deze bestemming nog mogelijk is.
- De gemeente heeft aangegeven wat mogelijke oplossing zijn per perceel.

Hierbij wil de gemeente Roosendaal wel de volgende opmerking plaatsen.  
De gemeente heeft de diverse contouren en spoorbreedten ingetekend. In die gevallen waar, op basis van de door u aangeleverde coördinaten, de hartlijn van het spoor (en de risicocontour) buiten het werkelijke baanvak zou zijn gelegen heeft de gemeenten het werkelijke baanvak gevolgd.

De gemeente is bereid mee te denken over mogelijke oplossingen, maar de kosten die dit met zich meebrengt, zoals het wijzigen van een bestemmingsplan, het opstellen van een planschadeanalyse en planschade zijn niet voor rekening van de gemeente.

Tot slot wordt opgemerkt dat de gemeente deze inventarisatie gemaakt heeft op basis van de door u aangeleverde gegevens. Het gaat hier dus, zoals u zelf reeds heeft aangegeven, om voorlopige uitkomsten, omdat een finale check op de tabel nog plaats moet vinden.

De gemeente heeft niet de kennis in huis om op basis van deze inventarisatie per perceel een uitspraak te doen over planschade. Wel is duidelijk dat in bepaalde gevallen zeker sprake van planschade zal zijn.

zaaknummer : 567264

Ik ga er vanuit u hierbij op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en wacht uw reactie verder af.

Hoogachtend,  
De teamleider Ontwikkeling team Ruimte





F 48

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Gemeente Roosendaal  
Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

Roosendaal

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

*Projectsecretaris team Veilig  
Transport*

Datum 15 augustus 2011  
Betreft Basisnet Spoor

**Ons kenmerk**  
BSK/DGMO-2011/112729

**Uw kenmerk**  
567264

Geachte heer

In uw brief van 30 juni 2011 meldt u de voortgang van de inventarisatie van kwetsbare objecten en planschade in het kader van Basisnet Spoor.

In de gemeente Roosendaal is sprake van een aantal kwetsbare objecten binnen de eerdergenoemde PR- contour. Deze objecten komen in aanmerking voor sanering. Daarnaast is er mogelijk sprake van planschade en van kosten om bestemmingsplannen aan te passen.

Hierover heeft met uw gemeente op 23 juni 2011 een eerste overleg plaats gevonden. Daarbij zijn procedurele afspraken gemaakt over het aanleveren van informatie en de vormgeving van de saneringsregeling.

Ik stel voor dat in het voorziene ambtelijk vervolgoverleg van begin september 2011 nader wordt ingegaan op de inhoudelijke opmerkingen in uw brief over de PR-contour en over de financiële regeling, die de komende maanden verder vormt krijgt.

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET





Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Gemeente Moerdijk

Zevenbergen

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

*Projectsecretaris team Veilig  
Transport*

Datum 18 augustus 2011  
Betreft Basisnet Spoor

**Ons kenmerk**  
BSK/DGMO-2011/113139

**Uw kenmerk**  
291509

Geacht heer ,

In uw brief van 26 mei 2011 geeft u aan dat met de komst van Basisnet Spoor de veiligheidssituatie in een belangrijk deel van Nederland verbetert, maar niet in uw gemeente. In deze brief ga ik ook in op de vragen die u in uw eerder brief van 3 maart 2011 heeft gesteld en die op uw verzoek op 14 april 2011 door medewerkers van mijn ministerie uitgebreid zijn toegelicht.

Door in het kader van Basisnet maatregelen te treffen wordt de veiligheidssituatie in uw gemeente beter, maar in mindere mate dan gemiddeld in het land. Zonder Basisnet wordt in Moerdijk rond 2020 een groepsrisico verwacht dat iets boven de oriënterende waarde ligt. Basisnet zorg ervoor dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde komt; dat is een forse verbetering van de externe veiligheidssituatie. Ik zie daarom geen reden om, zoals u vraagt, extra compenserende maatregelen in uw gemeenten te overwegen. Wel wordt de contour voor het plaatsgebonden risico enkele meters breder door de toename van het vervoer. In de gemeente Moerdijk was en is sprake van een aantal kwetsbare objecten binnen de PR-contour. Deze objecten komen in aanmerking voor sanering. Hierover heeft met uw gemeente op 23 juni 2011 een eerste overleg plaats gevonden. Daarbij zijn procedurele afspraken gemaakt over het aanleveren van informatie en de vormgeving van de saneringsregeling. In het voorziene ambtelijk vervolgoverleg van begin september 2011 zal nader worden ingegaan op de sanering en op de bijbehorende financiële regeling, die in de komende maanden verder vormt krijgt.

In uw brief uit u uw zorgen over het emplacement Lage Zwaluwe. In de situatie met Basisnet blijft het gebruik van het emplacement en de risico's daarvan binnen de ruimte die de vigerende emplacementvergunning daarvoor geeft. De ontwikkelmogelijkheden van de omgeving van het emplacement worden derhalve als gevolg van Basisnet niet beperkt.

In het overleg met uw gemeente dat voorafging aan het bestuurlijk overleg van Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven in juli 2010 hebt u gevraagd om compenserende maatregelen voor de brandweerzorg en rampenbestrijding. In het bestuurlijk



overleg is dit verzoek niet gehonoreerd. In het verleden zijn enkele gemeenten gecompenseerd, waar de groepsrisico's het relatief het hoogste waren. Dat is in uw gemeente niet aan de orde.

Deze informatie, alsmede de antwoorden op uw andere vragen, kunt u vinden in de eindrapportage van de Werkgroep Basisnet Spoor, die binnenkort wordt gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

namens deze,

DE DIRECTEUR REGIONALE BREIKBAARHEID EN VEILIG TRANSPORT,

~~drs. ing.~~ D.L.M. Slangen

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
18 augustus 2011

**Ons kenmerk**  
BSK/DGMO-2011/113139



Digitaal  
beschikbaar

F 50

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Gemeente Halderberge  
Burgemeester en wethouders

Oudenbosch

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

*Projectsecretaris team Veilig  
Transport*

Datum 18 augustus 2011  
Betreft Basisnet Spoor

**Ons kenmerk**  
BSK/DGMO-2011/112692

**Uw kenmerk**  
36845

Geacht College,

In uw brief van 30 juni 2011 geeft u aan dat met de komst van Basisnet Spoor de veiligheidssituatie in een belangrijk deel van Nederland verbetert, maar niet in uw gemeente.

Door in het kader van Basisnet maatregelen te treffen wordt de veiligheidssituatie ook in uw gemeente beter, maar in mindere mate dan gemiddeld in het land. Zonder Basisnet wordt in Halderberge rond 2020 een groepsrisico verwacht dat 4 maal boven de oriënterende waarde ligt. Basisnet zorg ervoor dat het groepsrisico beperkt blijft tot 1,6 maal de oriënterende waarde; dat is een forse verbetering van de externe veiligheidssituatie. Ik zie daarom geen reden om, zoals u vraagt, extra compenserende maatregelen in uw gemeente te overwegen. Wel wordt de contour voor het plaatsgebonden risico enkele meters breder door de toename van het vervoer. In de gemeente Halderberge was en is sprake van een aantal kwetsbare objecten binnen de PR-contour. Deze objecten komen in aanmerking voor sanering. Hierover heeft met uw gemeente op 23 juni 2011 een eerste overleg plaats gevonden. Daarbij zijn procedurele afspraken gemaakt over het aanleveren van informatie en de vormgeving van de saneringsregeling. In het voorziene ambtelijk vervolgoverleg van begin september 2011 zal nader worden ingegaan op de sanering en op de bijbehorende financiële regeling, die in de komende maanden verder vormt krijgt.

In het overleg met uw gemeente dat voorafging aan het bestuurlijk overleg van Rijk, IPO, VNG en bedrijfsleven in juli 2010 hebt u gevraagd om compenserende maatregelen voor de brandweerzorg en rampenbestrijding. In het bestuurlijk overleg is dit verzoek niet gehonoreerd. In het verleden zijn enkele gemeenten gecompenseerd, waar de groepsrisico's relatief het hoogste waren. Dat is in uw gemeente niet aan de orde.



Deze informatie, alsmede de antwoorden op uw andere vragen, kunt u vinden in de eindrapportage van de Werkgroep Basisnet Spoor, die binnenkort wordt gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

namens deze,

DE DIRECTEUR REGIONALE ~~BEREIKBAARHEID~~ EN VEILIG TRANSPORT,

~~drs.~~ ing. D.L.M. Slangen

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Regionale Bereikbaarheid en  
Veilig Transport

**Datum**  
18 augustus 2011

**Ons kenmerk**  
BSK/DGMO-2011/112692



FS4

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Gemeente Roosendaal

ROOSENDAAL

DG Mobiliteit  
Directie Regionale  
Bereikbaarheid en Veilig  
Transport

Contactpersoon

Datum 7 oktober 2011  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2011/127599

Geachte heer

Het verheugt mij u te kunnen mededeilen dat het definitieve Basisnet Spoor aan de Tweede Kamer is aangeboden (zie kamerstuk 30373, nr. 43, 15 augustus 2011), alsmede het wetsvoorstel dat het Basisnet juridisch regelt (zie kamerstuk 32862, nr. 1-4, 30 augustus 2011).

Voor uw gemeente wordt een feitenblad gemaakt. Op dit feitenblad komt overzichtelijk alle relevante informatie over Basisnet, zoals het plaatsgebonden risico, de overschrijding van het groepsrisico en het kaartmateriaal. Het feitenblad bevat ook een overzicht van eerdere overleggen met uw gemeente en van de relevante afspraken.

De oplevering van het kaartmateriaal met de gebruikte bouwplannen, de veiligheidszone en het groepsrisico heeft meer tijd gekost dan was gepland. Het feitenblad wordt op dit moment voorzien van deze informatie en zal in de loop van het najaar 2011 naar u worden toegestuurd.

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,



Gemeente Halderberge

UDENBOSCH

DG Mobiliteit  
Directie Regionale  
Bereikbaarheid en Veilig  
Transport

Contractnummer

Datum 7 oktober 2011  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2011/127599

Geachte heer,

Het verheugt mij u te kunnen mededelen dat het definitieve Basisnet Spoor aan de Tweede Kamer is aangeboden (zie kamerstuk 30373, nr. 43, 15 augustus 2011), alsmede het wetsvoorstel dat het Basisnet juridisch regelt (zie kamerstuk 32862, nr. 1-4, 30 augustus 2011).

Voor uw gemeente wordt een feitenblad gemaakt. Op dit feitenblad komt overzichtelijk alle relevante informatie over Basisnet, zoals het plaatsgebonden risico, de overschrijding van het groepsrisico en het kaartmateriaal. Het feitenblad bevat ook een overzicht van eerdere overleggen met uw gemeente en van de relevante afspraken.

De oplevering van het kaartmateriaal met de gebruikte bouwplannen, de veiligheidszone en het groepsrisico heeft meer tijd gekost dan was gepland. Het feitenblad wordt op dit moment voorzien van deze informatie en zal in de loop van het najaar 2011 naar u worden toegestuurd.

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,



Gemeente Moerdijk

ZEVENBERGEN

**DG Mobiliteit**  
Directie Regionale  
Bereikbaarheid en Veilig  
Transport

**Contactpersoon**

Datum 7 oktober 2011  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/127599

Geachte |

Het verheugt mij u te kunnen mededelen dat het definitieve Basisnet Spoor aan de Tweede Kamer is aangeboden (zie kamerstuk 30373, nr. 43, 15 augustus 2011), alsmede het wetsvoorstel dat het Basisnet juridisch regelt (zie kamerstuk 32862, nr. 1-4, 30 augustus 2011).

Voor uw gemeente wordt een feitenblad gemaakt. Op dit feitenblad komt overzichtelijk alle relevante informatie over Basisnet, zoals het plaatsgebonden risico, de overschrijding van het groepsrisico en het kaartmateriaal. Het feitenblad bevat ook een overzicht van eerdere overleggen met uw gemeente en van de relevante afspraken.

De oplevering van het kaartmateriaal met de gebruikte bouwplannen, de veiligheidszone en het groepsrisico heeft meer tijd gekost dan was gepland. Het feitenblad wordt op dit moment voorzien van deze informatie en zal in de loop van het najaar 2011 naar u worden toegestuurd.

Met vriendelijke groet,

DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,



Gemeente Roosendaal

ROOSENDAAL

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb. & veilig  
transport  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

Projectsecretaris team Veilig  
Transport

Datum 22 november 2011  
Betreft Basisnet Spoor: feitenblad

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/159393

Geachte ,

Verwijzend naar mijn brief van 7 oktober jl. (kenmerk IENM/DGMO-2011/127599) doe ik u hierbij toekomen het feitenblad Basisnet Spoor voor de gemeente Roosendaal.

Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Mocht u naar aanleiding van dit feitenblad nog vragen hebben dan verneem ik die graag van u.

Met vriendelijke groet,

*DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,*





> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Moerdijk

ZEVENBERGEN

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb. &  
veilig transport  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

*Projectsecretaris team  
Veilig Transport*

Datum 28 november 2011  
Betreft Basisnet Spoor: feitenblad

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/159393

Geachte ,

Verwijzend naar mijn brief van 7 oktober jl. (kenmerk IENM/DGMO-2011/127599) doe ik u hierbij toekomen het feitenblad Basisnet Spoor voor de gemeente Roosendaal.

Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Mocht u naar aanleiding van dit feitenblad nog vragen hebben dan verneem ik die graag van u.

Met vriendelijke groet,

*DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,*



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

F59

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Halderberge

JUDENBOSCH

**DG Mobiliteit**  
Directie Reg. bereikb. & veilig  
transport  
Veilig Transport

**Contactpersoon**

Datum 1 december 2011  
Betreft Basisnet Spoor: feitenblad

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/162568

Geachte

Verwijzend naar mijn brief van 7 oktober jl. (kenmerk IENM/DGMO-2011/127599) doe ik u hierbij toekomen het feitenblad Basisnet Spoor voor de gemeente Halderberge.

Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Mocht u naar aanleiding van dit feitenblad nog vragen hebben dan verneem ik die graag van u.

Met vriendelijke groet,

*DE PROCESMANAGER BASISNET VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN,*

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** donderdag 26 januari 2012 8:37  
**Aan:** DGMo  
**CC:** DGMo;  
**Onderwerp:** TRIM: Betr.: Basisnet Spoor: saneringen  
**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2012/17870

Geachte

Ik zal u in de loop van vandaag even terugbellen om een aantal nadere afspraken te maken. Mijn collega's van de afdeling V&H zijn inderdaad nog druk bezig met het in beeld brengen van de (geprojecteerde) objecten binnen de veiligheidszone. Daarbij wordt ook meteen aangegeven wat de mogelijkheden binnen deze contour zijn, m.b.t. vergunningsvrij bouwen.

Ik ga er vanuit u zo spoedig mogelijk nader te kunnen informeren met het nodige kaartmateriaal als onderbouwing.

Met vriendelijke groet,

Stafadviseur Veiligheid, Gemeente Moerdijk

DGMo" < @minienm.nl> 1/25/2012 4:02 >>>

Geachte

Vorige week heb ik telefonisch overleg gehad met over Basisnet Spoor. Hij verwees me door naar u. Ik heb u getracht een aantal keren te bellen, maar helaas zonder resultaat. Vandaar via deze indirecte weg.

Vorige jaar zijn er twee overleggen tussen gemeenten en IenM geweest inzake saneringsobjecten Basisnet Spoor.

Naar aanleiding van het eerste overleg op 26 mei 2011 (met en ) is op 30 juni 2011 een eerste inventarisatie opgeleverd door gemeente Moerdijk van de mogelijk te saneren objecten. Op 6 september 2011 heeft per email een aanvulling gegeven.

Omdat door diverse gemeenten geconcludeerd werd dat tabel Basisnet Spoor niet goed toepasbaar leek is op 12 oktober een informatiebijeenkomst gehouden. Voor Moerdijk was hierbij aanwezig. Tijdens dit overleg zijn de onduidelijkheden weggenomen. Afsproken is dat de gemeenten opnieuw naar de mogelijke saneringsobjecten zullen kijken en het ministerie hierover zullen informeren.

Van heb ik begrepen dat Moerdijk nog druk aan de gang is. Graag verneem ik van u de stand van zaken. Graag ontvang een overzicht van mogelijke saneringsobjecten en objecten met mogelijke planschade (graag voorzien van tekeningen met daarin ingetekend de PR-contour).

Met vriendelijke groet,

projectsecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Team Veilig Transport

Aan de leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu  
Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20061  
2500 EA Den Haag

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij  
Doorkiesnummer  
Ons kenmerk : 245422  
Onderwerp : Wetsontwerp Basisnet Spoor

**VERZONDEN - 7 MAART 2012**

Oudenbosch, 6 maart 2012

Geachte heer, mevrouw,

Op week 11 van 2012 staat de behandeling van het Basisnet Spoor op de agenda van de Tweede Kamer. Het Basisnet levert voor Nederland een belangrijke veiligheidswinst op en eindelijk wordt er duidelijkheid geschapen inzake de transportvolumes aan gevaarlijke stoffen, welke over onze spoorwegen vervoerd mogen worden.

Wij vragen u middels deze brief, voorafgaand aan de Kamerbehandeling, serieuze aandacht te hebben voor het feit dat de Veiligheidswinst voor Nederland zich vertaalt naar een forse toename van de risico's in een aantal gemeenten. Enkele grotere gemeenten zijn inmiddels gecompenseerd waar de groepsrisico's relatief het hoogste waren, waarmee indirect is aangegeven dat de andere gemeenten maar moeten accepteren dat hun inwoners voor onbepaalde tijd aan een zeer hoog risico worden blootgesteld. In de gemeenten Halderberge en Moerdijk is daarnaast nog sprake van een forse verslechtering van de leefbaarheid.

**De gemeenten Halderberge en Moerdijk maken zich al gerulme tijd zorgen over deze toenemende verslechtering van de veiligheid en leefbaarheid binnen de spoorzones. Deze verslechtering zal tengevolge de vaststelling van het Basisnet Spoor alleen maar toenemen.**

In 2010 doorkruisten namelijk ca. 8.750 ketelwagons met gevaarlijke stoffen de kernen Oudenbosch (gemeente Halderberge) en Zevenbergen (gemeente Moerdijk). Door de vaststelling van het Basisnet Spoor worden we geconfronteerd met een toename tot ca. 50.520 ketelwagons met gevaarlijke stoffen in 2020. We hebben vernomen dat dit aantal op deze spoorbaan Roosendaal – Dordrecht nog zou kunnen stijgen tot 100.940 ketelwagons in 2040 ten gevolge van de ontwikkelingen bij Mainport Rotterdam. En dit op ca. 15 meter van woningen!

Rekentechnisch lijken de risico's (plaatsgebonden risico en groepsrisico) mee te vallen. Maar enkele tienduizenden extra ketelwagons gevaarlijke stoffen door onze hoofdkernen (met duizenden inwoners binnen de effectgebieden van deze spoorzone), leveren een forse verslechtering van de veiligheid en leefbaarheid op. En op grond van het externe veiligheidsbeleid, zullen juist onze besturen, bij de verankering van het Basisnet in bijvoorbeeld bestemmingsplannen hier verantwoording voor af moeten leggen.

**Momenteel kunnen wij richting onze inwoners niet beargumenteren waarom zij voor onbepaalde tijd aan een zeer hoog risico worden blootgesteld.**

Zowel de gemeente Moerdijk als de gemeente Halderberge hebben deze problematiek aangekaart tot op Ministerieel niveau (deze brieven zijn ter kennisname bijgevoegd). Niet om wijzigingen in het Basisset Spoor te bewerkstelligen, want door deze herrotering van de gevaarlijke stoffen door onze gemeenten wordt belangrijke veiligheidswinst elders in Brabant geboekt, maar wel om voorgestelde (veiligheids-)compenserende maatregelen te versnellen en samen met de gemeenten na te denken over veiligheids- en leefbaarheidsverhogende maatregelen op korte en middellange termijn.

Dit verzoek is in de brieven aan de Ministers nader toegelicht. In het kort komt het neer op:

- Door de beslissing om de rijrichting van de locomotief te veranderen (het zogenaamde 'kopmaken') bij het emplacement Lage Zwaluwe, passeren goederentreinen met gevaarlijke stoffen tweemaal de kernen Zevenbergen en Oudenbosch.

**Deze extra gevaarlijke transporten kunnen vermeden worden door infrastructurele aanpassingen. Specifiek denken wij hierbij aan de zogenaamde Vezabocht (spoorlijn vanuit Vlissingen die voor Bergen op Zoom afbuigt naar Antwerpen).**

- Om (gevaarlijke) goederentransporten uit beide kernen te weren is de aanleg van de zogenaamde Robel-lijn voorgesteld. De Minister heeft naar aanleiding van een bij de begrotingsbehandeling van 2010 ingediende motie van het lid Slop C.S. aangegeven, dat er over enkele jaren een MIRT-onderzoek zal starten naar het langetermijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020. Dit is noodzakelijk gebleken omdat de leefbaarheid langs het spoor onder druk staat.

**Wij dringen aan op de vervroeging van de MIRT verkenning voor de goederenspoorverbinding Robel-lijn.**

In onze ogen zou hier binnen afzienbare tijd al mee gestart moeten en kunnen worden. Alleen dan komt er duidelijkheid over de termijn van aanleg.

- Als er al binnen afzienbare tijd een termijn van aanleg bekend wordt gemaakt dan zal dit nog steeds betekenen dat de uitvoering van de zogenaamde Robel-lijn ver na 2020 zal plaatsvinden.

**Wachten op een Robel-oplossing over circa 20 jaar is echter voor onze besturen niet acceptabel,**

gezien de benoemde forse veiligheids- en leefbaarheidsproblemen die al optreden voor deze periode. Wij vragen dan ook concrete oplossingen om deze tijd te kunnen overbruggen. Met een extra investering van 11 miljoen van het Rijk in nieuwe wissels, seinen en ontsporingsgeleiding kunnen op de korte termijn maatregelen worden genomen die moeten voorkomen dat het misgaat. Op het traject door de gemeenten Halderberge en Moerdijk zijn meerdere (geprojecteerde) kwetsbare objecten gelegen binnen de Plaatsgebonden Risico 10-6 (veiligheidszone) en zal de intensiteit van het spoor verregaande consequenties hebben voor het gepland gebruik van locaties in met name de kernen Oudenbosch en Zevenbergen.

**Dit met hoge kosten wat betreft planschade, contractbreuken met ontwikkelaars en aanpassingen bestemmingsplannen tot gevolg. Wij vragen hiervoor passende maatregelen te treffen binnen de voorgestelde Ministeriële Regeling.**

- Naast het genoemde hoge milieurisico zal ook de overstekbaarheid van de sporen in onze gemeenten verslechteren, zal er meer in de avond en nacht worden gereden en het extra vervoer tot meer trillingen gaan leiden.

De leefbaarheid in onze kernen zal hierdoor ernstige schade ondervinden en ook de gevaren ter plaatse zullen onacceptabel toenemen.

Ter informatie hebben wij de brieven die reeds in 2011 naar Minister Schultz van Haegen en Minister Opstelten zijn gestuurd over deze kwestie bijgevoegd.

We willen u vragen om bij de behandeling van het Basisnet Spoor in uw Kamer, rekening te houden met de veiligheidssituatie in de gemeenten Moerdijk en Halderberge en hiervoor de nodige aandacht te vragen bij uw collega's en Ministers.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid de inhoud van deze brief toe te lichten.

We zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
de loco secretaris, de burgemeester,

mr. C.H. Kruijt

G.A.A.J. Janssen

burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,  
de loco-secretaris, de burgemeester

B.G.M. Cornel

J.P.M. Klijns

### **Gemeenten trekken aan de bel voor gevolgen "basisnet spoor"**

De gemeenten Halderberge en Moerdijk roepen de leden van de Tweede Kamer op, om bij de vaststelling van het Basisnet Spoor, rekening te houden met de leefbaarheid in de kernen Oudenbosch en Zevenbergen. Met de vaststelling van het Basisnet Spoor ontstaat duidelijkheid over de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die in de toekomst over onze spoorwegen vervoerd mogen worden. Nederland wordt veiliger door de te nemen veiligheidsmaatregelen en de voorgestelde herroterring. Er is echter een aantal gemeenten waar de veiligheidssituatie en de leefbaarheid binnen de spoorzones zal verslechteren. Oudenbosch en Zevenbergen zijn hier prominente voorbeelden van.

Over de spoorlijn die dwars door de kernen Oudenbosch en Zevenbergen loopt, worden naast het personenvervoer ook goederen en gevaarlijke stoffen vervoerd. Op dit moment minder dan 10.000 ketelwagons gevaarlijke stoffen per jaar. Door de vaststelling van het Basisnet, waarvoor de Tweede Kamerbehandeling in de week van 12 maart a.s. gepland staat, mag dit aantal toenemen tot ruim 50.000 ketelwagons per jaar in 2020.

Deze toename is het gevolg van de ontlasting van de Brabantroute en de gewenste intensivering van de Betuweroute. De Betuweroute is aangewezen als de verbinding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, tussen Rotterdam, het Ruhrgebied en verder. Voor het vervoer tussen Rotterdam en Antwerpen is geen dedicated goederenspoorlijn beschikbaar. En vindt dus gewoon door de West-Brabantse kernen plaats.

### **ROBEL-Lijn**

Gemeente Moerdijk en gemeente Halderberge hebben de afgelopen jaren, in samenwerking met de andere Brabantse gemeenten en Zuidelijke Provincies, tot op Ministerieel niveau aandacht gevraagd voor de West-Brabantse situatie. Met als gezamenlijke inzet, de realisatie van een speciaal geschikte goederenspoorlijn door West-Brabant. De zogenaamde ROBEL-lijn. Daarnaast hebben de gemeenten ook om maatregelen op kortere termijn gevraagd.

Wethouders Suijkerbuijk (Halderberge) en Punt (Moerdijk) vragen nu weer in een brandbrief aan de leden van de Tweede Kamer, om deze maatregelen mee te nemen in hun besluitvorming. De gemeenten Halderberge en Moerdijk begrijpen de noodzaak van het Basisnet en de veiligheidswinst die hier landelijk en Brabantbreed mee wordt geboekt. Het kan echter niet zo zijn dat onze gemeenten de extra veiligheidsrisico's en de leefbaarheidsproblemen, zonder uitzicht op een structurele oplossing in de vorm van de "ROBEL"-goederenlijn en compenserende maatregelen, zomaar moeten accepteren.

### **Mogelijke verdere toename transport op de lange termijn**

Verder hebben Moerdijk en Halderberge vernomen dat het aantal wagons op de spoorbaan Roosendaal-Dordrecht mogelijk nog stijgt tot 100.940 ketelwagons in 2040, door de ontwikkelingen bij Mainport Rotterdam. En dit op circa 15 meter van woningen. Wethouder Punt en wethouder Suijkerbuijk: "Op basis van het externe veiligheidsbeleid, zullen wij als

bestuurders bij de verankering van het Basisnet in bijvoorbeeld bestemmingsplannen hier verantwoording voor af moeten leggen. Op dit moment kunnen wij richting onze inwoners geen uitleg geven waarom zij voor onbepaalde tijd aan deze risico's zullen worden blootgesteld."

### **Veiligheids- en leefbaarheidsverhogende maatregelen**

Door middel van de brief aan de Tweede Kamer verzoeken de gemeenten, om bij de vaststelling van het Basisnet Spoor, te besluiten om:

1. het zogenaamde 'kopmaken' (het van rijrichting wisselen van locomotief), ten behoeve van het transport tussen Vlissingen en Antwerpen niet pas op het spooremlacement Lage Zwaluwe te laten plaatsvinden. Maar rechtstreeks vervoer van Vlissingen naar Antwerpen, via infrastructurele aanpassingen, mogelijk te maken. Dit scheelt duizenden vervoersbewegingen door onze kernen per jaar.
2. de garantie af te geven dat de toename van het goederenvervoer niet zal leiden tot een verslechtering van de dienstregeling op onze stations Oudenbosch, Zevenbergen en Lage Zwaluwe
3. per direct te starten met het MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) naar het langetermijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020. Waarin de ROBEL-lijn is meegenomen.
4. de tijd tot de aanleg van een speciale goederenspoorlijn door West-Brabant te overbruggen, door het treffen van extra maatregelen, zoals nieuwe wissels, seinen en ontsporingsgeleiding op het gehele traject Roosendaal - Dordrecht.
5. samen met de veiligheidsregio na te denken over de gevolgen van de vervoerstoeiname voor de bestrijdbaarheid van eventuele calamiteiten op en rondom het spoor en zonodig te investeringen in extra voorzieningen.
6. het bieden van compensatie aan de gemeenten voor het verankeren van het Basisnet Spoor in ruimtelijke plannen en hieruit voortvloeiende kosten.
7. duidelijkheid over de saneringsregeling, welke binnen een Ministeriele regeling Basisnet opgenomen zal worden.



**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 27 maart 2012 15:39  
**Aan:** DGMo  
**CC:**  
**Onderwerp:** TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2013/192742

Geachte

Vanmiddag is in een interne bespreking aangegeven dat het gesprek zeker door kan gaan. Roosendaal wil graag duidelijkheid over de regelingen rond sanering, zowel voor

1. bestaande situaties als
2. voor situaties waar het toegelaten gebruik in strijd kan komen met de regelgeving van het basisnet,
3. als voor situaties waar het toegelaten gebruik wijzigt door het basisnet zodra sprake is van herziening van het bestemmingsplan.

Dit dan vanuit inzicht in de knelpunten PR in Roosendaal.

Daarnaast is er een oude toezegging van het ministerie, dat de gemeente de berekeningen bij invoering van het basisnet kan narekenen. De gemeente moet in de toekomst op eigen gezag die berekeningen uitvoeren. Dan is het van belang om de "nul"-situatie te kennen met eigen berekeningen. Onze college van de RMD is op dit moment doende om na te gaan of hij inmiddels de informatie heeft die vereist is op basis van deze oude afspraak.

Met vr. groet,

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
 | Afdeling Strategie

## > Ontmoeten, verbinden, samenwerken

**Van:** DGMo @minienm.nl]  
**Verzonden:** maandag 26 maart 2012 15:44  
**Aan:**  
**Onderwerp:** FW: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Geachte

Ik heb u vandaag telefonisch proberen te bereiken, maar heb vernomen dat u vandaag niet werkt.

Graag verneem ik van u of onderstaand overleg op genoemd tijdstip doorgang kan vinden.

Het lijkt me handig vooraf te bepalen hoe het overleg wordt ingericht.

Ik zou willen voorstellen om dit te doen aan de hand van de inventariserende notitie van saneringsobjecten en planschade die door gemeente Roosendaal is opgesteld (zie bijgevoegde mail van ).

Voorafgaand daaraan kunnen of ik uitleg geven over de laatste stand van zaken met betrekking tot de saneringsregeling en het Besluit transportroutes externe veiligheid.

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groet,

projectsecretaris Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Veiligheid & Risico's

**Van:** V - DGMO

**Verzonden:** maandag 12 maart 2012 10:32

**Aan:** V

**Onderwerp:** RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Geachte

Voorkeur heeft woensdag 4 april van 13.00 – 15.00 uur.

Vanuit het ministerie zullen en ik aanwezig zijn.  
heeft al veel ervaring met saneringen rond Basisnet Weg.

Met vriendelijke groet,

projectsecretaris Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Veiligheid & Risico's

**Van:** @roosendaal.nl]

**Verzonden:** donderdag 8 maart 2012 13:31

**Aan:** DGMO

**CC:**

**Onderwerp:** Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Geachte

In aansluiting op het korte telefoongesprek gistermiddag het volgende. Een directe reactie is uitgebleven, omdat we op korte termijn verwachten de berekeningen voor Roosendaal zelf te kunnen controleren. Dat proces loopt echter op dit moment nog.

Het lijkt me daarom wel goed om alvast een tijdstip voor onderling overleg te bepalen. Enkele suggesties zijn  
Donderdag 29 maart tussen 10.30uur tot 15.30 uur een nader te bepalen tijdstip

Maandag 2 april tussen 10.30 en 13.00 uur.

Woensdag 4 april tussen 10.30 en 15.00 uur.

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
Afdeling Strategie

> Ontmoeten, verbinden, samenwerken

**Van:** @minienm.nl]  
**Verzonden:** donderdag 16 februari 2012 16:57  
**Aan**  
**CC:**  
**Onderwerp:** RE: TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Geachte heer

Ter kennisneming.

Gistermiddag is een overleg geweest tussen het ministerie IenM en de taskforce Brabantroute over Basisnet Spoor

Een van de gespreksonderwerpen betrof de kwetsbare objecten Basisnet Spoor.

De heer steunde de wens van IenM om op korte termijn met gemeente Roosendaal een overleg te hebben over de kwetsbare objecten in de gemeente.

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groet,

projectsecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Team Veilig Transport

LET OP: MIJN EMAILADRES IS VERANDERD IN

**Van:** DGMO  
**Verzonden:** woensdag 15 februari 2012 15:40  
**Aan:**  
**CC:** @roosendaal.nl)  
**Onderwerp:** RE: TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Beste

Dank voor de melding en ik wacht het bericht van de heer Eewoud van den Heuvel af.

Met vriendelijke groet,

projectsecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Team Veilig Transport

**LET OP: MIJN EMAILADRES IS VERANDERD !**

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** woensdag 15 februari 2012 15:06  
**Aan:** - DGMo  
**CC**

**Onderwerp:** RE: TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Beste heer ,

Nu de inventarisatie vanuit ruimtelijke ordening vanuit de gemeente afgerond is, zal de afdeling strategie bekijken hoe we de contacten met uw ministerie over Basisnet Spoor op gaan pakken. De heer ' zal voor de afdeling strategie contactpersoon zijn voor het vervolg van het proces. Hij is vanuit de gemeente in het voortraject ook al bij dit dossier betrokken geweest en is op de hoogte van de stand van zaken. Hij zal contact met u opnemen over het vervolg van het proces.

Zijn mailadres is: [roosendaal.nl](mailto:roosendaal.nl).

Ik hoop u zo voldoende ingelicht te hebben.

Met vriendelijke groet,

Senior Medewerker Beleidsuitwerking & Realisatie



Gemeente Roosendaal  
| Afdeling Ontwikkeling  
| Team Ruimte

**> Ontmoeten, verbinden, samenwerken**

**Van:** DGMo I @minienm.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 7 februari 2012 13:26  
**Aan:** !  
**Onderwerp:** RE: TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Beste

Eind december heeft u mij onderstaande mail gestuurd met daarop alle relevante informatie over mogelijke kwetsbare objecten als gevolg van Basisnet Spoor.

Deze informatie geeft een duidelijk beeld op grond waarop nadere besluitvorming kan worden voorbereid.

Ik stel voor om eind februari 2012 met uw gemeente te overleggen om nadere afspraken te maken over de kwetsbare objecten in uw gemeente.

Graag wil ik, vanuit het ministerie I&M, de heer meenemen omdat hij de nodige ervaringen heeft opgedaan met kwetsbare objecten als gevolg van Basisnet Weg.

Kunt u aangeven welke medewerkers van uw gemeente bij dit overleg aanwezig dienen te zijn. Mogelijk kunt u twee vergaderdata prikken waarop u allen kunt.

Ik zal dan met : bezien welke datum ons het best uitkomt.

projectsecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Team Veilig Transport

LET OP: MIJN EMAILADRES IS VERANDERD IN ,

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** donderdag 22 december 2011 10:43  
**Aan:** DGMo  
**CC:**  
**Onderwerp:** TRIM: RE: Basisnet Spoor: inventarisatie te saneren objecten en NIBC.

Beste heer ,

In principe blijven de conclusies ongewijzigd. De contour over de percelen met objecten blijven nagenoeg hetzelfde, muv in Roosendaal. Hier ligt de contour nu helemaal over het pand

Ik wil nog wel even iets nuanceren:

Onze gis medewerker heeft alleen de percelen meegenomen waarbij objecten binnen de contour vallen. Dus tuinen zonder objecten zijn niet meegenomen bij de inventarisatie. Het kan dus wel zijn dat tot de tijd dat deze contour nog niet is bevroren als wettelijk toetsingskader de bewoners van bepaalde panden bijgebouwen realiseren (vergunningsvrij of conform het bestemmingsplan) waardoor er in de tussentijd wel nieuwe objecten binnen de contour gaan vallen. Ik acht die kans wel klein, maar het is uiteraard niet uitgesloten.

Graag verneem ik ook van jou, wanneer wij de feitenbladen kunnen verwachten.

Ik hoop je zo weer voldoende ingelicht te hebben.

Met vriendelijke groet,

Senior Medewerker Beleidsuitwerking & Realisatie



Gemeente Roosendaal  
Afdeling Ontwikkeling  
Team Ruimte

**> Ontmoeten, verbinden, samenwerken**

**DISCLAIMER**

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

\*\*\* Voor uw informatie: eSafe heeft dit bericht gescand op kwaadaardige inhoud en dit bericht schoon bevonden. \*\*\*

\*\*\* BELANGRIJK: Open nooit bijlage(n) van onbekende afzenders \*\*\*

**DISCLAIMER**

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

\*\*\* Voor uw informatie: eSafe heeft dit bericht gescand op kwaadaardige inhoud en dit bericht schoon bevonden. \*\*\*

\*\*\* BELANGRIJK: Open nooit bijlage(n) van onbekende afzenders \*\*\*

**DISCLAIMER**

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

\*\*\* Voor uw informatie: eSafe heeft dit bericht gescand op kwaadaardige inhoud en dit bericht schoon bevonden. \*\*\*

\*\*\* BELANGRIJK: Open nooit bijlage(n) van onbekende afzenders \*\*\*

**DISCLAIMER**

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.



Gemeente  
Halderberge

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Directie Reg. bereikb. & veilig transport

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij : -  
Doorkiesnummer : -  
Ons kenmerk : 239289/247490  
Onderwerp : Basisnet spoor: feitenblad gemeente  
Halderberge

VERZONDEN - 3 APR. 2012

Oudenbosch, 30 maart 2012

Geachte heer ,

U heeft de gemeente Halderberge in de gelegenheid gesteld om te reageren op het feitenblad Basisnet Spoor voor de gemeente Halderberge van 1 december 2011. Wij willen graag de volgende opmerkingen plaatsen.

Invloed van generieke maatregelen

In het feitenblad wordt aangegeven dat er 80% WBV wordt gerangeerd. In de Basisnettabellen spoor per traject zijn voor de verhouding "warme/koude Blevé" factoren opgenomen (zoals 0.06, 0.19 etc.). Graag ontvangen wij inzicht in de verhouding van deze getallen tot de 80 % WBV in het feitenblad. Daarbij is het tevens voor ons van belang om te weten wat de realiteitswaarde is van deze 80%. Welke zekerheden zijn er voor de gemeente dat dit percentage wordt gehaald. Graag ontvangen wij uw visie op de wijze van monitoring en welke maatregelen ingezet zullen worden om waar nodig bij te sturen.

Groepsrisico

Het berekende groepsrisico is afhankelijk van de generieke maatregelen. Echter hier zetten wij vraagtekens bij. Daarnaast blijft chloor transport op het spoorbaanvak Lage Zwaluwe – Roosendaal bestaan, wat ook van invloed is op het groepsrisico. We vragen ons af of een chloor convenant zoals een ammoniak convenant met DSM mogelijk is. Graag ontvangen wij hierop een reactie.

VEZA bocht

Wij missen in het geheel de opmerkingen die eerder door de gemeente zijn geplaatst ten aanzien van de VEZA-bocht. Graag zien wij deze opgenomen op het feitenblad en uw antwoord in deze.

Bestuurlijk overleg Basisnet (8 juli 2010)

Wij blijven het zeer spijtig vinden dat de Minister gekozen heeft voor een milde saneringsvariant en zouden dan ook graag in het feitenblad de overweging hiertoe zien opgenomen.

Daarbij is het tevens van belang te weten welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de raming van de saneringskosten en op welke wijze de bedragen zullen worden uitgekeerd cq worden ingezet. Daarbij is het juist in het kader van Basisnet noodzakelijk om in onze gemeente aandacht te besteden aan verdere compenserende lokale maatregelen op het gebied van rampenbestrijding en hulpverlening. Jammer genoeg heeft de Minister hiertoe op 8 juli 2010 niet besloten. Ook hiervan zouden wij graag de overwegingen zien opgenomen in het feitenblad.

#### Lokale maatregelen

Er wordt aangegeven dat er 2 seinen worden voorzien van ATB Vv. Ter verduidelijking willen wij graag op het feitenblad aangegeven hebben om hoeveel procent van het totaal aantal seinen binnen de gemeente hiermee vervangen wordt.

Verder wordt aangegeven dat er een PAG gaat gelden. Ook voor dit onderdeel zien wij graag een toevoeging opgenomen; te weten op welke wijze er compensatie plaats zal vinden.

Daarnaast worden opmerkingen op het feitenblad gemist wat betreft de verslechteren van de oversteekbaarheid van de sporen in onze kernen, het feit dat er meer in de avond en nacht zal worden gereden en welke risico's dit met zich meebrengt en de door het extra vervoer ontstane extra trillingen.

#### Overige afspraken

Het is voor de gemeente niet duidelijk of de handeling 'kopmaken' nu daadwerkelijk in zijn geheel plaats gaat vinden op emplacement Lage Zwaluwe. We hebben namelijk vernomen dat er een overleg heeft plaatsgevonden tussen Prorail en de Regionale Milieudienst (namens de gemeente Roosendaal) over een aanvraag om een nieuwe milieuvergunning voor het emplacement Roosendaal waarin de mogelijkheid wordt overwogen om de handeling "kopmaken" in Roosendaal uit te voeren. Graag ontvangen wij hier zo spoedig mogelijk duidelijkheid over met vanzelfsprekend een onderbouwing.

#### Resultaten overleggen tussen lenM en gemeente

- Prorail zou begin 2012 duidelijkheid verschaffen over de consequenties van het 'kopmaken' bij emplacement Lage Zwaluwe. Wij hebben nog geen informatie mogen ontvangen;
- Er is nog steeds geen informatie verschaft over hoe om te gaan met geleden planschade;
- De gemeente mist de volgende opmerking: De vraag wordt neergelegd hoe de burgers/bedrijven geleden planschade door aanpassing van het bestemmingsplan, als gevolg van de beperking van het bestemmingsplan, wordt bepaald en vergoed. Dit wordt uitgezocht en gecommuniceerd. Tevens zouden wij hier het antwoord aan toegevoegd zien.
- lenM geeft aan dat het rekenmodel RBMII en de Handreiking beschikbaar zijn gesteld aan gemeenten. Dit achten wij niet voldoende. Wij ontvangen graag de rekenfiles om daadwerkelijk na te gaan of de juiste gegevens zijn gebruikt als input voor het rekenmodel. Dit geldt onder andere voor het bevolkingsbestand. Wordt dit bestand, dat is gebruikt voor het rijksontwerp, ter beschikking gesteld aan de gemeenten en dient dat bestand als basis te worden gebruikt voor toekomstige berekeningen? Dit bestand is namelijk een momentopname van enkele jaren oud. Graag ontvangen wij van u inzicht hoe dit bestand actueel zal worden gehouden;
- Eerder hebben wij de vraag gesteld of de wachsporen bij Zevenbergen en Oudenbosch gecombineerd kunnen worden zodat er slechts één overblijft waarmee het risico wordt verkleind. Naast het feit dat wij deze opmerking op het feitenblad missen, wachten wij nog steeds op antwoord op deze concrete vraag. Graag verwachten wij deze op korte termijn.



---

Mocht u omtrent het bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer  
van de Regionale Milieudienst. Hij is bereikbaar op telefoonnummer

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
~~de~~ secretaris, ~~de~~ burgemeester,

drs. T. van Waes

G.A.A.J. Janssen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Directie Reg. bereikb. & veilig transport

DEN HAAG

Uw kenmerk: Uw brief van: Behandelend ambtenaar: Ons kenmerk: Telefoonnr.: Verzonden datum:  
341157 02 APR 2012

Onderwerp: basisnet spoor: feitenblad gemeente Moerdijk

Geachte

U heeft de gemeente Moerdijk in de gelegenheid gesteld om te reageren op het feitenblad Basisnet Spoor voor de gemeente Moerdijk van 28 november 2011. Middels deze brief kaarten wij enkele onduidelijkheden aan.

#### Invloed van generieke maatregelen

In het feitenblad wordt aangegeven dat er 80% WBV wordt gerangeerd. In de Basisnettabellen spoor zijn per traject voor de verhouding "warme/koude Blevé" factoren opgenomen (zoals 0.06, 0.19 etc.). Hoe verhouden deze getallen zich tot de 80% WBV in het feitenblad. Daarbij is tevens van belang wat de realiteitswaarde is van deze 80%. Welke zekerheden zijn er voor de gemeente dat dit percentage wordt gehaald. Van belang daarbij voor ons is de wijze van monitoring en maatregelen om bij te sturen. Graag ontvangen wij uw visie in deze.

#### Plaatsgebonden risico

De contour ter hoogte van emplacement Lage Zwaluwe bedraagt 44 meter. Echter is toegezegd dat de contour nergens groter is dan 30 meter.

Daarnaast zijn in de Basisnettabellen spoor geen exacte breedtes meer opgenomen. In de berekeningen is de "rekenbreedte" bepalend voor het PR en GR. Uit de tabellen blijkt niet welke breedte gehanteerd moet worden voor de berekeningen. Het gemiddelde van de 'breedtecategorie' geeft niet altijd de correcte PR.

#### Groepsrisico

Het berekende groepsrisico is afhankelijk van de generieke maatregelen. Echter hier zetten wij, zoals hierboven is aangegeven, vraagtekens bij. Daarnaast blijft chloor transport op het spoorbaanvak Lage Zwaluwe – Roosendaal bestaan, wat ook van invloed is op het groepsrisico. We vragen ons af of een chloor convenant zoals een ammoniak convenant met DSM mogelijk is.

#### Kaartmateriaal

Wij hebben van het Havenschap Moerdijk begrepen dat de stamspoorlijn op het industrieterrein Moerdijk wordt verlegd. Dit is niet verwerkt in het kaartmateriaal. Daarnaast hebben wij nog steeds het idee dat de vervoersaantallen van en naar het industrieterrein Moerdijk niet kloppen.

Wij missen in het geheel de opmerkingen die eerder door de gemeente zijn geplaatst ten aanzien van de VEZA-bocht. Graag zien wij deze opgenomen op het feitenblad en uw antwoord in deze.

#### Bestuurlijk overleg Basisnet (8 juli 2010)

Wij blijven het zeer spijtig vinden dat de Minister gekozen heeft voor een milde saneringsvariant en zouden dan ook graag in het feitenblad de overweging hiertoe zien opgenomen. Daarbij is het tevens van

belang te weten welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de raming van de saneringskosten en op welke wijze de bedragen zullen worden uitgekeerd cq worden ingezet.  
Verder is het juist in het kader van Basisnet noodzakelijk om in onze gemeente aandacht te besteden aan verdere compenserende lokale maatregelen op het gebied van rampenbestrijding en hulpverlening. Jammer genoeg heeft de Minister hiertoe op 8 juli 2010 niet besloten. Ook hiervan zouden wij graag de overwegingen zien opgenomen in het feitenblad.

#### Lokale maatregelen

Er wordt aangegeven dat er circa 5 seinen worden voorzien van ATB Vv. Ter verduidelijking willen wij graag op het feitenblad aangegeven hebben hoeveel procent van het totaal aantal seinen binnen de gemeente hiermee vervangen wordt.

Verder wordt aangegeven dat er een PAG gaat gelden. Ook voor dit onderdeel zien wij graag een toevoeging opgenomen, te weten op welke wijze er compensatie plaats zal vinden.

Daarnaast worden opmerkingen op het feitenblad gemist wat betreft het verslechteren van de oversteekbaarheid van de sporen in onze kernen, het feit dat er meer in de avond en nacht zal worden gereden en welke risico's dit met zich meebrengt en de door het extra vervoer ontstane extra trillingen.

#### Overige afspraken

Het is voor de gemeente niet duidelijk of de handeling 'kopmaken' nu daadwerkelijk in zijn geheel plaats gaat vinden op emplacement Lage Zwaluwe.

We hebben namelijk vernomen dat er een overleg heeft plaatsgevonden tussen Prorail en de Regionale Milieudienst (namens de gemeente Roosendaal) over een aanvraag om een nieuwe milieuvergunning voor het emplacement Roosendaal waarin de mogelijkheid wordt overwogen om de handeling 'kopmaken' in Roosendaal uit te voeren. Graag ontvangen wij hier zo spoedig mogelijk duidelijkheid over met vanzelfsprekend een onderbouwing.

#### Resultaten overleggen tussen lenM en gemeente Moerdijk

- Prorail zou begin 2012 duidelijkheid verschaffen over de consequenties van het 'kopmaken' bij emplacement Lage Zwaluwe. Wij hebben nog geen informatie mogen ontvangen;
- Ook is er nog steeds geen informatie verschaft over hoe om te gaan met geleden planschade;
- lenM geeft aan dat het rekenmodel RBMII en de Handreiking beschikbaar zijn gesteld aan gemeenten. Dit achten wij niet voldoende. Wij ontvangen graag de rekenfiles om daadwerkelijk na te gaan of de juiste gegevens zijn gebruikt als input voor het rekenmodel. Dit geldt onder andere voor het bevolkingsbestand. Wordt dit bestand, dat is gebruikt voor het rijksontwerp, ter beschikking gesteld aan de gemeenten en dient dat bestand als basis te worden gebruikt voor toekomstige berekeningen? Dit bestand is namelijk een momentopname van enkele jaren oud. Graag ontvangen wij van u inzicht hoe dit bestand actueel zal worden gehouden;
- Eerder hebben wij de vraag gesteld of de wachtsporen bij Zevenbergen en Oudenbosch gecombineerd kunnen worden zodat er slechts één overblijft waarmee het risico wordt verkleind. Naast het feit dat wij deze opmerking op het feitenblad missen, wachten wij nog steeds op antwoord op deze concrete vraag. Graag verwachten wij dit op korte termijn.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met  
bovenstaande contactgegevens.

via

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
namens burgemeester en wethouders van Moerdijk,  
Teamhoofd advies - afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

**Van:** :@rmd.nl]  
**Verzonden:** donderdag 5 april 2012 16:16  
**Aan:** · DGMO  
**CC:**  
**Onderwerp:** TRIM: opmerkingen rekenen BN Spoor  
**Bijlagen:** Opmerkingen Rekenen BN Spoor.doc  
**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2012/56393

Zoals beloofd nav ons overleg op 4 april bij de gemeente Roosendaal.  
Ik heb mijn vragen/opmerkingen in de bijlage opgenomen.  
Voor een nadere toelichting kun jij (of AVIV) mij altijd bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,

 Projectleider Milieukwaliteit

RMD West-Brabant

RMD staat voor Ruimte Milieu en Duurzaamheid. Bezoek onze website [www.rmd.nl](http://www.rmd.nl)

Dit bericht (inclusief de bijlagen) kan vertrouwelijk zijn. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht de afzender te informeren en het bericht te wissen. Het is niet toegestaan om dit bericht, geheel of gedeeltelijk, zonder toestemming te gebruiken of te verspreiden. De Regionale Milieudienst West-Brabant sluit elke aansprakelijkheid uit wanneer informatie in deze e-mail niet correct, onvolledig of niet tijdig overkomt, evenals indien er schade ontstaat ten gevolge van deze e-mail. De Regionale Milieudienst West-Brabant garandeert niet dat het bericht vrij kan zijn van onderschepping of manipulatie daarvan door derden of computerprogramma's die worden gebruikt voor elektronische berichten en het overbrengen van virussen.

Denk aan het milieu voordat u deze mail print

**Basisnet Spoor**  
**Reproduceren van berekeningen, RBMII versie 2.0, Basisnetviewer.**

F69  
BIJLAGE

1

Voor het rekenen met RBM dient een spoorbreedte ingevoerd te worden. Deze is (mede) bepalend voor het te berekenen groepsrisico.

In tabel versie 23 is geen exacte breedte maar een klasse (0-24, 25-49 meter etc.) opgenomen.

Om te kunnen bepalen met welke breedte gerekend moet worden is met een aantal proefberekeningen geprobeerd om een PR 10-6 te berekenen die overeenkomt met de Veiligheidszone in de tabel.

Dit blijkt gereproduceerd te kunnen worden met een breedte die in tabel versie 016 is genoemd. Dit is NIET het gemiddelde van de klasse.

2

In de tabel, achtergronddocument of in RBMII is niet aangegeven hoe omgegaan moet worden met de factoren "warme/koude bleve verhouding". Uit informatie vanuit AVIV heb ik vernomen dat bij "brandbaar gas" deze factor ingevuld moeten worden bij het aantal C3 wagons en dat er geen bloktreinen meer ingevuld hoeven te worden (een bloktrein komt overeen met factor 0). Maar dit alles is nergens toegelicht.

3.

Mochten die factoren representatief zijn voor de verhouding warme/koude bleve, hoe zijn de verschillende waarden (0,06; 0,19 etc) te rijmen met "80% warme bleve arm" rijden.

4

Uit de Basisnetviewer blijkt dat er bij wonen is gerekend met 70% aanwezig bevolking in de dag periode. Ook de handleiding van RBMII versie 2.0 gaat nog uit van 70%. Dit is toch al lang achterhaald. Tegenwoordig is het gebruikelijk om 50% te rekenen (Handleiding Verantwoording Groepsrisico).

Voor de gemeente Roosendaal zijn diverse "bouwblokken" doorgegeven met de bestemming wonen maar wel met 50% aanwezige personen in de dagperiode. Dit is NIET overgenomen.

Ook de rasterbestanden lijken met 70% te zijn opgebouwd.

5

De datum van de input van de bestaande bevolking is ook niet helemaal duidelijk en zal enigszins gedateerd zijn.

Hoe kan dat bestand ooit weer ingelezen worden om daarmee zelf berekeningen uit te voeren en daarmee de 0-situatie te kunnen reproduceren.

6

Het Basisnet is blijkbaar doorgerekend met RBM versie 1.2. Geeft dat ook nog verschillen met de huidige of toekomstige versies.

7

Welk bevolkingsbestand moet in de toekomst gehanteerd worden.

Indien de populator wordt gehanteerd zal er sprake zijn van een dynamisch bestand. Er vindt autonome groei (of afname) plaats. Hoe moet dit verdisconteerd worden in relatie tot de "0-situatie" mbt het groepsrisico die de gemeente vanuit het Rijk meekrijgt.

5 april 2012

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** maandag 16 april 2012 17:39  
**Aan:** DGMo; '  
**Onderwerp:** TRIM: RE: Concept verslag overleg 4 april 2012 knelptn Rsd Basisnet  
**Bijlagen:** Overleg 4 april 2012 knelpunten Rsd bij Basisnet Spoordef.doc  
**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2013/192748

Hoi heren,

Ik heb alle aanpassingen van iedereen verwerkt en dit heeft geleid tot het volgende verslag.

Graag, op korte termijn, jullie reactie of het een en ander zo beter verwoord is, zodat de wethouder ook op de hoogte gesteld kan worden van de huidige stand van zaken.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

Senior Medewerker Beleidsuitwerking & Realisatie



Gemeente Roosendaal  
| Afdeling Ontwikkeling  
| Team Ruimte

### > Ontmoeten, verbinden, samenwerken

**Van:**  
**Verzonden:** donderdag 5 april 2012 13:52  
**Aan:** DGMo; '  
**CC:**  
**Onderwerp:** Concept verslag overleg 4 april 2012 knelptn Rsd Basisnet

Hallo allen,

Hierbij mijn huiswerk vanuit het gesprek gisteren. Graag jullie commentaar waar ik niet geheel correct noteer.

Aan het verzoek om deze mail door te spelen aan

Prettige Paasdagen en met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur



Gemeente Roosendaal  
| Afdeling Strategie

### > Ontmoeten, verbinden, samenwerken

## Invoering Basisnet Spoor, Overleg Roosendaal 4 april 2012

### Deelnemers:

en (min. I en M) (RMD),  
(gemeente Roosendaal)

### 1. Feitenblad en rekenmodel

voorziet voor woensdag 11 april a.s. van zijn diagnose van de tekortkomingen in de verwerking van de aangeleverde informatie. neemt dan vanuit het ministerie contact op met AVIV om na te gaan hoe deze tekortkomingen zijn op te lossen.

### 2. Sanering

#### Verskil in situatie voor en na vaststelling BTEV

Tot vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV, verwacht medio 2013) is de strategie van het ministerie om minnelijk panden te verwerven die (ten dele) binnen de PR contour liggen. Dit gebeurt nu nog passief.

Na vaststelling van het BTEV geldt dat economische schadeloosstelling aan de orde is bij minnelijke verwerving op vrijwillige basis. Na vaststelling wordt deze verwerving actief aangepakt.

De opdracht van de Tweede Kamer is om het woonrecht te respecteren. Dit vraagt om een andere benadering dan louter regelgeving. Deze opdracht leidt tot twee benaderingen

- Het voorkomen van nieuwe ontwikkelingen die strijdig zijn met het basisnet wordt geregeld met het BTEV
- Het saneren van de huidige knelpunten blijft buiten het BTEV, om maatwerk mogelijk te maken. Maatwerk is aanzienlijk efficiënter, dan alle mogelijke situaties vooraf in regelgeving vangen.

Na verloop van enkele jaren zal het maatwerk beoordeeld worden op effectiviteit. Of anders gezegd, de noodzaak van actievere aanpak wordt dan overwogen voor de resterende knelpunten. Er volgt alsdan een nieuwe politieke afweging.

#### Maatwerk

Het maatwerk moet nog precies vorm krijgen. De hoofdlijn is dat de begrotingswetgever een voorziening/reserve instelt met kaderstellende regels. De minister kan met deze voorziening per geval de schadeloosstelling uitvoeren in goed overleg met de betrokken eigenaren.

Het is nog even de vraag hoe in dit verband de positie is van huurders.

Voorwaarde bij deze aanpak is een goed contact met de betrokken bewoners/eigenaren en de lokale overheid. In Hardinxveld-Giessendam loopt op dit moment een pilot om hiermee ervaring op te doen.

#### Bestemmingsplannen en planschade

Binnen de Wro kun je met verschillende situaties te maken hebben.

1. Het bestemmingsplan laat een bepaald gebruik, bebouwing toe, maar van deze rechten is nog geen gebruik gemaakt, waardoor er in de praktijk geen strijdige situatie is met basisnet spoor. Deze strijdigheid kan wel ontstaan. De bedoeling is om het BTEV als toetsingskader bij een omgevingsvergunning toe te voegen na inwerkingtreding. Het is nu nog niet bekend hoe dit ingevoerd moet worden bij gemeenten. Bovendien is niet voor elke activiteit een vergunning nodig (denk hierbij aan wijziging gebruik en de Wabo) dus een mogelijke toekomstige strijdige situatie met het BTEV blijft aanwezig tot het bestemmingsplan is aangepast. Blijft de vraag hoe het ministerie met de vergunningsvrije mogelijkheden in de Wabo omgaat.
2. Er is een strijdige situatie met het BTEV. Deze zijn op basis van de informatie die nu aanwezig is over bestaand gebruik en de aanwezige bebouwing geïnventariseerd.

In beide gevallen zal er bij de actualisering van de bestemmingsplannen rekening moeten worden gehouden met het BTEV. Dit leidt in bovengenoemde gevallen tot een aanpassing van het bestemmingsplan en een beperking van de rechten van de eigenaren van de percelen. Het een en ander kan dan weer leiden tot een tegemoetkoming van schade (planschade).

Als deze schade nog niet anderszins verzekerd is (dit moet dan ook vastgelegd zijn) zal de gemeente de schade vaststellen en vervolgens een beroep doen op het Rijk.

Voor zover deze schade niet is inbegrepen bij het maatwerk, geldt het volgende. B&W stellen een redelijke schadevergoeding vast, waarna B&W een beroep doen op het rijk tot vergoeding (hogere kosten regeling WRO).

### **3. Commentaarrronde BTEV**

Vanuit het ministerie volgt bericht als over het ontwerp-BTEV commentaar wordt gevraagd aan gemeenten op de voorpublicatie van het ontwerpbesluit met het oog op de inspraak. Daarbij is van belang ook hetgeen buiten het BTEV blijft te behandelen, zoals hiervoor bij het Maatwerk besproken.

In overleg met de wethouder wordt in dit verband ook de gezamenlijke reactie van gemeenten via de VNG bekeken.

### **4. Afzonderlijke panden (vertrouwelijk tussen ministerie, RMD en gemeente Roosendaal!)**

Door de gemeente Roosendaal is een inventarisatie gemaakt van de panden/bestaande bebouwing die in de PR-6 contour vallen. Alle percelen worden doorgenomen. Twee percelen worden nader besproken.

Een hoek van de hobbyruimte valt binnen de PR contour. Het pand staat te koop. Het ministerie overweegt om het pand aan te kopen om te voorkomen dat de garage/berging bij de woning wordt getrokken. Na aankoop kan privaatrechtelijk dergelijk gebruik door de volgende eigenaar worden verhinderd. Bij de actualisatie van het bestemmingsplan waarin de woning valt zal gekeken dienen te worden naar de bestemming bv dmv aanduiding 'uitsluitend garage/berging toestaan'. Of deze beperking daadwerkelijk tot planschade zal leiden is niet bekend. Het risico kan berekend worden door SAOZ middels een planschadeanalyse.

Andere vraag bij dit pand is of de hoek binnen de 11 meter grens van de spoorwegwet valt. In dat geval dient er een ontheffing van ProRail te zijn voor deze bouw. Als die ontheffing er niet is, is dit bouwdeel mogelijk illegaal.

Het ministerie beraadt zich hoe hier mee om te gaan en zal eerst contact opnemen met de gemeente Roosendaal alvorens te handelen.

De PR contour loopt waarschijnlijk over de nok die dit huisnummer scheidt van het naastgelegen pand.

vraagt bij handhaving na, of dit pand met kamerverhuur(?) bij handhaving bekend is vanwege problemen.

Afspraak is, dat er niets ondernomen wordt zonder coördinatie met het ministerie vanwege de mogelijkheid dit pand op vrijwillige basis te verwerven.

Het woon-winkelpand zal op termijn een andere bestemming krijgen. Afbraak kan moeilijk zijn vanwege de twee-onder-een-kap situatie.

Bij de andere knelpunten is niet direct actie voorzien.

### **5. Verdere procedure**

Afspraak is, dat de tekst hierboven door de deelnemers wordt beoordeeld op correctheid van weergave.

Daarna volgt overleg met weth.

om het gebruik van dit overzicht in breder verband te bepalen.

Waarschijnlijk volgt daarna overleg met Moerdijk en Halderberge en mogelijk ook Dordrecht en Zwijndrecht.

Met name de tekst over het maatwerk kan daarbij van belang zijn.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Directie Veiligheid en Risico's  
ijn

1  
: DEN HAAG

Uw kenmerk:  
IENM/BSK-2013/19845

Behandelend ambtenaar:

Ons kenmerk:  
4.3398

Telefoonnr.:

Verzonden datum:  
- 8 MEI 2013

Onderwerp: Reactie concept feitenblad Basisnet Spoor, gemeente Moerdijk maart 2013

Geachte

U heeft de gemeente Moerdijk in de gelegenheid gesteld om te reageren op het concept feitenblad "Basisnet Spoor gemeente Moerdijk" van maart 2013, inclusief het begeleidende schrijven. Middels deze brief ontvangt u onze reactie, alsmede een oproep om gepaste aandacht voor de Moerdijkse situatie.

#### Invloed van generieke maatregelen

We blijven ons zorgen maken over de realiteitswaarde van het Warm-Bleve-vrij convenant. In het begeleidend schrijven staat vermeld dat dit convenant met 23 bedrijven (die goederentreinen met brandbare gassen samenstellen of beladen en bedrijven die voor het vervoer daarvan zorg dragen) is gesloten. De gemeente Moerdijk wil op voorhand al een beter beeld hebben van de effectiviteit van het convenant voor het specifieke spoortraject Roosendaal -Dordrecht, vanwege de aansluiting met België. Graag wil de gemeente inzicht in de hoeveelheid treinen met LPG-ketelwagons en het percentage hiervan die volgens het warme-BLEVE-vrij convenant worden samengesteld. De gemeente wil weten of het in de berekeningen aangehouden percentage van 80% op dit moment al realistisch is.

#### Stamspoorlijn op industrieterrein Moerdijk

De gemeente heeft eerder opmerkingen gemaakt over de hoogte van het risicoplafond. Navraag bij het Moerdijkse bedrijfsleven bevestigde deze opmerkingen. U geeft in het begeleidend schrijven (feitenblad) aan dat navraag bij ProRail leert dat het risicoplafond nog voldoende ruimte biedt. De gemeente zal dit voorleggen aan een vertegenwoordiging van het Moerdijkse bedrijfsleven. Aanvullend merken wij op dat de lengte van het raccordementspoor op het industrieterrein Moerdijk anders is dan door u wordt geschetst in het feitenblad.

#### Externe veiligheidsonderzoek spoorverbinding Rotterdam - België

De gemeente Moerdijk verzoekt het Ministerie van I&M om het externe veiligheidsonderzoek naar de spoorverbinding Rotterdam - België (ROBEL) te vervroegen naar 2014 en hierin ook de kansen voor een betere aansluiting van het zeehaven- en industrieterrein Moerdijk mee te wegen.

#### Kwetsbare objecten en planschade

In het feitenblad en begeleidend schrijven staat nog steeds vermeld dat er één kwetsbaar object binnen de veiligheidszone is aangetroffen binnen de gemeente Moerdijk. Hierover hebben wij echter nooit overeenstemming bereikt. Naar onze mening gaat het om meer kwetsbare objecten. Dit is meerdere malen aangegeven en we verzoeken u om hierover zo spoedig mogelijk in overleg te treden met ons. Ook het recht op planschade voor burgers/bedrijven, waar wel degelijk sprake van zal zijn, blijft zeer onduidelijk. Over het aantal objecten hebben wij in het verleden ook gegevens verschaft.

U geeft aan medio 2013 te zullen komen met een beleidsbrief waarin u nader ingaat op sanering en planschade. De gemeente Moerdijk kan niet langer wachten met het verschaffen van duidelijkheid richting haar burgers. De gemeente is voornemens om hierover nog voor de zomer met haar burgers te

communiceren. Dan dient er ook volstrekte helderheid te bestaan over deze kwesties. Verder verzoekt de gemeente het Ministerie van I&M om een bijdrage te leveren in deze informatieronde richting burgers.

#### Rampenbestrijding en hulpverlening

U geeft aan dat de gemeente Moerdijk niet mag rekenen op rijksmiddelen voor de rampenbestrijding en hulpverlening. De gemeente Moerdijk blijft van mening dat de risico's in de kern Zevenbergen fors toenemen. In onze ogen focust het Ministerie van I&M te veel op de rekentechnische cijfers. Wij zijn van mening dat er compenserende maatregelen dienen te worden getroffen ten aanzien van de bestaande woningen en objecten, die met name in het Plasbrandaandachtsgebied zijn gelegen.

#### Lokale maatregelen

U geeft aan dat er in de gemeente Moerdijk ook rekening dient te worden gehouden met een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied (PAG), dat zich tot 30 meter buiten het spoor uitstrekt. Dat betekent dat een groot aantal bestaande woningen binnen de kern Zevenbergen binnen dit gebied liggen. Het is voor de gemeente Moerdijk lastig uit te leggen dat voor nieuwe woningen allerlei brandtechnische voorzieningen dienen te worden geëist, terwijl voor bestaande woningen geen compenserende maatregelen worden getroffen. De gemeente Moerdijk wil graag van het Ministerie van I&M nadere uitleg hierover.

#### Overige afspraken - Emplacement

Het is zeer vervelend dat er nog steeds geen duidelijkheid is over het gebruik van emplacement Lage Zwaluwe in het kader van Basisnet Spoor. In de begeleidende brief aan de gemeente Halderberge schrijft u dat er kan worden afgezien van het kopmaken bij emplacement Lage Zwaluwe. In dat geval zal het kopmaken in Roosendaal plaatsvinden.

In de brief aan onze gemeente bent u hier terughoudender in. Dit maakt de zaak nog onduidelijker. We verwachten dat u zowel de gemeente Moerdijk als gemeente Halderberge spoedig helderheid verschaft in dezen. Want zoals u in de brief aan de gemeente Halderberge weergeeft kan het plaatsgebonden risico ter hoogte van de kernen Zevenbergen en Oudenbosch positief worden beïnvloed door het kopmaken te laten plaatsvinden in Roosendaal.

Opvallend is dat het Ministerie van I&M geen uitspraak doet over de wijze van communicatie richting burgers. De gemeente Moerdijk is nog steeds van mening dat door het Rijksbesluit om een Basisnet vast te stellen en de risicoplafonds voor met name het spoortraject Roosendaal - Dordrecht fors te verhogen, de veiligheidsrisico's en de hinder voor de Moerdijkse burgers zullen toenemen. U laat het aan de gemeente over om hierover te communiceren en via ruimtelijke besluitvorming verantwoordelijkheid voor te nemen. Wij zijn echter van mening dat de rijksoverheid deze verantwoordelijkheid dient te nemen.

Samenvattend concludeert de gemeente Moerdijk dat er vanuit rijkswege nog steeds te weinig aandacht is voor de specifieke veiligheidsrisico's op het spoor binnen haar gemeentegrenzen. Het feit dat er nog steeds, ondanks meerdere brieven aan Ministers, kamerleden, etc., geen overeenstemming is op een aantal punten en er nog steeds geen gesprek heeft plaatsgevonden op bestuurlijk dan wel directie-niveau om de problemen nader te bespreken, baart het bestuur van de gemeente Moerdijk grote zorgen.

Wij verzoeken u dan ook met klem dat dit gesprek op een zo kort mogelijke termijn wordt ingepland. En aan ons, alsmede aan onze burgers, volledige helderheid wordt verschaft.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

~~Burgemeester en wethouders van Moerdijk,~~  
de gemeentesecretaris, de burgemeester.

Drs. A.E.B. Kandel

J.P.M. Klijns

**Van:** @west-brabant.eu]  
**Verzonden:** woensdag 22 mei 2013 8:52  
**Aan:** DGMI; Ven, DGMI;  
- DGMI  
**CC:**  
**Onderwerp:** Brief regio west-Brabant "Externe veiligheid goederenspoorlijn"  
**Bijlagen:** 2013-0330 minister Schultz van Haegen goederenspoor RWB.pdf

Heren,

Zoals afgelopen vrijdag afgesproken, ontvangen jullie de digitale brief welke door de Regio West-Brabant is verstuurd aan de minister van I&M inzake externe veiligheid goederenspoorlijn Rotterdam-België.  
Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Programmamanager Mobiliteit



Regio West-Brabant

De Minister van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw M.H. Schultz van Haegen

Rotterdam  
s-GRAVENHAGE

Uw kenmerk :	Datum :	15 mei 2013
Ons kenmerk: AV/2013-0330	Contactpers. :	
Betreft : Externe veiligheid goederenspoorlijn Rotterdam-België.	Telefoon :	
Bijlage : --	E-mail :	@west-brabant.eu

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De recente ramp met de goederentrein in het Belgische Wetteren dd. 4 mei jl. heeft binnen de regio West-Brabant geleid tot flinke commotie. Het aantal incidenten, zoals ontsporingen, lekkages, explosies en branden met treintransporten van gevaarlijke stoffen begint zich langzamerhand op te stapelen. In Wetteren waren er ook nog een dode en tientallen gewonden bij te betreuren. De impact van de treinontsporing wordt ons steeds duidelijker. De betreffende goederentrein reed vlak voor het fatale incident door ondermeer Zevenbergen, Oudenbosch en Roosendaal. Het betreft hier West-Brabantse gemeenten waar het spoortracé Rotterdam en Antwerpen dwars door de bebouwde kom loopt. Zowel de regio als de betrokken gemeenten hebben meerdere malen bij uw Ministerie en de Tweede Kamer aandacht gevraagd voor de knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid ten gevolge van de toename van het goederenvervoer op deze lijn. Gezien de vorenstaande ontwikkelingen vragen wij als regio uw aandacht voor het volgende.

Op basis van de uitwerking en afronding van de Basisnetten, waaronder het Basisnet Spoor, zijn er door u als minister in zogenaamde feitenbladen afspraken gemaakt om in 2018 een onderzoek naar externe veiligheid op te starten voor een separate spoorverbinding Rotterdam-België. Hiermee kan een MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk worden ingezet.

De huidige veiligheidsmaatregelen van Basisnet Spoor zijn vooral gericht op technische aanpassingen van de infrastructuur, het vervoer en in de directe omgeving van het spoor. Dit om risico's tijdens het transport gevaarlijke stoffen zo klein mogelijk te maken. Het betreft naar onze mening vooral een 'rekentechnische veiligheid' voor burgers en lokale overheden. Daarnaast spelen er tal van aanverwante milieu- en leefbaarheidsaspecten, zoals trilling, geluidsoverlast en barrièrewerking in de aangrenzende woon- en werkgebieden.

De wereldwijde toename van het goederenvervoer en de toenemende modalshift van goederen naar spoor, water en bus laten ons de komende decennia een exponentiële toename zien van het internationale transport via ondermeer de mainports Rotterdam en Antwerpen. Dit toekomstbeeld wordt ons bevestigd in de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam. Enerzijds leidt dit tot intensivering van de Betuwelijn voor het vervoer van en naar het Ruhrgebied en Midden- en Oost-Europa en geeft het een verlichting op de Brabantroute (Moerdijk-Breda-Tilburg-Venlo).

Anderzijds staat de spoorverbinding met Antwerpen en Zuid-Europa een verdubbeling tot verdriedubbeling van het aantal goederentreinen te wachten. Dit betekent dat we op het bestaand spoor dwars door de Drechtsteden en de gemeente Bergen op Zoom, Roosendaal, Moerdijk en Halderberge in West-Brabant, geconfronteerd zullen worden met negatieve c.q. risicovolle aspecten van dergelijke transporten.

De toekomstige vervoersprognoses en de ernst van tal van incidenten met goederentreinen zijn een reden te meer om u te verzoeken de eerder gemaakte afspraak inzake onderzoek c.a. niet pas na 2018 te starten, maar substantieel te vervroegen. Met klem doet de Regio West-Brabant u als verantwoordelijk bewindspersoon het verzoek om in het kader van het najaarsoverleg BO-MIRT 2013 het onderzoek naar externe veiligheid te vervroegen en uiterlijk te starten in 2014. Hierna kan mogelijk een MIRT-verkenning worden gestart naar een aparte goederenspoorlijn buiten de woonkernen om. Dergelijke omleidingen en een tracé zijn reeds opgenomen in de resultaten van het rapport 'Dynamische Delta 2020-2040', Visie en Afsprakenkader MIRT VAR van maart 2011.

Een andere reden voor ons verzoek tot vervroeging van het onderzoek is het feit dat deze MIRT-verkenning ligt besloten in het TEN-T programma. Bij de vaststelling van dit Europese programma, is via een amendement van Europarlementariër mevr. C. Wortman een goederenspoor tussen Rotterdam en Antwerpen alsnog opgenomen. Vanuit het TEN-T-programma is hiermee ruimte gekomen om Europese (onderzoeks)gelden in te zetten voor het genoemde toekomstige spoor. De regio West-Brabant, de Drechtsteden, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Zeeland hebben de voorbereidingen voor een TEN-T-(onderzoeks)aanvraag gestart. Wij adviseren u met klem dit eveneens in het najaarsoverleg BO-MIRT 2013 te bespreken.

Kortom, wij vragen u op MIRT-niveau en vanuit Europese schaal prioriteit te geven aan een goederenspoorverbinding buiten de woonkernen om en met het geplande externe veiligheidsonderzoek niet te wachten tot 2018 maar hiermee al in 2014 te starten.

Wij zien uw antwoord met belangstelling tegemoet en delen u mede dat deze brief eveneens aan de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu zal worden gestuurd alsmede naar het bestuur van de Provincies Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland en het samenwerkingsverband Drechtsteden.

Hoogachtend,

de voorzitter Bestuurscommissie Mobiliteit Regio West-Brabant,  
Drs. Steven Adriaansen



Gemeente  
Halderberge

F75

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. directie Veiligheid en Risico's

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : IENM/BSK-2013/19845  
Nadere informatie bij  
Doorkiesnummer  
Ons kenmerk : 274689  
Onderwerp : reactie concept feitenblad Basisnet spoor,  
gemeente Halderberge januari 2013

Oudenbosch, 15 mei 2013

Geachte heer ,

U heeft de gemeente Halderberge in de gelegenheid gesteld om te reageren op het concept Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Halderberge, inclusief het begeleidende schrijven. Via deze brief ontvangt u onze reactie, met het dringende verzoek om op korte termijn de gevraagde duidelijkheid te verschaffen.

#### Invloed van generieke maatregelen

De realiteitswaarde van het Warm-BLEVE-vrij convenant blijft voor onze gemeente een zorg. In het begeleidend schrijven staat vermeld dat dit convenant is gesloten met 23 bedrijven, die goederentreinen met brandbare gassen samenstellen, beladen en voor het vervoer ervan zorg dragen. De gemeente Halderberge wil op voorhand al een beter beeld hebben van de effectiviteit van het convenant voor het specifieke spoortraject Roosendaal – Dordrecht, vanwege de aansluiting met België. Graag wil de gemeente inzicht in de hoeveelheid treinen met LPG-ketelwagons en het percentage hiervan, die volgens het Warm-BLEVE-vrije convenant worden samengesteld. De gemeente wil weten of het in de berekeningen aangehouden percentage van 80% op dit moment al realistisch is.

80% Warme-Bleve vrij (is dus Warme Bleve-arm) veroorzaakt vooral in West Brabant extra risico's. De insteek van het Basisnet was Warme-Bleve vrij rijden. Vanwege internationale regelgeving kan dit bij buitenlandse vervoerders niet afgedwongen worden. Dit betekent dat, vooral in de grensstreken, er nog steeds "bont" kan worden samengesteld. Zodoende rijden er treinen waarin wagons met LPG en Benzine(-achtige stoffen) achter elkaar zijn gekoppeld zodat er een Warme Bleve op kan treden. Dit veroorzaakt een veel hoger risico.

#### Chloorvervoer

Er zijn wel 50 chloorwagons opgenomen in het Basisnet en de Circulaire 2012 (d.i. pseudo-wetgeving vooruitlopend op het Bevt), zodat er wel mee gerekend moet worden en er in het kader van de rampenbestrijding en hulpverlening rekening gehouden moet worden met een effectgebied van 3 tot 5 kilometer. Dit blijft merkwaardig en wij verzoeken u hieromtrent duidelijkheid te verschaffen.

#### Externe veiligheidsonderzoek spoorverbinding Rotterdam – België

De gemeente Halderberge verzoekt het Ministerie van I&M om het externe veiligheidsonderzoek naar de spoorverbinding Rotterdam – België (ROBEL) nadrukkelijk te vervroegen naar 2014 om op MIRT-niveau en vanuit Europese schaal prioriteit te geven aan een goederenspoor verbinding buiten de woonkernen om en niet af te wachten tot 2018. Dit verzoek wordt regionaal ondersteund.

#### Kwetsbare objecten en planschade

In het feitenblad en begeleidend schrijven staat vermeld dat er 1 kwetsbaar object is aangetroffen binnen de veiligheidszone in de gemeente Halderberge. Uit onze inventarisatie zijn echter vier locaties naar voren gekomen, waar (geprojecteerde) kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone aanwezig zijn ( ). Dit is meerdere malen aangegeven. Hierover hebben wij echter nooit overeenstemming bereikt. Naar onze mening gaat het dus om meer kwetsbare objecten. We verzoeken u om hierover zo spoedig mogelijk in overleg te treden met ons. Ook het recht op planschade voor burgers/bedrijven, waar wel degelijk sprake van zal zijn, blijft zeer onduidelijk. Over de objecten hebben wij in het verleden ook gegevens verschaft.

U geeft aan medio 2013 te zullen komen met een beleidsbrief waarin u nader ingaat op sanering en planschade. De gemeente Halderberge kan niet langer wachten met het verschaffen van duidelijkheid richting haar inwoners. Wij zijn voornemens op korte termijn met onze inwoners te communiceren. Dan dient er ook volstrekte helderheid te bestaan over deze kwesties. Verder verzoekt de gemeente het Ministerie van I&M om een bijdrage te leveren in deze informatieronde richting onze inwoners.

#### Rampenbestrijding en hulpverlening

U geeft aan dat de gemeente Halderberge niet mag rekenen op rijksmiddelen voor de rampenbestrijding en hulpverlening. Wij blijven van mening dat de risico's in de kern Oudenbosch fors toenemen. In onze ogen focust het Ministerie van I&M teveel op rekentechnische cijfers. Wij zijn van mening dat er compenserende maatregelen dienen te worden getroffen t.a.v. de bestaande woningen en objecten, die met name in het Plasbrandaandachtsgebied zijn gelegen.

#### Lokale maatregelen

U geeft aan dat er in de gemeente Halderberge ook rekening dient te worden gehouden met een Plasbrandaandachtsgebied (PAG), dat zich tot 30 meter buiten het spoor uitstrekt. Dat betekent dat een groot aantal bestaande woningen binnen de kern Oudenbosch binnen dit gebied liggen. Het is voor de gemeente Halderberge lastig uit te leggen dat voor nieuwe woningen allerlei brandtechnische voorzieningen dienen te worden geëist, terwijl voor bestaande woningen geen compenserende maatregelen worden getroffen. De gemeente Halderberge wil graag van het Ministerie van I&M nadere uitleg hierover.

Voor wat betreft de ATB-vv zijn wij als gemeente niet op de hoogte van de status van implementatie. Ook hierover willen wij graag uitsluitsel.

Ten aanzien van o.a. de oversteekbaarheid van de sporen merkt u op dat dit afhankelijk is van het aantal treinen per uur dat in de dienstregeling voor het reizigers- en goederenvervoer aan het traject door Halderberge wordt toegewezen. In de berekeningen wordt uitgegaan van 20 wagons per trein (theoretisch). Het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt uiteindelijk toe met ca. 40.000 wagons per jaar. Dit zijn 2000 treinen per jaar. Bij bijvoorbeeld 300 vervoersdagen betekent dit 7 treinen per dag extra!



#### Overige afspraken

Het is zeer vervelend dat er nog steeds geen duidelijkheid is over het gebruik van emplacement Lage Zwaluwe in het kader van Basisnet Spoor. In de begeleidende brief aan de gemeente Halderberge schrijft u dat er kan worden afgezien van het kopmaken bij emplacement Lage Zwaluwe. In dat geval zal het kopmaken in Roosendaal plaatsvinden. In de brief aan de gemeente Moerdijk bent u hier terughoudender in. Dit maakt de zaak nog onduidelijker. We verwachten dat u zowel de gemeente Moerdijk als gemeente Halderberge spoedig helderheid verschaft in dezen. Want zoals u in de brief aan de gemeente Halderberge weergeeft kan het plaatsgebonden risico ter hoogte van de kernen Zevenbergen en Oudenbosch positief worden beïnvloed door het kopmaken te laten plaatsvinden in Roosendaal.

Opvallend is dat het Ministerie van I&M geen uitspraak doet over de wijze van communicatie richting burgers. De gemeente Halderberge is nog steeds van mening dat door het Rijksbesluit om een Basisnet vast te stellen en de risicoplafonds voor met name het spoortraject Roosendaal - Dordrecht fors te verhogen, de veiligheidsrisico's en de hinder voor de Halderbergse burgers zullen toenemen. U laat het aan de gemeente over om hierover te communiceren en via ruimtelijke besluitvorming verantwoordelijkheid voor te nemen. Wij zijn echter van mening dat de rijksoverheid deze verantwoordelijkheid dient te nemen.

Samenvattend concludeert de gemeente Halderberge dat er vanuit rijksweg nog steeds te weinig aandacht is voor de specifieke veiligheidsrisico's op het spoor binnen haar gemeentegrenzen. Het feit dat er nog steeds, ondanks meerdere brieven aan Ministers, kamerleden, etc., geen overeenstemming is op een aantal punten baart het bestuur van de gemeente Halderberge grote zorgen. Wij verzoeken u dan ook met klem op korte termijn aan ons en met name onze burgers volledige helderheid te verschaffen.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
de secretaris, de burgemeester,

Mevrouw mr. C.G. Jacobs

De heer G.A.A.J. Janssen



**Overleg tussen IenM en gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal**

Vrijdag 17 mei 2013 van 9.30 – 11.30 uur

Locatie: gemeentehuis Moerdijk te Zevenbergen

*Deelnemers (opgave 14 mei)*

**Gemeente Halderberge**

– – – (wethouder r.o. en milieu)  
– – – (wethouder verkeer en vervoer)  
– – – (ondersteuning)

**Gemeente Moerdijk**

– – – (wethouder r.o., mobiliteit en milieu)

**Gemeente Roosendaal**

– – – (wethouder r.o., bereikbaarheid en mobiliteit en milieu)

**Ministerie Infrastructuur en Milieu**

– – – (manager DGMI/Veiligheid en Risico's)  
– – – (procesmanager Basisnet)  
– – – (ondersteuning)

**Agenda**

1. Opening

2. Kopmaken Roosendaal

3. Chloortransport

4. Robellijn

5. Oplossen knelpunten Basisnet (kwetsbare objecten)

6. Feitenbladen

## 7. Bewonersbijeenkomsten

**Feitenblad: Groepsrisico gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal**

Datum: 15-05-2013

Opsteller: IENM/DGMI/

**F76**  
**BIJLAGE****Ontwikkeling Groepsrisico (GR)**

Gemeente	GR met Basisnet (kopmaken L. Zwaluwe)	GR met Basisnet (kopmaken Roosendaal)
Halderberge	1,6	1,4
Moerdijk	0,4	0,3
Roosendaal	1,9	1,9

**Ontwikkeling Plaatsgebonden risico (PR)**

Gemeente	in meters gemeten vanuit hart spoorbundel	
	GR met Basisnet (kopmaken L. Zwaluwe)	GR met Basisnet (kopmaken Roosendaal)
Halderberge	18 meter	16 meter
Moerdijk	44 meter (LZ) 18 meter	44 meter (LZ) 16 meter
Roosendaal	21 meter	16 meter

**Vervoersstroom per stofcategorie op traject Roosendaal - emplacement Lage Zwaluwe**

	Stofcategorie					
	A	B2	B3	C3	D3	D4
<b>Basisnet Spoor kopmaken L. Zwaluwe</b>	19.020	4.960	50	20.340	4.260	1.890
<b>Correctie L. Zwaluwe</b>	2 x 750= 1.500	2 x 250= 500		2 x 1.125= 2.250	2 x 250= 500	2 x 125= 250
<b>Basisnet Spoor kopmaken Roosendaal</b>	17.520	4.460	50	18.090	3.760	1.640

# **Realisatiecijfers 2009 - 2012**

Lage Zwaluwe - Roosendaal	A (brandbaar gas)	B2 (ammoniak)	B3 (chloor)	C (brandbare vloeistoffen)	D3 (giftige vloeistoffen: acrylnitril)	D4 (zeer giftige vloeistoffen)
Basisnet	19.020	4.960	50	20.340	4.260	1.890
2012	3.450	500	0	1.110	880	0
2011	2.950	400	0	550	550	10
2010	3.950	1.800	0	1.500	850	10
2009	3.650	2.400	0	1.000	950	50

Moerdijk Racc. – Moerdijk Racc. aansluiting	A (brandbaar gas)	C (brandbare vloeistoffen)
Basisnet	1.500	1.040
2012	620	100
2011	900	200
2010	950	350
2009	450	150
2008	1.050	300
2007	1.750	500
2006	1.200	450

#### **Agendapunt 4: Robellijn**

Datum: 15-05-2013

Opsteller: IENM/DGMI,

F76  
BIJLAGE

*Afspraak Bestuurlijk Overleg Basisnet (8 juli 2010)*

In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

*Conclusie bijgaand rapport PHS: resultaten goederenstudies (juli 2012): blz. 12*

De onder punt 1b in de motie genoemde "uitbreiding van het speciale net voor goederenvervoer waaronder een Noordtak van de Betuweroute en de Rotterdam - België lijn" is/zijn onderzocht in de studie naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer, die in hoofdstuk 1 van dit document is behandeld. Daarin is tevens aangegeven dat in ieder geval in de periode tot 2040 er geen reden is voor uitbreiding van het spoorwegnet met een Noordtak van de Betuweroute en/of een nieuwe spoorverbinding Rotterdam – België.

## Agendapunt 5: Oplossen knelpunten Basisnet (kwetsbare objecten)

F76  
Aijlage

Datum: 16-05-2013

Opsteller: DGMI/VENR/

### Beleidsbrief

Beleidsbrief met proces hoe bestaande kwetsbare objecten worden aangeschaft op basis van vrijwilligheid. Geen harde sanering. Brief zal in mei 2013 aan Stas worden voorgelegd om te bezien of zij het eens is met deze lijn. Daarna communiceren met gemeenten.

#### Hoofdpunten:

- vrijwillig karakter aankoop vgl. motie Hofstra
- criteria voor aankoop
- tegen onteigeningswaarde (volledige schadeloosstelling)
- termijn: vijf jaar
- actieve rol RWS (vóór iwt Wet basisnet: reactief)
- afspraken met gemeenten (herbestemming gronden/ functiewijziging)
- voorlichting
- publicatie beleidsbrief in Staatscourant
- brief aan Tweede Kamer

#### Criteria aankoop:

- woningen geheel/gedeeltelijk in risicozone: kwetsbaar als gevel van het oorspronkelijke hoofdverblijf in zone ligt.
- aan-/uitbouwen, bijgebouwen: beperkt kwetsbaar.
- tuin niet kwetsbaar.
- woningen onderdeel uitmakend van bedrijfspand: beperkt kwetsbaar
- panden die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en waarbij slechts één pand binnen de risicozone ligt en als kwetsbaar object wordt aangemerkt. Eerst bouwkundig onderzoek of deze te scheiden zijn (tegen redelijke kosten). Niet mogelijk in uiterste geval aankoop en sloop beide panden.
- als een object wordt geëxploiteerd ten behoeve van kamerverhuur wordt in overleg met de betreffende huurder(s), verhuurder en gemeente bezien hoe met dat object moet worden omgegaan.

### Bevt

De inspraakreacties op het Bevt zijn inmiddels verwerkt en deze zal in mei 2013 voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd.

### Overzicht aantal woningen (per woning zie informatie na beleidsbrief)

Gemeente	Opdrachtbrief RWS	In bezit RWS	Resterend	Opmerkingen
Halderberge	2	0	2	waarvan 1 buiten vz
Moerdijk	1	0	1	
Roosendaal	7	0	7	incl. 6 huuradressen
	10		10	

Overzicht is ontstaan na inventarisatie Arcadis (2011).

IenM heeft verzoek gedaan aan de gemeenten om de PR-contour in de GIS bestanden van de gemeente in te tekenen en vervolgens te controleren of inventarisatie van Arcadis klopt.

RWS heeft inmiddels opdracht gekregen om bovenstaande woningen aan te schaffen op het moment dat deze te koop worden aangeboden op de markt. Dit is vooruitlopend op het van kracht worden van Basisnet. RWS wil graag overleg opstarten met de gemeenten.

**Roosendaal**

Roosendaal heeft PR contour in GIS bestanden ingetekend. Uitkomst onderzoek van Roosendaal: inventarisatie Arcadis klopt.

In april 2012 is overleg met Roosendaal gevoerd. De contouren van beleidsbrief zijn gewisseld en er is ingegaan op specifieke informatie. Dit zou worden kortgesloten met Adriaansen. Hiervan geen terugkoppeling ontvangen.

Twee aandachtspunten: 6 huuradressen en 1 woning dicht op spoor maar Rijk wil niet slopen omdat het een aanbouw betreft (dit pand staat te koop).

**Halderberge en Moerdijk**

Beide gemeenten hebben geen tekeningen verstrekt met daarin de ingetekende contouren. Overleg heeft daarom nog niet plaatsgevonden.

Wel is aangegeven door gemeenten dat er mogelijk meer kwetsbare objecten zijn. Deze panden zijn vermeld in bijgaande rapportage met motivatie van IenM waarom dit niet het geval is.

Agendapunt 6: Feitenbladen Halderberge, Moerdijk, Roosendaal

Datum: 15-05-2013

Opsteller: DGMI/VenR,

### **Roosendaal**

Gemeente Roosendaal heeft geen commentaar geleverd op eerder gestuurde feitenblad van december 2011.

Concept feitenblad en concept brief BenW (bijgevoegd) is op 28 januari 2013 naar contactpersoon van gemeente gemaild. Nog geen reactie ontvangen.

### **Halderberge**

Gemeente Halderberge heeft in brief (bijgevoegd) commentaar gegeven op eerder gestuurde feitenblad van december 2011.

Concept feitenblad en concept brief BenW (bijgevoegd) is op 1 februari 2013 naar contactpersonen van gemeente gestuurd. Nog geen reactie ontvangen.

### **Moerdijk**

Gemeente Moerdijk heeft in brief (bijgevoegd) commentaar gegeven op eerder gestuurde feitenblad van december 2011.

Concept feitenblad en concept brief BenW (bijgevoegd) is op 5 maart 2013 naar contactpersonen van gemeente gestuurd. Nog geen reactie ontvangen.

### **Vervolg**

Na verwerking van commentaar van gemeenten kunnen de feitenbladen naar BenW van gemeenten gestuurd worden.



**Van:** @halderberge.nl]  
**Verzonden:** donderdag 27 juni 2013 15:22  
**Aan:** DGMI  
**CC:**  
**Onderwerp:** TRIM: GIS-contouren Basisnet Spoor  
**Bijlagen:** Halderberge.shx; begeleidend schrijven GIS contouren aan I&M.doc; Halderberge.dbf; Halderberge.shp

**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2013/140756

Geachte heer , best

Bijgaand stuur ik u de GIS-contouren zoals afgesproken met de heer H. Weyerse van onze gemeente.

Met vriendelijke groet,

| Medewerkster Beleidsuitvoering  
Gemeente Halderberge | Afdeling Klantzaken | Postbus 5 | 4730 AA Oudenbosch

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Aan de ontvangst/verzending van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Halderberge sluit voorts iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele onjuistheden of onvolledigheden die in dit bericht voorkomen. De rechtsgevolgen die gemeentelijke brieven, besluiten, overeenkomsten etc beogen, kunnen alleen worden ontleend aan de daartoe op schrift gestelde documenten.

F70  
BIJLAGE

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Veiligheid & Risico's, Kamer C02.08

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij :  
Doorkiesnummer :  
Ons kenmerk :  
Onderwerp : Toezending GIS-contouren Basisnet

Oudenbosch, 27 juni 2013

#### Geachte

In het bestuurlijk overleg van 17 mei 2013 is afgesproken dat de GIS-contouren van het spoor in Oudenbosch zouden worden toegestuurd. Wij hebben deze als digitale bestanden bij deze mail gevoegd. Wij vertrouwen erop dat u hiermee voldoende bent geïnformeerd. Mocht u nog aanvullende gegevens willen, horen wij dit graag van u.

Hoogachtend,

Namens burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
Afdeling Ontwikkeling en Realisatie,

bijlage : 3 shapefiles



Gemeente  
Halderberge

F81

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. Minister van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij :  
Doorkiesnummer :  
Ons kenmerk : -  
Onderwerp : Wijziging Wet vervoer gevaarlijke stoffen inzake  
totstandkoming van een basisnet

Oudenbosch, 26 juni 2013

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Bijgaand ontvangt u zonder begeleidend schrijven:

- ☐ Ter kennisneming
- ☐ Voor akkoord
- ☐ Gaarne uw antwoord
- ☐ In dank terug
- ☐ Volgens afspraak d.d.
- ☒ Ter behandeling
- ☐ Ter bespreking op:
- ☐

Hoogachtend,  
Namens burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,



Aan de leden van de Commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening  
Eerste Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

Uw kenmerk:      Uw brief van:      Behandelend ambtenaar:      Ons kenmerk:      Verzonden datum:

Onderwerp: Wijziging Wet vervoer gevaarlijke stoffen inzake totstandkoming van een basisnet

26 juni 2013

Geachte heer/mevrouw,

Op 2 juli 2013 staat de behandeling van het Basisnet Spoor op de agenda van de Eerste Kamer. Het Basisnet Spoor levert voor Nederland een belangrijke veiligheidswinst op en eindelijk komt er duidelijkheid over de spoorvolumes aan gevaarlijke stoffen, die in de toekomst over onze spoorwegen vervoerd mogen worden.

Wij vragen u met deze brief, voorafgaand aan de Kamerbehandeling, ook serieuze aandacht te hebben voor het feit dat deze grote veiligheidswinst, zich ook vertaalt in een forse toename van de risico's in onze gemeenten. Door risicoplafonds (Basisnet Spoor) in te stellen, vindt een verschuiving van omvangrijke stromen gevaarlijke stoffen richting onze gemeenten plaats. Wij zijn van mening dat de Rijksoverheid haar ogen sluit voor deze keerzijde van de medaille en onze burgers opzadelt met een forse toename van risico's en onduidelijkheden over de gevolgen voor hun eigendommen binnen de spoorzone. Jarenlang is aangegeven dat de risico's in de spoorzone klein zijn en rekentechnisch voldoen aan de normen, maar we weten allemaal dat de kans op een incident aanwezig is en de gevolgen op korte afstand fataal kunnen zijn. We kijken dan nog maar eens terug op het recente ongeval in Wetteren, waarbij de ramp-trein enkele uren eerder door onze spoorzones denderde. Op nog geen 15 meter van enkele honderden woningen.

**Gemeenten Halderberge en Moerdijk maken zich grote zorgen om toenemende verslechtering van veiligheid binnen de spoorzones Oudenbosch en Zevenbergen.**

In 2012 doorkruisten ca. 5.940 ketelwagons met gevaarlijke stoffen de kernen Oudenbosch (gemeente Halderberge) en Zevenbergen (gemeente Moerdijk). Na vaststelling van het Basisnet Spoor worden we (gezien het vastgestelde risicoplafond) geconfronteerd met een toename tot ca. 50.520 ketelwagons met gevaarlijke stoffen in 2020. We hebben verder vernomen dat dit aantal nog kan stijgen tot ca. 100.940 ketelwagons met gevaarlijke stoffen in 2040. En dit op ca. 15 meter van woningen van onze inwoners, zonder (lokatie)specifieke maatregelen te treffen.

Rekentechnisch lijken de risico's (plaatsgebonden risico en groepsrisico) mee te vallen. Maar enkele tienduizenden extra ketelwagons gevaarlijke stoffen door onze hoofdkernen, met duizenden inwoners binnen de effectgebieden van de spoorzone, leveren ons inziens een forse verslechtering van de veiligheid en leefbaarheid op. Daarbij komt nog eens dat wanneer u het basisnet spoor vaststelt er nog steeds geen beeld is bij het aantal objecten dat tengevolge van de risicotename gesaneerd dient te worden en het aantal gedupeerden dat planschade zal leiden. Het Ministerie van I&M gaat uit van een tweetal saneringsobjecten binnen de 2 gemeenten en geen planschade. Ons beeld is dat er meerdere

saneringsobjecten zijn en een groot aantal percelen fors ruimtelijk beperkt worden. Tot op heden schuift het Ministerie dit voor zich uit en zijn wij bang dat dit wordt afgewenteld op ons als lagere overheden. Wij zijn van mening dat we dankzij de veiligheidsmaatregelen op rijksniveau te maken krijgen met een forse risicotename, alsmede de financiële rekening van deze maatregelen gepresenteerd gaan krijgen.

**Momenteel kunnen wij richting onze inwoners niet beargumenteren waarom zij voor onbepaalde tijd aan een zeer hoog risico worden blootgesteld.**

Zowel de gemeente Moerdijk als de gemeente Halderberge hebben deze problematiek meerdere malen aangekaart, tot op Ministerieel niveau (deze brieven zijn ter kennisname bijgevoegd). Niet om wijzigingen in het Basisnet Spoor te bewerkstelligen, want door deze herrotering van de gevaarlijke stoffen door onze gemeenten wordt belangrijke veiligheidswinst elders in Brabant geboekt, maar wel om voorgestelde (veiligheids-) compenserende maatregelen te versnellen en samen met de gemeenten na te denken over veiligheids- en leefbaarheidsverhogende maatregelen op korte en middellange termijn. En tevens volstrekte helderheid te verschaffen richting ons als gemeenten en vooral onze burgers inzake de ruimtelijke consequenties.

Ter informatie hebben wij de brieven die reeds in 2011 naar Minister Schultz van Haegen en Minister Opstelten zijn gestuurd, alsmede de brief aan de Tweede Kamer uit 2012, over deze kwestie bijgevoegd. In het kort komt het neer op de volgende punten:

- De gemeenten zijn van mening dat het kopmaken van treinen op het emplacement Lage Zwaluwe, wat leidt tot ca. 5.000 ketelwagons extra door de kernen Zevenbergen en Oudenbosch, onnodige risico's met zich meebrengt.
- Deze extra gevaarlijke transporten kunnen vermeden worden door Infrastructurele aanpassingen. Specifiek denken wij hierbij aan de zogenaamde Vezabocht (spoorlijn vanuit Vlissingen die voor Bergen op Zoom afbuigt naar Antwerpen).
- West-Brabantse gemeenten dringen aan op de vervroeging van de MIRT verkenning voor de goederenspoor-verbinding Robel-lijn. In onze ogen zou hier in 2013/2014 al mee gestart moeten en kunnen worden. Alleen dan komt er duidelijkheid over de termijn van aanleg. Tevens is de brief van de Regio West-Brabant aan het ministerie van I&M, waarin de vervroeging van de MIRT-verkenning kracht bij wordt gezet, bijgevoegd.
- Als er al binnen afzienbare tijd een termijn van aanleg bekend wordt gemaakt dan zal dit nog steeds betekenen dat de uitvoering van de zogenaamde Robel-lijn ver na 2020 zal plaatsvinden. In de tussentijd niets doen is voor ons onacceptabel.
- Gezien de benoemde forse veiligheids- en leefbaarheidsproblemen die al optreden voor deze periode, vragen wij om concrete oplossingen om deze tijd te kunnen overbruggen, waarbij ook wordt ingezoomd op de mogelijkheden van verbetering van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in de spoorzones. Steeds heeft het Ministerie van I&M ons hiervoor van het kastje naar de muur gezonden en uiteindelijk is aangegeven dat men het belang hiervan niet inziet, daar dit de (rekentechnische) veiligheid niet ten goede komt. Wellicht denkt men hier na het ongeval in Wetteren nu anders over?
- In onze ogen wordt het aantal te saneren objecten binnen de spoorzones, alsmede de omvang van de ruimtelijke beperkingen, door de rijksoverheid onderschat. Wij vragen helderheid hierover en hiervoor passende maatregelen te treffen binnen een Ministeriële Regeling.

We verzoeken u met klem om bij de behandeling van het Basisnet Spoor in uw Kamer, rekening te houden met de veiligheidssituatie in de gemeenten Moerdijk en Halderberge en hiervoor de nodige aandacht te vragen bij de Staatssecretaris en Minister van I&M en de Minister van V&J. Wij hopen dat u uw ogen niet sluit voor de problematiek (zowel veiligheidstechnisch als financieel) waar wij als gemeenten, maar vooral onze burgers, na vaststelling van het Basisnet Spoor mee te maken krijgen. Wij zouden graag zien dat u bij de vaststelling van het Basisnet Spoor de Staatssecretaris van I&M verzoekt om:

- Op zeer korte termijn te komen tot een volstrekt helder beeld van de woningen die onder een saneringsregeling komen te vallen en van de percelen die ruimtelijk worden beperkt.
- Te komen tot een open en transparante sanerings-/planschaderegeling (bijv. in de vorm van een Ministeriële regeling).

- Op MIRT-niveau prioriteit te geven aan een goederenspoorverbinding buiten de woonkernen om (Robel) en een onderzoek naar de haalbaarheid ervan al in 2013/2014 te starten.
- Te komen met een pakket lokatiespecifieke maatregelen om de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in het gebied, op korte termijn, te versterken.
- Op bestuurlijk niveau een gesprek met de colleges van B&W van beide gemeenten aan te gaan, over de gevolgen van het Basisnet Spoor voor de 2 gemeenten.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid de inhoud van deze brief toe te lichten.

We zien uw reactie met belangstelling tegemoet en spreken het vertrouwen, mede namens onze burgers uit, dat onze zorgen serieus worden genomen. Nogmaals onderstrepen wij het belang van de vaststelling van het Basisnet Spoor, waarmee belangrijke veiligheidswinst voor Nederland wordt behaald, maar we vragen hierbij wel de gevolgen voor onze gemeenten in ogenschouw te nemen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Moerdijk,  
de loco-gemeentesecretaris, de loco-burgemeester,

Dhr. B.G.M. Cornel

Dhr. L. Koevoets

Burgemeester en wethouders van Halderberge,  
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

Mevr. Mr. C.G. Jacobs

Dhr. G.A.A.J. Janssen

- i.a.a.
- Minister van Infrastructuur & Milieu
  - Staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu
  - Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant
  - Regio West-Brabant
  - Provincie Noord-Brabant; Taskforce Brabantroute

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 9 juli 2013 15:34  
**Aan:** - DGMI  
**CC:**

**Onderwerp:** TRIM: Verzoek tot overleg over Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen  
**Bijlagen:** memo\_feitenblad.doc

**TRIM-Recordnummer:** IENM/BSK-2013/214505

Geachte

Tijdens het laatste overleg met u en de wethouders van Halderberge, Moerdijk en Roosendaal is u nogmaals toegezegd dat wij ambtelijk zouden reageren op het zogenaamde feitenblad.

In bijgevoegde bijlage treft u deze reactie aan.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet.

Senior Beleidsadviseur

Gemeente Roosendaal  
Team Ruimte

> Ontmoeten, verbinden, samenwerken

#### DISCLAIMER

Als dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, vragen wij u dit aan de afzender te melden en het bericht uit uw bestanden te verwijderen. U mag dit bericht niet verder verspreiden.

De gemeente Roosendaal controleert haar uitgaande e-mail op aanwezigheid van virussen.

Geachte

F89  
Bylage

Naar aanleiding van ons recent overleg en uw verzoek om te reageren op uw concept-brief inzake het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over spoor en het feitenblad voor de gemeente Roosendaal wil ik u het volgende mededelen.

De invoering van het basisnet is een dossier dat vele jaren in onze gemeente speelt. Voor Roosendaal zijn veiligheid van onze bevolking en leefbaarheid in de spoorzone belangrijke uitgangspunten geweest. Ook nu, in deze fase van de planvorming is ons college van mening dat duidelijkheid en transparantie voor onze burgers van het allergrootste belang is.

De toename van het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen over de spoor door Roosendaal zal naar verwachting fors zijn. Dit zal Roosendaal op het gebied van leefbaarheid, geluidhinder en wachttijden bij spoorwegovergangen veel hinder gaan opleveren.

Al jaren bepleiten wij de aanleg van een vrijliggend goederenspoor en erkent de gemeente Roosendaal de voordelen die de zogenaamde VEZA-bocht zou kunnen hebben voor de veiligheid. Wij worden daarin gesteund door de gemeenten in de regio West-Brabant.

Eerder in het proces ontving u van ons een ambtelijke reactie op de feitenbladen en zijn onze bevindingen in verschillende vergaderingen met u doorgenomen. Ik wil die reacties met deze brief bekrachtigen.

- De technische aspecten van het feitenblad zijn correct;
- Het aantal kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour in het feitenblad klopt. Er is eerder voor, en ook met u de ons bekende zogenaamde latente bestemmingsplancapaciteit in beeld gebracht. Ik wijs u er echter op dat het mogelijk is dat er nog meer latente bestemmingsplancapaciteit aanwezig kan zijn. Het is uw verantwoordelijkheid om eventuele knelpunten hierin op te lossen;
- De wijze waarop de sanering van panden wordt opgepakt, het zogenaamde "maatwerk", is voor wat ons betreft niet duidelijk genoeg. Ook de "beleidslijn" die op dit onderwerp is uitgebracht kan voor ons eindigen in een ongewenste situatie. Ik wil voor de gemeente Roosendaal garantstelling dat de sanering plaatsvindt zonder financiële risico's voor de gemeente op een wijze waarop ook het belang van onze burgers wordt gerespecteerd. In het "maatwerk" staan wij open om daar nadere afspraken over te maken.
- In het tweede van het feitenblad verwijst u naar afspraken en eerdere overleggen. Ik wijs u er op dat wij hebben gereageerd op het verslag van de vergadering van 4 april 2012 waarin wij o.a. diepte en scherpte hebben willen aanbrengen in de wijze waarop planschade wordt gehanteerd. Ik vraag u te komen tot een open en transparante sanerings-/planschaderegeling (bijv. in de vorm van een Ministeriele regeling en/of een inpassingsplan). De gemeente Roosendaal heeft daarnaast duidelijk gemaakt dat in het kader van het "maatwerk" tot nu toe informatie is verstrekt maar dat er nog geen concrete afspraken zijn gemaakt. Het bepalen van de risico's en het saneren van eventuele kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour is uw verantwoordelijkheid.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Senior Beleidsadviseur  
Team Ruimte  
Gemeente Roosendaal



**Van:** j@moerdijk.nl  
**Verzonden:** donderdag 15 augustus 2013 11:48  
**Aan:** DGMI;  
**CC:** i@brandweermwb.nl; DGMI  
**Onderwerp:** Eerste kamerbehandeling basisnet spoor / bewonersbijeenkomst gemeente moerdijk 16 september à's.

Goedemorgen heren,

Voor de vakantie heeft de eerste kamerbehandeling van het wetsvoorstel basisnet spoor plaatsgevonden. We zijn blij met de toezeggingen die de staatssecretaris heeft gedaan voor ons specifiek traject. Enerzijds om een gesprek met onze besturen aan te gaan en anderzijds om goede afspraken te maken, ook over de sanering en planschade. Ook de toezegging van middelen voor onder andere ons spoortraject en het maken van concrete afspraken hierover is een belangrijk punt.

Graag zou ik, eventueel ook met de gemeente halderberge erbij, een overleg met u beiden hebben om concrete afspraken te maken over de te saneren objecten, etc.

Ook wil ik bij u de communicatie met onze burgers en raadsleden onder de aandacht brengen. Op 16 september 2013 (avond) willen we een informatie-avond over de consequenties van het basisnet voor onze burgers organiseren (waar we ook de raadsleden voor uitnodigen). We willen dit graag samen met veiligheidsregio en omgevingsdienst organiseren. Het zou goed zijn wanneer u hier ook een toelichting zou kunnen verzorgen. Bij de avond zullen ook onze burgemeester en wethouder Punt aanwezig zijn.

Ik zou het op prijs stellen om op een zo kort mogelijke termijn met u een gesprek te hebben om een aantal zaken constructief op te pakken. Graag verneem ik van u wanneer u daarvoor ruimte heeft binnen uw agenda. Ook zou ik het op prijs stellen wanneer u aanwezig kunt zijn en een rol kunt spelen op 16 september.

Verder wil ik u mede namens mijn bestuur verzoeken uw staatssecretaris een voorstel te doen voor een gesprek met onze bestuurders, wellicht gecombineerd met de bestuurders van halderberge en Roosendaal inzake de situatie en de toezeggingen gedaan tijdens de kamerbehandeling.

Bij voorbaat dank voor uw inspanningen en reactie.

Groeten,

Verstuurd vanaf mijn iP

--

**Proclaimer:**

De gemeente Moerdijk streeft naar een optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van vragen.

Mocht deze mail toch niet voor u bestemd zijn, wilt u dan de afzender hiervan op de hoogte stellen? Voor informatie over de gemeente Moerdijk, gemeentelijk beleid en gemeentelijke producten en diensten en servicenormen kunt u terecht op [www.moerdijk.nl](http://www.moerdijk.nl).

Reageert u via de e-mailadressen van de website dan ontvangt u binnen 5 werkdagen bericht.

De gemeente Moerdijk maakt geen gebruik van e-mail voor het bekendmaken van besluiten of het sluiten van overeenkomsten. Ook aanvaardt de gemeente geen aansprakelijkheid bij onjuiste ontvangst.

**Bijeenkomst Basisnet Spoor**

Datum: vrijdag 6 september van 9.30 – 11.00 uur

Locatie: Den Haag, Plesmanweg 1-6 te Den Haag, vergaderzaal F00.06

*Genodigden:*

(gemeente Halderberge)  
(gemeente Halderberge)  
(gemeente Moerdijk)  
(Veiligheidsregio)  
(ministerie IenM, procesmanager Basisnet)  
(ministerie IenM, beleidsmedewerker Basisnet)  
(Rijkswaterstaat, West Nederland Zuid)

*Agenda:*

1. Opening en voorstelronde
2. Informatiebijeenkomsten Moerdijk (16 september) en Halderberge (18 september)
  - Rol IenM en welke boodschap?
3. Kwetsbare objecten
  - Definitie kwetsbare objecten (zie bijgevoegde beleidslijn zoals opgenomen in brief aan Tweede Kamer met kenmerk 32862, nr. 53 bijlage 1)
  - Kwetsbare objecten in de gemeenten
4. Extra geld voor hulpverlening en zelfredzaamheid
  - Tijdens behandeling in Eerste Kamer in juli 2013 heeft Staatssecretaris Wilma Mansveld toegezegd om voor traject Moerdijk – Roosendaal extra geld beschikbaar te stellen voor hulpverlening en zelfredzaamheid (totaal € 5 miljoen).
  - Zijn er ideeën hoe dit budget te besteden?
  - Zijn er ideeën welke financiële constructie daarbij past?
5. Afronding feitenbladen
6. Kopmaken
7. Rondvraag

**Van:** @halderberge.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 10 september 2013 20:22  
**Aan:** DGMI; i@moerdijk.nl) DGMI;  
**CC:**  
**Onderwerp:** verzoek  
**Bijlagen:** 1309XX informatiebijeenkomst over basisnet spoor.doc; Uitnodiging inwoners Oudenbosch def.pdf; Uitnodiging inwoners Bosschenhoofd def.pdf  
**Urgentie:** Hoog

Beste

Zouden we alvast jullie presentaties kunnen ontvangen voor de informatiebijeenkomsten over het basisnet spoor. Graag uiterlijk a.s. vrijdag. Dit op verzoek en tbv het vooroverleg met onze betrokken bestuurders.

Bijgevoegd ter informatie het persbericht en de uitnodiging zoals die aan de bewoners van de spoorzone is verzonden.

Vriendelijke groet,

Aan de ontvangst/verzending van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Halderberge sluit voorts iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele onjuistheden of onvolledigheden die in dit bericht voorkomen. De rechtsgevolgen die gemeentelijke brieven, besluiten, overeenkomsten etc. beogen, kunnen alleen worden ontleend aan de daartoe op schrift gestelde documenten

Aan de bewoners

Uw brief van : -  
Uw kenmerk :  
Nadere informatie bij :  
Doorkiesnummer :  
Ons kenmerk : 281060  
Onderwerp : Informatiebijeenkomst gevolgen "wet Basisnet Spoor" Oudenbosch, 5 september 2013

Geachte heer, mevrouw,

Over de spoorlijn die langs de kern Oudenbosch loopt, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Deze hoeveelheden zullen de komende jaren toenemen, vanwege de groei die voor het spoorvervoer wordt verwacht. De verwachte groei en de risicoruimte is vastgelegd in de wet Basisnet Spoor.

In juli 2013 heeft behandeling van de wet Basisnet Spoor plaatsgevonden in de Eerste Kamer en is de Wet Basisnet gepubliceerd in de Staatscourant. De inwerkingtreding van de wet wordt in januari 2014 verwacht. De gevolgen van deze Wet Basisnet en de toename van het spoorvervoer gevaarlijke stoffen door onze gemeente staan nu vast.

Wij willen u hiervan graag nader op de hoogte te stellen, tijdens een informatiebijeenkomst voor de bewoners van de spoorzones Oudenbosch en Bosschenhoofd. Deze wordt gehouden op 18 september 2013 van 19.30 – 21.30 uur in Fidei et Arti te Oudenbosch. Tijdens deze informatiebijeenkomst wordt u door de gemeente, de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu bijgepraat over het "Basisnet Spoor", de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de consequenties voor u als bewoner in de spoorzone.

Voor vragen kunt u rechtstreeks contact opnemen met onze coördinator Externe Veiligheid, via bovenstaand telefoonnummer of via de e-mail @halderberge.nl. Wij ontmoeten u graag op 18 september a.s.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
de secretaris de burgemeester,

Mevrouw ~~nr.~~ D.G. Jacobs

De heer ~~G.A.A.J. Janssen~~

Van: DGMI  
Verzonden: vrijdag 13 september 2013 9:46  
Aan:  
CC: DGMI; (WNZ)  
Onderwerp: Conceptverslag Basisnet Spoor overleg 6 september jl.  
Bijlagen: 130906 Overleg met gemeenten Halderberge en Moerdijk.docx

F94

Geachte dames, heren,

Hierbij doe ik u het conceptverslag toekomen van het overleg van afgelopen vrijdag.

Voor wat betreft het uitgereikte rapport inzake kwetsbare objecten Halderberge het volgende.

heeft deze week op locatie gekeken naar de panden die genoemd zijn in het rapport.

Vooralsnog is er, uitgaande van de beleidslijn 'kwetsbare objecten langs basisnetroutes' geen reden om aan te nemen dat er meer kwetsbare objecten in de gemeente zijn dan en mogelijk

Zoals besproken zal IenM als enige in de presentatie ingaan op de kwetsbare objecten in de gemeente. Dit om te voorkomen dat er op de avond zelf onduidelijkheden zullen ontstaan.

De presentatie van IenM voor de bijeenkomst Halderberge zal ik maandag aan u doen toekomen.

Met vriendelijke groet,

beleidsmedewerker Basisnet

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Directie Veiligheid & Risico's**

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 13 september 2013 9:55  
**Aan:** DGMI; -  
**CC:** - DGMI (WNZ)  
**Onderwerp:** RE: Conceptverslag Basisnet Spoor overleg 6 september jl.

Geachte heer beste

Dank voor het opstellen en toezenden van het conceptverslag. A.s. maandag hebben wij als gemeenten en veiligheidsregio een overleg en zullen dan dit concept bespreken. Daarna zullen we bij u terugkomen met een gezamenlijke reactie en evt. aanvullingen op dit verslag.

U heeft het in uw e-mail over het inventarisatiedocument van de gemeente Halderberge. Een tijd geleden heb ik u het rapportje van de gemeente Moerdijk toegezonden. Ik neem aan dat u dat ook heeft beoordeeld?

Groeten,

**Van:** DGMI | @minienm.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 13 september 2013 9:46  
**Aan:**  
**CC:** DGMI; (WNZ)  
**Onderwerp:** Conceptverslag Basisnet Spoor overleg 6 september jl.

Geachte dames, heren,

Hierbij doe ik u het conceptverslag toekomen van het overleg van afgelopen vrijdag.

Voor wat betreft het uitgereikte rapport inzake kwetsbare objecten Halderberge het volgende. heeft deze week op locatie gekeken naar de panden die genoemd zijn in het rapport. Vooralsnog is er, uitgaande van de beleidslijn 'kwetsbare objecten langs basisnetroutes' geen reden om aan te nemen dat er meer kwetsbare objecten in de gemeente zijn dan en mogelijk

Zoals besproken zal IenM als enige in de presentatie ingaan op de kwetsbare objecten in de gemeente. Dit om te voorkomen dat er op de avond zelf onduidelijkheden zullen ontstaan.

De presentatie van IenM voor de bijeenkomst Halderberge zal ik maandag aan u doen toekomen.

Met vriendelijke groet,

beleidsmedewerker Basisnet

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Directie Veiligheid & Risico's**

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

--

**Proclaimer:**

De gemeente Moerdijk streeft naar een optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van vragen.

Mocht deze mail toch niet voor u bestemd zijn, wilt u dan de afzender hiervan op de hoogte stellen?

Voor informatie over de gemeente Moerdijk, gemeentelijk beleid en gemeentelijke producten en diensten en servicenormen kunt u terecht op [www.moerdijk.nl](http://www.moerdijk.nl).

Reageert u via de e-mailadressen van de website dan ontvangt u binnen 5 werkdagen bericht.

De gemeente Moerdijk maakt geen gebruik van e-mail voor het bekendmaken van besluiten of het sluiten van overeenkomsten. Ook aanvaardt de gemeente geen aansprakelijkheid bij onjuiste ontvangst.

## Overleg gemeenten Halderberge en Moerdijk – 6 september 2013

F94  
BIJLAGE

(RWS),  
(Halderberge), (Moerdijk), (Veiligheidsregio)

### Informatiebijeenkomsten

18 september Halderberge/23 september Moerdijk/in beide gemeenten volgt hetzelfde programma.

Doel: eerste kennismaking met Basisnet en bewustwording burgers. Tevens informatie over wanneer ze belanghebbenden zijn.

Er zal spanning zijn in de zaal tussen degene mogelijk vergoeding planschade krijgen en degene die dat niet krijgen.

19.30 – 21.30 uur:

- Introductie door burgemeester (10 minuten)
- presentatie over Basisnet Spoor (20 minuten)
- presentatie over context vervoer gevaarlijke stoffen, 2<sup>e</sup> maasvlakte, Betuweroute, cluster van havens en industrieën, kan mis gaan, aandacht zelfredzaamheid (20 minuten).
- presentatie gemeenten over gemeentelijke taken en verantwoordelijkheden (20 minuten).
- pauze, vragen op papier, vragen bundelen en verdelen (circa 15 minuten).
- na pauze vragen beantwoorden (30 minuten).

Moerdijk: bewoners vanaf 200 meter aan beide zijden van het spoor zijn uitgenodigd (circa 400 mensen), verwachte opkomst 150 -200 personen. Ook Raadsleden (die deels dicht bij spoor wonen) en pers.

*Afspraak:* presentaties worden uiterlijk twee dagen voorafgaande aan de bijeenkomst met elkaar gedeeld om te zorgen dat afstemming plaatsvindt.

### Kwetsbare objecten

IenM geeft uitleg over begrip kwetsbaar object zoals opgenomen in de beleidslijn 'verwerven woningen langs basisnetroutes'. Deze beleidslijn is in juni 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd (zie kamerstukken 32862, nr. 53).

Gemeenten vinden dit een te beperkte definitie en verwachten in de toekomst mogelijke claims, waar de aanbouw binnen de veiligheidszone valt.

Het rapport "Inventarisatie spoorzone Gemeente Halderberge" van de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant is ter vergadering uitgereikt. IenM zal hierop reageren met als uitgangspunt de definitie van kwetsbaar object zoals opgenomen in de beleidslijn.

Afgesproken wordt dat als blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dat dan in overleg met gemeente bezien zal worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Tevens zegt IenM toe dat wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zij in overleg met de gemeenten zal treden.

IenM zal niet meewerken aan een nader onderzoek naar planschade. Gemeenten hebben al ruimschoots de tijd gehad om dit uit te zoeken. Vooralsnog gaat IenM er daarom van uit dat er geen sprake is van planschade en zijn hiervoor geen middelen gereserveerd.



#### Veiligheidszone maken op provinciale risicokaart

IenM geeft aan de gegevens voor Basisnet Weg en Spoor al geruime tijd bij het IPO zijn aangeleverd om te verwerken in de risicokaart. Killaars vermoedt dat IPO aanpassingen pas dan wil toevoegen als Basisnet formeel in werking is getreden.

#### Extra geld voor hulpverlening en zelfredzaamheid

IenM doet verzoek aan regio om met voorstel te komen voor aan maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening (€ 5 mln). Randvoorwaarde is dat dit budget in 2013 in zijn geheel moet zijn overgeboekt.

Killaars geeft aan de Veiligheidsregio al afspraken heeft gemaakt met de drie betrokken gemeenten (Halderberge, Moerdijk en Roosendaal) en is bezig met een stappenplan. Gedacht wordt aan maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, bluswater, opvang van bluswater, informatiesystemen en versnellen van repressie.

IenM dient dit budget formeel bij Najaarsnota te regelen. Daarom moet stappenplan en wijze van financiering voor 15 oktober bekend zijn bij het ministerie. De gemeenten zullen het stappenplan vóór deze datum aan IenM ter goedkeuring voorleggen en laten weten via welk loket zij de financiering wensen.

#### Kopmaken/ Verslag bestuurlijk overleg 17 mei 2013

Gemeenten willen dat de vervoersstroom kopmaken Lage Zwaluwe in mindering wordt gebracht op de vervoersstroom in de tabel Basisnet Spoor; binnen dit plafond kan een deel van het vervoer dan zo nodig in Lage Zwaluwe kopmaken. Tevens heeft Moerdijk in genoemd overleg al aangegeven dat bedrijfsleven op Industrieterrrein Moerdijk heeft aangegeven dat de vervoersstroom van en naar het terrein te laag is opgenomen in Basisnet.

IenM stelt voor dat de gemeenten en het havenschap in de inspraakronde van de Basisnetregeling (vanaf circa 15 oktober 2013 een periode van vier weken) hun wensen aangeven, zodat mogelijke aanpassingen in het kader van de inspraak kunnen worden doorgevoerd. Mochten de gemeenten in onderling overleg toch een deel van het transport in Lage Zwaluwe in plaats van Roosendaal laten kopmaken, bijvoorbeeld een bloktrein met LPG wagons, dan moet dit uit de wensen van de gemeenten blijken. Dit deel zal dan in het risicoplafond blijven.

#### Afronding feitenbladen

De afspraken uit dit overleg worden opgenomen in de feitenbladen. De feitenbladen worden afgerond na de bewonersbijeenkomsten in beide gemeenten.

#### Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

Van: - DGMI  
 Verzonden: vrijdag 20 september 2013 14:39  
 Aan:  
 CC: . omwb.nl; DGMI; @brandweermwb.nl;  
 (WNZ)  
 Onderwerp: RE: Informatie bijeenkomst burgers basisnet spoor a.s. maandagavond 23 september  
 Bijlagen: Presentatie informatiebijeenkomst gemeente Moerdijk over Basisnet Spoor, 20130923.pptx

Beste

Hierbij de presentatie van IenM voor de informatiebijeenkomst Moerdijk.

Graag wil ik je er op attenderen dat op het traject langs Zevenbergschen Hoek in Basisnet geen zeer giftige vloeistoffen geprognosticeerd zijn. Jij hebt daar nu 1.000 kwe staan. Hetzelfde geldt voor traject langs Moerdijk. Daar staan geen 1.040 kwe zeer giftige vloeistoffen geprognosticeerd. Ik verzoek je om deze gegevens in je presentatie aan te passen zodat we eenduidige informatie verstrekken.

We zorgen dat we vanaf 19.00 uur op de locatie (De Borgh, IJshof 1 te Zevenbergen) aanwezig zijn.

Naas. en ik zal ook van Rijkswaterstaat aanwezig zijn. Hij is de contactpersoon van IenM die de aankoop van kwetsbare objecten begeleidt.

Tot maandagavond.

beleidsmedewerker Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
 Directie Veiligheid & Risico's  
 JG | Den Haag |  
 | Den Haag

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: @moerdijk.nl]  
 Verzonden: vrijdag 20 september 2013 12:22  
 Aan: DGMI; DGMI; @brandweermwb.nl  
 C: @omwb.nl  
 Onderwerp: FW: Informatie bijeenkomst burgers basisnet spoor a.s. maandagavond 23 september

TKN.

Tot maandag allen.

Groeten,

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van:

Verzonden: donderdag 19 september 2013 16:43

Aan:

CC:

Onderwerp: Informatie bijeenkomst burgers basisnet spoor a.s. maandagavond 23 september

Goedemiddag burgemeester,

Bijgevoegd treft u de presentaties aan van mij, het ministerie (is de presentatie voor halderberge; maar het verhaal dat ze bij ons vertellen zal niet veel afwijken), de veiligheidsregio en de 3 openingsheets alsmede een aantal steekwoorden die ik voor u heb voorbereid.

Verder zal er rond het weekend nog een Q&A lijst van halderberge voorbij komen.

Het is verder de bedoeling dat de burgers hun vragen tijdens de bijeenkomst op een kaartje schrijven en in de pauze aan ons geven. aan het einde van de presentaties worden de vragen dan door de vakinhoudelijken, u en cors punt beantwoord.

We zitten maandagavond in de grote zaal van de Borgh. Ik ben er zelf rond 19.10 uur. Ik zorg dat van tevoren alle presentaties, etc. klaarligt.

Tot morgen.

Groeten,

--

Proclaimer:

De gemeente Moerdijk streeft naar een optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van vragen.

Mocht deze mail toch niet voor u bestemd zijn, wilt u dan de afzender hiervan op de hoogte stellen?

Voor informatie over de gemeente Moerdijk, gemeentelijk beleid en gemeentelijke producten en diensten en servicenormen kunt u terecht op [www.moerdijk.nl](http://www.moerdijk.nl).

Reageert u via de e-mailadressen van de website dan ontvangt u binnen 5 werkdagen bericht.

De gemeente Moerdijk maakt geen gebruik van e-mail voor het bekendmaken van besluiten of het sluiten van overeenkomsten. Ook aanvaardt de gemeente geen aansprakelijkheid bij onjuiste ontvangst.

**Van:** DGMI  
**Verzonden:** vrijdag 20 september 2013 14:44  
**Aan:**  
**Onderwerp:** Verslag gemeente Roosendaal Basisnet spoor 20130912  
**Bijlagen:** Verslag gemeente Roosendaal Basisnet spoor 20130912.docx

Beste

Hierbij een kort verslag van het overleg van 12 september 2013.  
Mocht je nog opmerkingen en aanvullingen ed. hebben dan verneem ik die graag van je.  
Groet,

beleidsmedewerker Basisnet

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Directie Veiligheid & Risicobeperking**

## Verslag overleg Basisnet Spoor op 12 september 2013 in stadskantoor Roosendaal

F97  
Bijlage

Aanwezigen : (wethouder Roosendaal), (ministerie IenM),  
(ministerie IenM), (beleidsadviseur Roosendaal),  
(programmamanager mobiliteit regio West Brabant)

### Opening en mededelingen

heet een ieder hartelijk welkom. Per 1 oktober wordt hij burgemeester van Woensdrecht. De wethouder die vanaf dat moment Basisnet in zijn portefeuille krijgt is wethouder

zal zich inspannen om ook in zijn nieuwe functie lid te blijven van de Stuurgroep Basisnet.

### Kopmaken

Er worden drie opties besproken:

1. kopmaken in Lage Zwaluwe (de situatie zoals in Basisnet geregeld).
2. kopmaken in Roosendaal.
3. kopmaken in Lage Zwaluwe voor de meest gevaarlijke stoffen en kopmaken in Roosendaal voor de overige stoffen.

zal proberen om samen met Halderberge en Moerdijk tot optie 3 te komen en dit in een brief naar het ministerie IenM te sturen voor 1 oktober 2013. Een gezamenlijk voorstel maakt meer kans. Mocht niet dit lukken dan kan gemeente een reactie geven in de consultatieronde van de 'regeling Basisnet'.

### Extra geld voor zelfredzaamheid en hulpverlening

In Eerste Kamer heeft Staatssecretaris Mansveld toegezegd dat voor de trajecten Elst – Oldenzaal en Roosendaal – Moerdijk een budget van € 5 mln wordt vrijgemaakt voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Omdat voor traject Elst – Oldenzaal begin 2014 eerst besluitvorming PHS Goederenroute Oost-Nederland moet worden afgerond zal daar op korte termijn geen extra budget naar toe gaan.

Daarom is € 5 mln beschikbaar voor traject Roosendaal – Moerdijk. Randvoorwaarde van IenM is dat dit budget in 2013 moet worden overgeboekt. Er dient voor 15 oktober door de regio een plan van aanpak bij het ministerie IenM te worden ingeleverd ten behoeve van de Najaarsnota.

van de Veiligheidsregio is bezig met een plan van aanpak en heeft aangegeven dit in overleg met de drie gemeenten te doen. Dit kwam in het overleg tussen ministerie IenM met Halderberge en Moerdijk op 6 september aan de orde.

Roosendaal zal in overleg met Halderberge, Moerdijk en de Veiligheidsregio een plan van aanpak opstellen.

### Bewonersbijeenkomsten

Gemeenten Halderberge en Moerdijk organiseren bewonersbijeenkomsten over Basisnet Spoor (respectievelijk 18 en 23 september). concludeert hieruit dat het geen zin meer heeft om het in mei afgesproken overleg met de drie gemeenteraden te organiseren. legt de voorbereiding hiervan stil en zal in plaats daarvan bezien wanneer in Roosendaal een bewonersbijeenkomst kan worden georganiseerd.

In het overleg van 6 september met Halderberge en Moerdijk is afgesproken:

“dat als blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dat dan in overleg met gemeente bezien zal worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Tevens zegt IenM toe dat wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zij in overleg met de gemeenten zal treden. IenM zal niet meewerken aan een nader onderzoek naar planschade. Gemeenten hebben al ruimschoots de tijd gehad om dit uit te zoeken. Vooralsnog gaat IenM er daarom van uit dat er geen sprake is van planschade en zijn hiervoor geen middelen gereserveerd."

#### **Brief regio West Brabant**

merkt op aan dat de regio heeft geconstateerd dat belangrijke gegevens in MIRT/VAR studie ontbraken. Onderwerp Robellijn zal in het aanstaande bestuurlijke overleg MIRT Zuid-Vleugel worden geagendeerd. Bezwaar van regio is dat 2018 te vrijblijvend in de toekomst ligt.

meldt dat de brief binnenkort via Staatssecretaris Mansveld zal worden verstuurd. Strekking is dat het ministerie IenM geen aanleiding ziet om het onderzoek externe veiligheid ten behoeve van studie Robel te vervroegen naar 2014.

#### **Afronding feitenblad**

Het feitenblad kan worden afgerond.

#### **Rondvraag**

wenst

veel succes in zijn nieuwe baan.

**Van:** @roosendaal.nl]  
**Verzonden:** donderdag 3 oktober 2013 16:07  
**Aan:** - DGMI  
**CC:** DGMI;  
**Onderwerp:** Informatie bijeenkomst Basisnet Spoor/Externe Veiligheid  
**Urgentie:** Hoog

Beste

Zoals ik je al telefonisch heb meegedeeld bevestig ik door middel van deze email de boodschap dat de informatiebijeenkomst Basisnet Spoor/Externe Veiligheid op **30 oktober a.s. in Roosendaal** vanaf **19.30 tot 22.00 uur**. (inloop vanaf 19.00 uur) definitief zal plaatsvinden.  
 De locatie waar de bijeenkomst wordt gehouden is:

**Theatercafé Schouwburg de Kring**  
**Kerkstraat 1**  
**4701 HT Roosendaal**

De globale opzet is vergelijkbaar met de informatieavond zoals deze in de gemeente Halderberge is gehouden. Het eerste deel van de bijeenkomst is ingepland voor een drietal presentatie, te weten:

- 1) 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen Spoor' door , min. I&M
- 2) 'Vragen, nu of later door' , Brandweer Midden- en West-Brabant
- 3) 'Roosendaal en het Basisnet Spoor' , gemeente Roosendaal

Voor de pauze is het mogelijk tot het stellen/indienen van vragen en zal er na de pauze door het team van sprekers de vragen (gerubriceerd) worden beantwoord.

Ik zal op korte termijn, telefonisch contact opnemen om een en ander met je te kunnen bespreken.  
 Tot zover de eerste informatie.

Met vriendelijke groet,

Adviseur Strategie

Gemeente Roosendaal  
 Afdeling Strategie

> Ontmoeten, verbinden, samenwerken



## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Halderberge  
College van Burgemeester en Wethouders

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

2  
Contactpersoon

Datum **07 OKT. 2013**  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor:  
feitenblad

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/5524

Uw kenmerk  
274689

Bijlage(n)  
1

Geacht College,

Met het wetsontwerp Basisnet wordt de spanning beheerst tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. De Eerste Kamer heeft in juli 2013 ingestemd met de wet Basisnet. Afhankelijk van een tijdige afronding van de onderliggende regelgeving zal Basisnet per 1 januari 2014 van kracht worden.

Voor uw gemeente is ten behoeve van Basisnet Spoor een feitenblad gemaakt. Deze treft u aan als bijlage. Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Een conceptversie van dit feitenblad is in maart 2013 voorgelegd aan uw gemeente. In mei 2013 heeft u middels een brief (kenmerk 274689) een reactie gegeven. Op 17 mei 2013 is er een overleg geweest over Basisnet met het ministerie IenM en de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal. Voor uw gemeente waren de . . . en de heer . . . aanwezig. De relevante afspraken uit dit overleg zijn opgenomen in het feitenblad.

#### *Invloed van generieke maatregelen*

Eén van de generieke maatregelen die de vaststelling van de risicoplafonds in Basisnet ondersteunen, is het convenant 'Warme-Bleve-vrij samenstellen en rijden van treinen' dat de minister van IenM in mei 2012 heeft gesloten met 23 bedrijven die goederentreinen met brandbare gassen samenstellen of beladen en bedrijven die voor het vervoer daarvan zorg dragen. Dit convenant, dat per 1 januari 2013 effectief in werking is getreden, bevat concrete afspraken om treinen Warme-Bleve-vrij samen te stellen en te laten rijden, een meldings- en verantwoordingsplicht voor bedrijven indien het niet mogelijk blijkt een trein Warme-bleve-vrij samen te stellen en een rapportageplicht voor de minister hierover richting Tweede Kamer. Alle convenant partijen zullen zich inspannen om ook het internationaal vervoer met bestemming Nederland en het transitovervoer zoveel mogelijk Warme Bleve vrij te krijgen. De deelnemende ondernemingen geven hiermee blijk van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. De eerste rapportage wordt in 2014 naar de Tweede Kamer gestuurd en gaat over



jaar 2013. Dit is tevens het moment dat ik u nader kan informeren over de hoeveelheid treinen met LPG-ketelwagons en het percentage warme-BLEVE-vrij rijden op de trajecten in uw gemeenten.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Datum

#### *Chloorvervoer*

In paragraaf 4.3. van de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel Basisnet is beschreven hoe in de toekomst zal worden omgegaan met chloorvervoer.

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/5524

Uitgangspunt is dat, nu met het tussen het Rijk en AKZO gesloten chloorconvenant een einde is gekomen aan het structureel vervoer van chloor over het spoor, niet opnieuw spoorvervoer van chloor op gang zal komen. De minister van IenM zal daarom na inwerkingtreding van de wet een besluit nemen waarbij het spoorvervoer van chloor wordt verboden. Slechts in die gevallen dat een andere wijze van vervoer redelijkerwijs niet beschikbaar is én de minister van IenM van oordeel is dat het vervoer ten behoeve van het maatschappelijk belang noodzakelijk is, kan een ontheffing op dat verbod worden verleend. Dit betekent dat er in de toekomst geen chloorvervoer door Halderberge zal plaatsvinden zolang de minister daarvoor geen ontheffing heeft verleend.

#### *Robellijn*

In het bestuurlijke overleg Basisnet van juli 2010 is afgesproken om een extern veiligheidsonderzoek naar een dedicated goederenlijn tussen Rotterdam en België uit te voeren in 2018. In uw brief verzoekt u om dit onderzoek te vervroegen naar 2014.

In 2012 heeft minister Schultz van Haegen de resultaten van een aantal "goederenstudies" aan de Tweede Kamer gestuurd [Kamerstuk 32 404, nr. 57 d.d. 12-07-2012]. In een van die studies is het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor onderzocht ("Lange termijnperspectief spoorgoederenvervoer", TNO, mei 2012).

Deze actuele onderzoeksresultaten geven geen reden om het toegezegde onderzoek op de spoorverbinding door West-Brabant te vervroegen.

#### *Kwetsbare objecten en planschade*

De 'milie sanering' is een uitvloersel van de aangenomen motie in de Tweede Kamer inzake saneringen rond Schiphol (kenmerk kamerstuk 27603, nr. 74). Strekking van deze motie is dat bewoners naast een verhuisrecht ook een blijfrecht hebben, waardoor ze niet tegen hun wil gedwongen kunnen worden om te verhuizen. Bij Basisnet is sprake van enkele tientallen te saneren objecten in een beperkt aantal gemeenten. Daarom is er voor gekozen om voor Basisnet geen publiekrechtelijke saneringsregeling op te stellen, maar de sanering langs privaatrechtelijke weg aan te pakken. Dat biedt tevens de mogelijkheid tot maatwerk in overleg met gemeente en eigenaar.

Ten behoeve van de rechtszekerheid van betrokkenen heeft het ministerie van IenM op 1 juni 2013 een beleidslijn met duidelijke toetsingscriteria naar de Tweede Kamer gestuurd.

In overleg met de gemeente is geïnventariseerd welke objecten er (gedeeltelijk) in de veiligheidszone staan en welke hiervan kwetsbare objecten zijn. Op ambtelijk niveau is hierover een aantal keren overleg met uw gemeente geweest. Op basis van de door uw gemeente verstrekte gegevens leid ik af dat het in uw gemeente om één kwetsbaar object gaat. Op grond van dezelfde inventarisatie lijkt eventuele planschade beperkt of afwezig.

Op 6 september jl. heeft een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen het ministerie IenM en de gemeenten Halderberge en Moerdijk. In het feitenblad zijn

de nadere afspraken opgenomen over hoe zal worden omgegaan met aanbouwen.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Binnenkort worden de direct belanghebbenden van kwetsbare objecten door het ministerie van IenM per brief op de hoogte gesteld.

Datum

#### *Rampenbestrijding en hulpverlening*

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/5524

In juli 2013 heeft staatssecretaris Mansveld tijdens de behandeling van Wet Basisnet in de Eerste Kamer toegezegd voor het traject Roosendaal – Moerdijk € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Inmiddels is afgesproken dat de drie gemeenten voor 15 oktober 2013 een gezamenlijk voorstel richting het ministerie zullen indienen.

#### *Lokale maatregelen*

Er geldt in gemeente Halderberge een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit houdt in dat de gemeente extra aandacht dient te besteden aan toelating van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in dit gebied. Hieruit vloeien voor de gemeente geen kosten voort en is er geen reden voor compensatie. Wel zullen op grond van het Bouwbesluit 2012 aanvullende bouwvoorschriften gelden voor nieuwe en tijdelijke bouwwerken in dit gebied. De hogere bouwkosten als gevolg van deze bouwvoorschriften zullen, net als alle andere kosten die voortvloeien uit de eisen die het Bouwbesluit stelt aan bouwwerken, door de bouwer c.q. de projectontwikkelaar worden betaald.

In het kader van Basisnet zijn de geplande seinen in Halderberge voorzien van ATB-vv.

#### *Emplacement*

In 2012 heeft ProRail aanvullend onderzoek gedaan naar de fysieke capaciteit en de geluidsruiimte op de emplacementen. Om Basisnet Spoor uit te kunnen voeren wordt voor geluid een belemmering ondervonden in de vergunning van emplacement Moerdijk en een fysieke belemmering in de sporenlay-out van emplacement Lage Zwaluwe.

Beide belemmeringen zijn volgens ProRail oplosbaar. Voor Moerdijk kan een ruimere vergunning worden aangevraagd. Voor Lage Zwaluwe kan afgezien worden van kopmaken. In dat geval zal het kopmaken in Roosendaal plaatsvinden. Bijkomend effect van deze keuze is dat men niet meer heen en weer hoeft te rijden op het traject tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. Dit verlaagt de risico's in de gemeenten Halderberge en Moerdijk.

De gemeente Roosendaal heeft in het overleg van 17 mei jl. aangegeven moeite te hebben met kopmaken in Roosendaal. Roosendaal vraagt het ministerie om het meest risicovolle deel van deze goederenstroom alsnog op Lage Zwaluwe kop te laten maken en de resterende handelingen in Roosendaal zo veilig mogelijk vorm te geven. Halderberge en Moerdijk hebben hun bereidheid uitgesproken om aan deze oplossing mee te werken. Afgesproken is dat de gemeenten hun wensen en bedenkingen terzake kenbaar maken bij de publicatie van de Regeling Basisnet.

In het kader van het emplacementen onderzoek komt de minister van IenM begin 2014 met een beslissing. Ik verwijs hiervoor naar de brief die de minister van IenM naar de Tweede Kamer heeft gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 32 862, nr. 29).

*Communicatie*

Op verzoek van uw gemeente heeft het ministerie van IenM op 18 september jl. een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de informatiebijeenkomst voor inwoners van uw gemeente over Basisnet Spoor.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETERIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR VEILIGHEID EN RISICO'S,

drs. ing. Peter Torbijn

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/5524

## Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Halderberge oktober 2013

### Invloed van generieke maatregelen

1. In het Basisnet Spoor zijn de risicoplafonds in Halderberge gebaseerd op het warme BLEVE vrij medium scenario (80% WBV samengesteld).

### Plaatsgebonden risico

In Halderberge is een PR  $10^{-6}$  contour berekend bij de risicoberekeningen voor het Basisnet Spoor van **maximaal 18 meter** gemeten vanuit het midden van de doorgaande spoorbundel. Zie tabel Basisnet Spoor voor exacte ligging.

### Groepsrisico

Het berekende groepsrisico zou bij ongewijzigd beleid ongeveer gelijk zijn aan 4 maal de oriëntatiewaarde. In het Basisnet Spoor, waarbij rekening is gehouden met generieke maatregelen is een groepsrisico van **1,6 maal de oriëntatiewaarde** berekend.

### Saneringsobjecten

Bij brief van 30 juni 2011 heeft de gemeente Halderberge een eerste inzicht gegeven in de mogelijke saneringsobjecten. Dit is gebeurd aan de hand van gegevens uit de tabel Basisnet Spoor. In brief Tweede Kamer (32862, nr. 53, juni 2013) is beleidslijn 'verwerven van woningen langs basisnetroutes' opgenomen. Op 27 juni 2013 heeft de gemeente de GIS-bestanden aan het min. IenM doen toekomen. Op 6 september 2013 heeft een ambtelijk overleg plaats gevonden tussen min. IenM, Halderberge en Moerdijk. Hierin is het volgende afgesproken:

○ blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dan zal in overleg met gemeente bezien worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire Risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zal het min. IenM in overleg met de gemeenten treden.

### Kaartmateriaal

Bij dit feitenblad zijn twee kaarten gevoegd. Hierop zijn aangegeven de trajectdelen conform de tabel Basisnet Spoor, de bevolkingsgegevens van de bouwplannen, de veiligheidszone en het hoogst berekende groepsrisico.

### Relevante bestuurlijke afspraken (bekrachtigd in Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010)

#### Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010):

5. Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor en Basisnet Weg worden gesaneerd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant, waarbij de huidige eigenaar/gebruiker zelf het moment van beëindiging van het gebruik kan bepalen.
6. De saneringskosten (geraamd op ongeveer € 30 miljoen) worden gefinancierd vanuit de begroting van IenM. Hiervoor wordt € 13 miljoen uit de nog beschikbare Rijksbrede Externe Veiligheidsmiddelen op de IenM-begroting ingezet en wordt additioneel € 17 miljoen vrijgemaakt op de IenM-begroting.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabantroute (4 juni 2010):

4. De veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen komen ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico.
6. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk – CTGG (9 juni 2010)

11. Alle partijen zullen zich inspannen om het internationaal vervoer met bestemming Nederland en het transitovervoer zo veel mogelijk Warme-BLEVE-vrij te krijgen om daarmee voldoende ruimte voor internationaal vervoer te garanderen.

#### Toezegging Staatssecretaris (Eerste Kamer, 2 juli 2013)

1. Het Rijk ziet in het kader van de mogelijk sterke toename van het vervoer reden om voor het traject Roosendaal-Oudenbosch-Zevenbergen € 5 mln uit te trekken te treffen maatregelen op het gebied van rampenbestrijding en hulpverlening.

#### Lokale Maatregelen

1. ProRail heeft in augustus 2011 van min. IenM opdracht (kenmerk IenM/BSK-2011/115699) gekregen om alle ATB-vv-seinen, die in het kader van Basisnet benodigd zijn, in de periode tot uiterlijk eind 2012 te realiseren. Er zijn in Halderberge 2 seinen voorzien van ATB vv (treinbeïnvloeding bij snelheid onder de 40 km/uur).
2. Langs de spoorbaanvakken in Halderberge zal een plasbrandaandachtsgebied (PAG) gaan gelden. Bouwplannen binnen 30 meter van de spoorlijn zullen aan aanvullende/specifieke bouwkundige voorschriften moeten voldoen.

#### Overige afspraken

#### Rapportage: 'Resultaten capaciteitsanalyse emplacementen bij Ontwerp Basisnet Spoor, versie na besluitvorming in Stuurgroep Basisnet op 3 februari 2011' (ProRail, 9 juli 2011, kenmerk #2858304)

De handeling 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen is (op advies van ProRail) in zijn geheel geprojecteerd op emplacement Lage Zwaluwe. De hieruit volgende wijzigingen in vervoersstromen zijn verwerkt in de tabel Basisnet Spoor. Zie hieronder de acties 4 en 5.

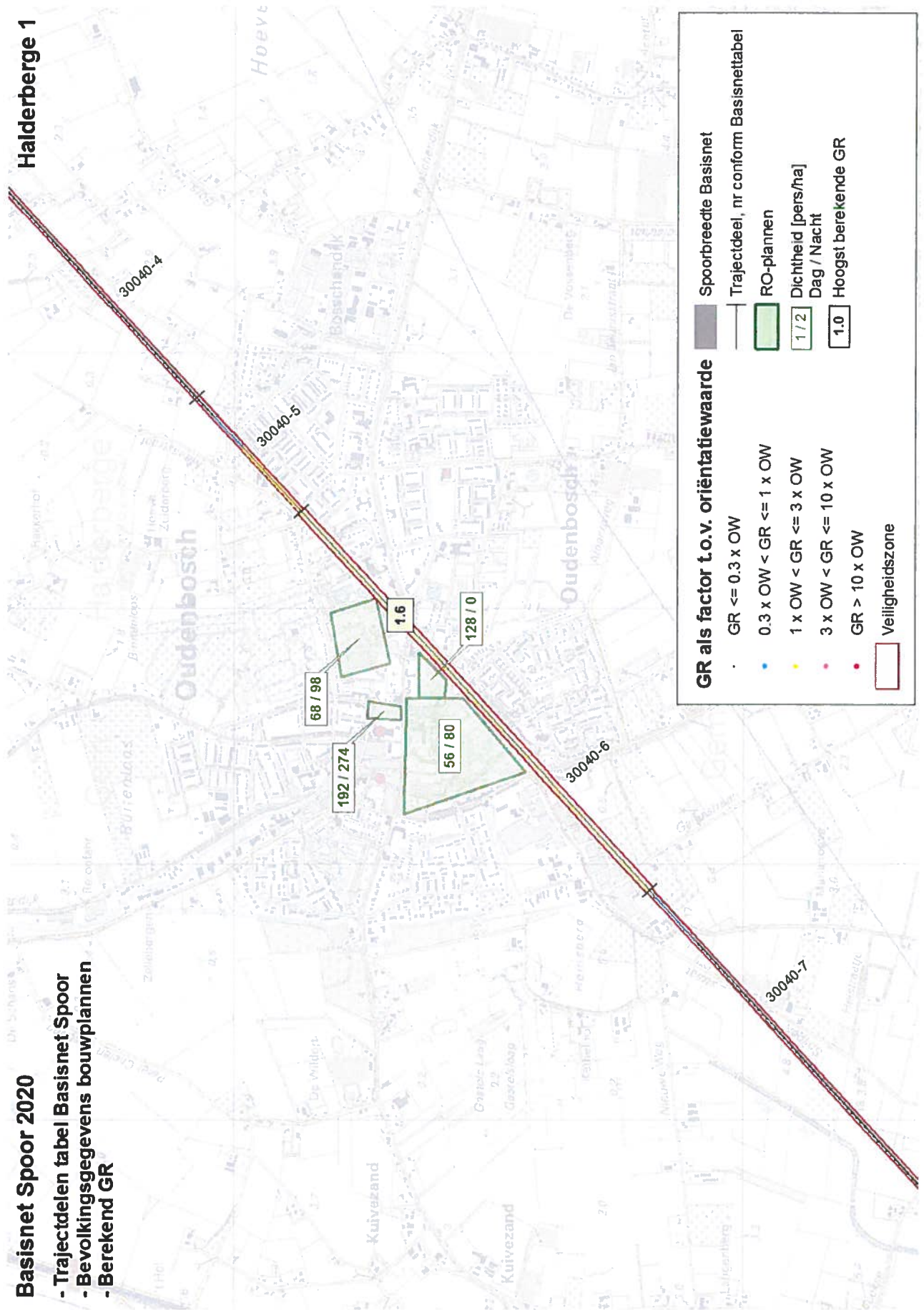
Overleg tussen IenM en Halderberge (9 juni 2009, 16 december 2009, 5 juli 2010, 17 mei 2013 en 6 september 2013)	Actor	Resultaat
1. Gemeente zorgt voor een PR contour op een GIS ondergrond, zodat door gemeente gecheckt kan worden of er nog andere kwetsbare objecten zijn.	Halderberge	Gemeente heeft op 27 juni 2013 de gegevens aangeleverd.
2. Bezien wordt hoe omgegaan zal worden met panden die eventueel binnen de PR-contour vallen al dan niet met aanbouwen en hoe met mogelijke planschade wordt omgegaan.	Min. IenM/ Halderberge	Zie brief Tweede Kamer (32862, nr. 53, juni 2013) met beleidslijn 'verwerven van woningen langs basisnetroutes'. Nadere afspraken zijn gemaakt in ambtelijk overleg tussen min. IenM, Halderberge en Moerdijk van 6 september 2013.
3. De risicomethodiek van BN Spoor zal beschikbaar worden gesteld aan de gemeenten.	Min. IenM	Rekenmodel RBMII, Handreiking Risicoanalyse Transport (HarT) en Basisnetviewer zijn beschikbaar gesteld.
4. Min. IenM verkent samen met alle betrokken partijen een structurele oplossing voor de beheersing van de risico's op rangeeremplacementen. Besluitvorming hierover kan gevolgen hebben voor 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen dat (op advies van ProRail) in Basisnet Spoor in zijn geheel geprojecteerd is op emplacement Lage Zwaluwe.	Min IenM	In januari/februari 2014 wordt besluit voorgelegd aan Stuurgroep Basisnet.
5. In het overleg van 17 mei 2013 met Ministerie IenM en wethouders van Halderberge, Moerdijk en Roosendaal is afgesproken om te bezien of en hoe de vervoerstroombaan die 'kopmaakt' in Lage Zwaluwe verlegd kan worden naar emplacement Roosendaal.	Min. IenM	Halderberge en Moerdijk zijn voorstander van (gedeeltelijke) verplaatsing van stroom naar Roosendaal. Roosendaal vindt meer stilstaande treinen bij station lastig uitlegbaar en pleit voor flexibiliteit.
6. In het overleg van 17 mei 2013 heeft IenM aangegeven een bijdrage te willen leveren aan een nog in te plannen bijeenkomst met Colleges van BenW van de drie gemeenten over externe veiligheid.	Roosendaal	Actie komt te vervallen, omdat Halderberge (18 september 2013) Moerdijk (23 september 2013) reeds een informatiebijeenkomst voor bewoners hebben georganiseerd. Informatiebijeenkomst Roosendaal wordt op 30 oktober 2013 gehouden.
7. Tijdens overleg van 17 mei 2013 wordt afschrift van brief van Regio West Brabant aan IenM uitgedeeld om veiligheidsonderzoek Robel te vervroegen van 2018 naar 2014.	Min. IenM	Min. IenM heeft schriftelijk gereageerd (zie brief met kenmerk IENM/BSK-2013/192943): geen vervroeging van het onderzoek.
8. Op 2 juli 2013 heeft staatssecretaris Mansveld in de Eerste Kamer toegezegd € 5 mln beschikbaar te stellen voor maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid en hulpverlening op het traject Roosendaal • Moerdijk.	Regio	Halderberge, Moerdijk en Roosendaal werken samen met Veiligheidsregio een voorstel uit dat voor 15 oktober 2013 naar min. IenM wordt gestuurd.



## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR

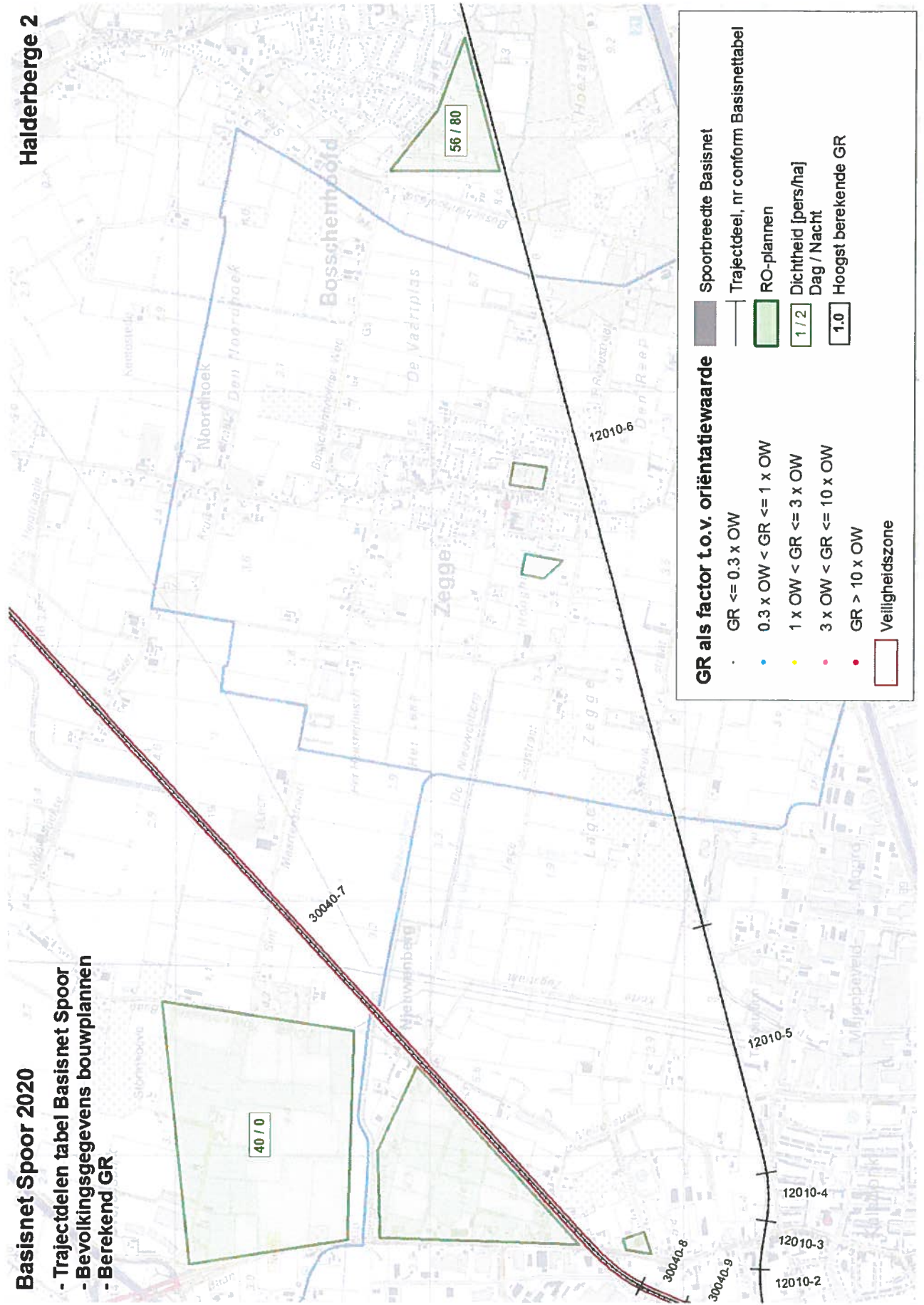
## Halderberge 1



## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR

## Halderberge 2





Ministerie van Infrastructuur en Milieu

&gt; Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Moerdijk  
College van Burgemeester en Wethouders

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

1100  
RUS

Contactpersoon

Datum **07 OKT. 2013**  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor;  
feitenblad

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/19845

Uw kenmerk  
413398

Geacht College,

Bijlage(n)  
1

Met het wetsontwerp Basisnet wordt de spanning beheerst tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. De Eerste Kamer heeft in juli 2013 ingestemd met de wet Basisnet. Afhankelijk van een tijdige afronding van de onderliggende regelgeving zal Basisnet per 1 januari 2014 van kracht worden.

Voor uw gemeente is ten behoeve van Basisnet Spoor een feitenblad gemaakt. Deze treft u aan als bijlage. Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Een conceptversie van dit feitenblad is in januari 2013 voorgelegd aan uw gemeente. In mei 2013 heeft u middels een brief (kenmerk 413398) een reactie gegeven. Op 17 mei jl. is er een overleg geweest over Basisnet met het ministerie IenM en enkele wethouders van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal. Voor uw gemeente waren en de aanwezig. De relevante afspraken uit dit overleg zijn opgenomen in het feitenblad.

#### *Invloed van generieke maatregelen*

Eén van de generieke maatregelen die de vaststelling van de risicoplafonds in Basisnet ondersteunen, is het convenant 'Warme-Bleve-vrij samenstellen en rijden van treinen' dat de minister van IenM in mei 2012 heeft gesloten met 23 bedrijven die goederentreinen met brandbare gassen samenstellen of beladen en bedrijven die voor het vervoer daarvan zorg dragen. Dit convenant, dat per 1 januari 2013 effectief in werking is getreden, bevat concrete afspraken om treinen Warme-Bleve-vrij samen te stellen en te laten rijden, een meldings- en verantwoordingsplicht voor bedrijven indien het niet mogelijk blijkt een trein Warme-bleve-vrij samen te stellen en een rapportageplicht voor de minister hierover richting Tweede Kamer. Alle convenant partijen zullen zich inspannen om ook het internationaal vervoer met bestemming Nederland en het transitovervoer zoveel mogelijk Warme Bleve vrij te krijgen. De deelnemende ondernemingen geven hiermee blijk van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. De eerste rapportage wordt in 2014 naar de Tweede Kamer gestuurd en gaat over jaar 2013. Dit is tevens het moment dat ik u nader kan informeren over de



hoeveelheid treinen met LPG-ketelwagons en het percentage warme-BLEVE-vrij rijden op de trajecten in uw gemeenten.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

#### *Stamspoorlijn op industrieterrein Moerdijk*

Datum

In het overleg van 17 mei jl. is door de gemeente aangegeven dat het bedrijfsleven heeft aangegeven dat het risicoplaafond op dit traject te laag is. Afgesproken is dat het industrieterrein Moerdijk hun wensen en bedenkingen kenbaar maken bij de ter visie legging van de Regeling Basisnet. Vooralsnog gaat het ministerie van IenM er van uit dat de in Basisnet vastgestelde risicoruimte voor dit traject voldoende is. De realisatiegegevens van het vervoer (bron: ProRail) ondersteunen dit.

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/19845

traject 220010 Moerdijk Raccordement – Moerdijk Raccordement aansluiting				
Gevaarlijke stof (in ketelwageneenheden)	Basisnet	Realisatie		
		2011	2010	2009
Brandbare gassen	1.500	900	950	450
Zeer brandbare vloeistoffen	1.040	200	350	150
Zeer Toxische vloeistoffen	0	0	0	10

#### *Chloorvervoer*

In paragraaf 4.3. van de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel Basisnet is beschreven hoe in de toekomst zal worden omgegaan met chloorvervoer. Uitgangspunt is dat, nu met het tussen het Rijk en AKZO gesloten chloorconvenant een einde is gekomen aan het structureel vervoer van chloor over het spoor, niet opnieuw spoorvervoer van chloor op gang zal komen. De minister van IenM zal daarom na inwerkingtreding van de wet een besluit nemen waarbij het spoorvervoer van chloor wordt verboden. Slechts in die gevallen dat een andere wijze van vervoer redelijkerwijs niet beschikbaar is én de minister van IenM van oordeel is dat het vervoer ten behoeve van het maatschappelijk belang noodzakelijk is, kan een ontheffing op dat verbod worden verleend. Dit betekent dat er in de toekomst geen chloorvervoer door Moerdijk zal plaatsvinden zolang de minister daarvoor geen ontheffing heeft verleend.

#### *Robellijn*

In het bestuurlijke overleg van juli 2010 is afgesproken om een extern veiligheidsonderzoek naar een dedicated goederenlijn tussen Rotterdam en België uitvoeren in 2018. Uw verzoek is om dit onderzoek te vervroegen naar 2014. In 2012 heeft minister Schultz van Haegen de resultaten van een aantal "goederenstudies" aan de Tweede Kamer gestuurd [Kamerstuk 32 404, nr. 57 d.d. 12-07-2012]. In een van die studies is het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor onderzocht ("Lange termijnperspectief spoorgoederenvervoer", TNO, mei 2012). Deze actuele onderzoeksresultaten geven geen reden om het toegezegde onderzoek op de spoorverbinding door West-Brabant te vervroegen.

#### *Kwetsbare objecten en planschade*

De 'milde sanering' is een uitvloeisel van de aangenomen motie in de Tweede Kamer inzake saneringen rond Schiphol (kenmerk kamerstuk 27603, nr. 74). Strekking van deze motie is dat bewoners naast een verhuisrecht ook een blijfrecht hebben, waardoor ze niet tegen hun wil gedwongen kunnen worden om te verhuizen. Bij Basisnet is sprake van enkele tientallen te saneren objecten in

een beperkt aantal gemeenten. Daarom is er voor gekozen om voor Basisnet geen publiekrechtelijke saneringsregeling op te stellen, maar de sanering langs privaatrechtelijke weg aan te pakken. Dat biedt tevens de mogelijkheid tot maatwerk in overleg met gemeente en eigenaar.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Datum

Ten behoeve van de rechtszekerheid van betrokkenen heeft het ministerie van IenM op in juni 2013 een beleidslijn met duidelijke toetsingscriteria naar de Tweede Kamer gestuurd.

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/19845

In overleg met de gemeente is geïnventariseerd welke objecten er (gedeeltelijk) in de veiligheidszone staan en welke hiervan kwetsbare objecten zijn. Op ambtelijk niveau is hierover een aantal keren overleg met uw gemeente geweest. Op basis van de door uw gemeente verstrekte gegevens leid ik af dat het in uw gemeente om één kwetsbaar object gaat. Op grond van dezelfde inventarisatie lijkt eventuele planschade beperkt of afwezig.

Op 6 september jl. heeft een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen het ministerie IenM en de gemeenten Halderberge en Moerdijk. In het feitenblad zijn de nadere afspraken opgenomen over hoe zal worden omgegaan met aanbouwen.

Binnenkort worden de direct belanghebbenden van kwetsbare objecten door het ministerie van IenM per brief op de hoogte gesteld.

#### *Rampenbestrijding en hulpverlening*

In juli 2013 heeft staatssecretaris Mansveld tijdens de behandeling van Wet Basisnet in de Eerste Kamer toegezegd voor het traject Roosendaal – Moerdijk € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Afsproken is dat de drie gemeenten voor 15 oktober 2013 een gezamenlijk voorstel richting het ministerie zullen indienen.

#### *Lokale maatregelen*

Er geldt in gemeente Moerdijk een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit houdt in dat de gemeente extra aandacht dient te besteden aan toelating van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in dit gebied. Hieruit vloeien voor de gemeente geen kosten voort en is er geen reden voor compensatie. Wel zullen op grond van het Bouwbesluit 2012 aanvullende bouwvoorschriften gelden voor nieuwe en tijdelijke bouwwerken in dit gebied. De hogere bouwkosten als gevolg van deze bouwvoorschriften zullen, net als alle andere kosten die voortvloeien uit de eisen die het Bouwbesluit stelt aan bouwwerken, door de bouwer c.q. de projectontwikkelaar worden betaald.

#### *Emplacement*

In 2012 heeft ProRail aanvullend onderzoek gedaan naar de fysieke capaciteit en de geluidsruimte op de emplacementen. Om Basisnet Spoor uit te kunnen voeren wordt voor geluid een belemmering ondervonden in de vergunning van emplacement Moerdijk en een fysieke belemmering in de sporenlay-out van emplacement Lage Zwaluwe.

Beide belemmeringen zijn volgens ProRail oplosbaar. Voor Moerdijk kan een ruimere vergunning worden aangevraagd. Voor Lage Zwaluwe kan afgezien worden van kopmaken. In dat geval zal het kopmaken in Roosendaal plaatsvinden. Bijkomend effect van deze keuze is dat men niet meer heen en weer hoeft te rijden op het traject tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. Dit verlaagt de risico's in de gemeenten Halderberge en Moerdijk.

De gemeente Roosendaal heeft in het overleg van 17 mei jl. aangegeven moeite te hebben met kopmaken in Roosendaal. Roosendaal vraagt het ministerie om het

meest risicovolle deel van deze goederenstroom alsnog op Lage Zwaluwe kop te laten maken en de resterende handelingen in Roosendaal zo veilig mogelijk vorm te geven. Halderberge en Moerdijk hebben hun bereidheid uitgesproken om aan deze oplossing mee te werken. Afgesproken is dat de gemeenten hun wensen en bedenkingen terzake kenbaar maken bij de publicatie van de Regeling Basisnet.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Datum

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/19845

In het kader van het emplacementen onderzoek komt de minister van IenM begin 2014 met een beslissing. Ik verwijs hiervoor naar de brief die de minister van IenM naar de Tweede Kamer heeft gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 32 862, nr. 29).

*Communicatie*

Op verzoek van uw gemeente heeft het ministerie van IenM op 23 september jl. een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de informatiebijeenkomst voor inwoners van uw gemeente over Basisnet Spoor.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR VEILIGHEID EN RISICO'S,

drs. ing. Peter Torbijn.

## Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Moerdijk oktober 2013

### Involed van generieke maatregelen

In het Basisnet Spoor zijn de risicoplafonds in Moerdijk gebaseerd op het warme BLEVE vrij medium scenario (80% WBV gerangeerd).

### Plaatsgebonden risico

In Moerdijk is ter hoogte van het emplacement Lage Zwaluwe een PR  $10^{-6}$  contour berekend bij de risicoberekeningen voor het BN spoor van **maximaal 44 meter** gemeten vanuit het midden van de doorgaande spoorbundel. Ter hoogte van de kern Zevenbergen bedraagt deze **maximaal 18 meter**, bij kern Zevenbergschen Hoek **maximaal 5 meter** en bij kern Moerdijk **0 meter**. Zie tabel Basisnet Spoor voor exacte ligging.

### Groepsrisico

Het berekende groepsrisico zou bij ongewijzigd beleid ongeveer gelijk zijn aan de oriëntatiewaarde. In het BN Spoor, waarbij rekening is gehouden met generieke maatregelen is bij kern Zevenbergen een groepsrisico **0,41 maal de oriëntatiewaarde** berekend. Bij de kernen Zevenbergschen Hoek en Moerdijk bedraagt deze **kleiner dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde**.

### Saneringsobjecten

Bij brief van 30 juni 2011 heeft de gemeente Moerdijk een eerste inzicht gegeven in de mogelijke saneringsobjecten. Dit is gebeurd aan de hand van gegevens uit de tabel Basisnet Spoor. In brief Tweede Kamer (32862, nr. 53, juni 2013) is beleidslijn 'verwerven van woningen langs basisnetroutes' opgenomen. Op 28 juni 2013 heeft de gemeente de GIS-bestanden aan het min. IenM doen toekomen. Op 6 september 2013 heeft een ambtelijk overleg plaats gevonden tussen min. IenM, Halderberge en Moerdijk. Hierin is het volgende afgesproken:

Als blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dan zal in overleg met gemeente bezien worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire Risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zal het min. IenM in overleg met de gemeenten treden.

### Kaartmateriaal

Bij dit feitenblad zijn drie kaarten gevoegd. Hierop zijn aangegeven de trajectdelen conform de tabel Basisnet Spoor, de bevolkingsgegevens van de bouwplannen, de veiligheidszone en het hoogst berekende groepsrisico.

### Relevante bestuurlijke afspraken (bekrachtigd in Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010)

#### Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010):

1. Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor en Basisnet Weg worden gesaneerd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant, waarbij de huidige eigenaar/gebruiker zelf het moment van beëindiging van het gebruik kan bepalen.
2. De saneringskosten (geraamd op ongeveer € 30 miljoen) worden gefinancierd vanuit de begroting van IenM. Hiervoor wordt € 13 miljoen uit de nog beschikbare Rijksbrede Externe Veiligheidsmiddelen op de IenM-begroting ingezet en wordt additioneel € 17 miljoen vrijgemaakt op de IenM-begroting.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabantroute (4 juni 2010):

1. De veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen komen ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico.
2. Zodra het ontwerp-tracébesluit over de zuid-westboog aan de Betuweroute bij Meteren in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor is genomen, dan zal zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de groepsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg worden gekeken. De risico's die elders ontstaan als gevolg van nieuwe routes worden eveneens in deze afweging betrokken.
3. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk – CTGG (9 juni 2010)

11. Alle partijen zullen zich inspannen om het internationaal vervoer met bestemming Nederland en het transitovervoer zo veel mogelijk Warme-BLEVE-vrij te krijgen om daarmee voldoende ruimte voor internationaal vervoer te garanderen.

## Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Moerdijk oktober 2013

### Toezegging Staatssecretaris (Eerste Kamer, 2 juli 2013)

1. Het Rijk ziet in het kader van de mogelijk sterke toename van het vervoer reden om voor het traject Roosendaal-Oudenbosch-Zevenbergen € 5 mln uit te trekken te treffen maatregelen op het gebied van rampenbestrijding en hulpverlening.

### Lokale Maatregelen

1. ProRail heeft in augustus 2011 van min. IenM opdracht (kenmerk IenM/BSK-2011/115699) gekregen om alle ATB-Vv-seinen te realiseren die in het kader van Basisnet benodigd zijn. In Moerdijk zijn bij emplacement Lage Zwaluwe ca. 5 seinen voorzien van ATB Vv (treinbeïnvloeding bij snelheid onder de 40 km/uur).
2. Voor de spoorbaanvakken in Moerdijk zal een plasbrandaandachtsgebied (PAG) gaan gelden. Bouwplannen binnen 30 meter van de spoorlijn zullen aan aanvullende/specifieke bouwkundige voorschriften moeten voldoen.

### Overige afspraken

#### **Rapportage: 'Resultaten capaciteitsanalyse emplacementen bij Ontwerp Basisnet Spoor, versie na besluitvorming in Stuurgroep Basisnet op 3 februari 2011' (ProRail, datum 9 juli 2011, kenmerk #2858304)**

De handelling 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen is (op advies van ProRail) in zijn geheel geprojecteerd op emplacement Lage Zwaluwe. De hieruit volgende wijzigingen in vervoersstromen zijn verwerkt in de tabel Basisnet Spoor. Zie hieronder de acties 11 en 12.

#### **Opleg tussen IenM en Moerdijk (20 april 2009, 16 december 2009, 5 juli 2010, 14 april 2011, 17 mei 2013 en 6 september 2013)**

	Actor	Resultaat
1. Geconstateerd wordt dat de goederenstromen gevaarlijke stoffen in Basisnet Spoor een forse toename laat zien in aantallen ten opzichte van de marktverwachting 2020 (ProRail, 2007).	Min. IenM	De toename hangt samen met (1) de wijze waarop de bestuurlijke afspraak over NSP Breda wordt geïnterpreteerd en (2) extra kopmaken op emplacement Lage Zwaluwe. Vermindering van het vervoer via de gemeenten aan de Brabantroute betekent een vergroting van het vervoer via de kern Zevenbergen.
2. Als in Lage Zwaluwe meer kopgemaakt wordt welke consequenties heeft dit dan voor het ruimtebeslag en de inrichting van dit emplacement?	ProRail	Zie onder 11.
3. De PR contour 10 <sup>-6</sup> wordt door het Rijk vastgelegd. De vraag is of het Rijk de gemeente zal opleggen om binnen een bepaalde termijn het bestemmingsplan aan te passen.	Min. IenM	In het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes wordt de gemeente verzocht dit te doen door de veiligheidszone, die wordt begrensd door de PR contour, vast te leggen in haar bestemmingsplannen. Bij nieuwe plannen wordt de gemeente verzocht te anticiperen op Basisnet spoor.
4. De vraag wordt neergelegd hoe door burgers/bedrijven geleden planschade door aanpassing van het bestemmingsplan, als gevolg van de beperking van het bestemmingsplan, wordt bepaald en vergoed. Dit wordt uitgezocht en gecommuniceerd.	Min. IenM	Zie brief Tweede Kamer (32862, nr. 53, juni 2013) met beleidslijn 'verwerven van woningen langs basisnetroutes'. Nadere afspraken zijn gemaakt in ambtelijk overleg tussen min. IenM, Halderberge en Moerdijk van 6 september 2013.
5. Moerdijk geeft aan dat met de in het Basisnet genoemde verkeersstromen vervoer gevaarlijke stoffen de noodzaak ontstaat dat de gelijkvloerse overweg in Zevenbergen wordt veranderd in een ongelijkvloerse. IenM geeft aan dat een ongelijkvloerse doorgang voor de risicoberekeningen ten behoeve van veiligheid geen consequenties heeft.	Min. IenM/ Gemeente Moerdijk	De minister is voorafgaand aan het bestuurlijk overleg op 8 juli 2010 op de hoogte gebracht van de wens van Moerdijk. Er zijn in het bestuurlijk overleg geen toezeggingen gedaan.
6. Moerdijk schrijft geschiedenis op hoe in eerder stadium met een verzoek tot ombouw van overweg is omgegaan.		Zie bijgevoegde mail van Moerdijk van 16 juli 2011.



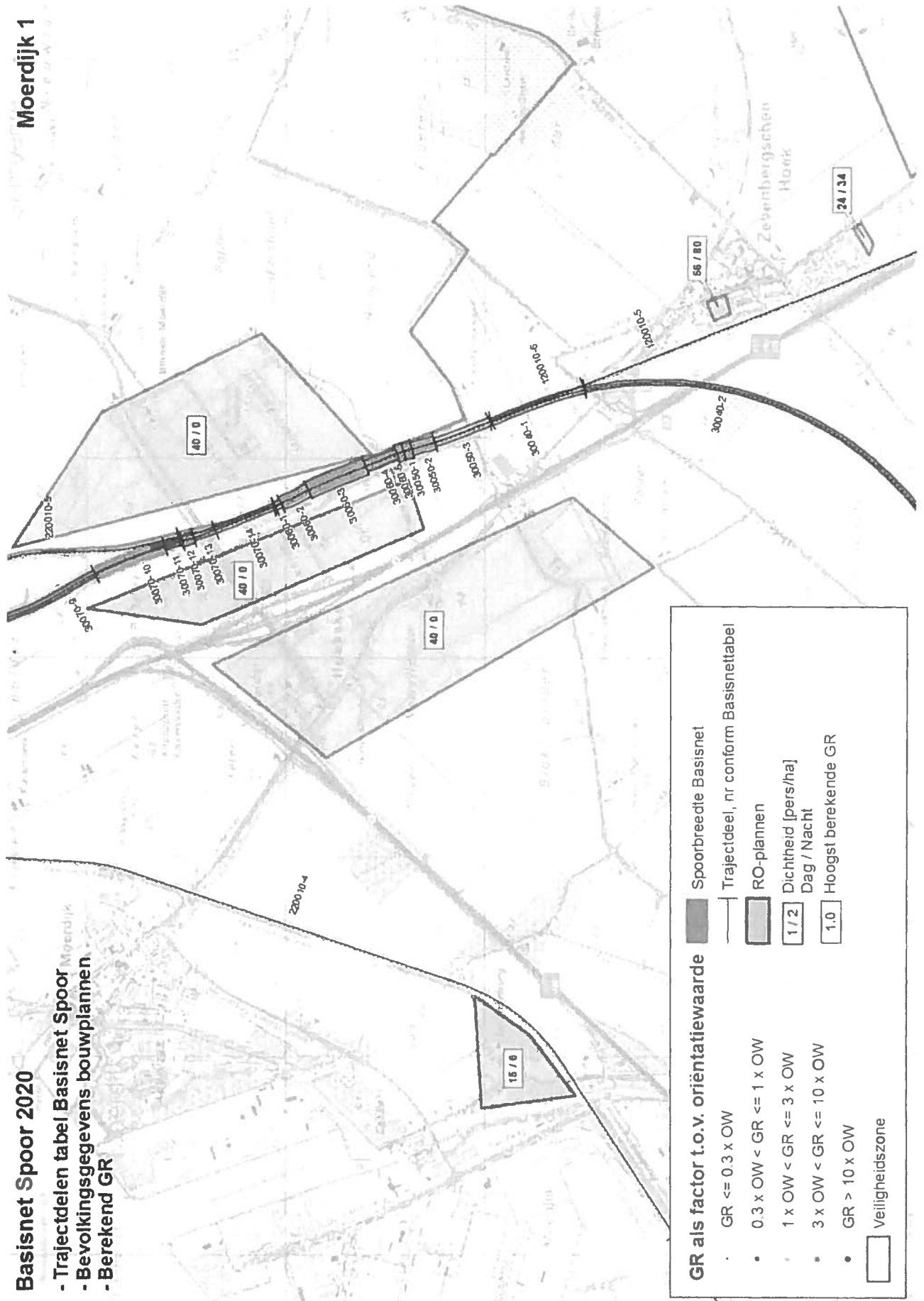
## Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Moerdijk oktober 2013

7. Uit GIS informatie van de gemeente (ter vergadering uitgereikt) blijkt dat contour van breed naar smal gaat. Uitgezocht wordt wat de reden is dat contour van breed naar smal gaat.	Min. IenM	Dit wordt veroorzaakt door het invloedsgebied van de wissel naar het wachtspoor.
8. Er is vanuit de gemeente behoefte aan een check van het inwonersbestand, zoals dit bij de berekening van het Rijksontwerp Basisnet Spoor is gebruikt.	Min. IenM	Deze gegevens zijn opgenomen in de Basisnetviewer en in februari 2012 ter beschikking gesteld.
9. De risicomethodiek van BN Spoor zal beschikbaar worden gesteld aan de gemeenten.	Min. IenM	Rekenmodel RBMII en Handreiking Risicoanalyse Transport (HarT) zijn in november 2011 beschikbaar gesteld. De Basisnetviewer is in februari 2012 beschikbaar gesteld.
10. IenM zal ProRail vragen of het uitplaatsen van het wachtspoor bij Zevenbergen haalbaar is en tot risicoreductie leidt i.v.m. het knelpunt bij Zevenbergen.	Min. IenM	Nee, gezien het relatief lange traject, en de intensieve treindienst, met name tussen Kijfhoek/Dordrecht en Lage Zwaluwe, blijft het ter beschikking hebben van een bijstuurmogelijkheid ook voor de toekomst noodzakelijk.
11. Min. IenM verkent samen met alle betrokken partijen een structurele oplossing voor de beheersing van de risico's op rangeeremplacementen. Besluitvorming hierover kan gevolgen hebben voor 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen dat (op advies van ProRail) in Basisnet Spoor in zijn geheel geprojecteerd is op emplacement Lage Zwaluwe.	Min IenM	In januari/februari 2014 wordt besluit voorgelegd aan Stuurgroep Basisnet.
12. In het overleg van 17 mei 2013 met Ministerie IenM en wethouders van Halderberge, Moerdijk en Roosendaal is afgesproken om te bezien of en hoe de vervoerstroom die 'kopmaakt' in Lage Zwaluwe verlegd kan worden naar emplacement Roosendaal.	Min. IenM	Halderberge en Moerdijk zijn voorstander van (gedeeltelijke) verplaatsing van stroom naar Roosendaal. Roosendaal vindt meer stilstaande treinen bij station lastig uitlegbaar en pleit voor flexibiliteit.
13. In het overleg van 17 mei 2013 heeft IenM aangegeven een bijdrage te willen leveren aan een nog in te plannen bijeenkomst met Colleges van BenW van de drie gemeenten over externe veiligheid.	Roosendaal	Actie komt te vervallen, omdat Halderberge (18 september 2013) Moerdijk (23 september 2013) reeds een informatiebijeenkomst voor bewoners hebben georganiseerd. Informatiebijeenkomst Roosendaal wordt op 30 oktober 2013 gehouden.
14. Tijdens overleg van 17 mei 2013 wordt afschrift van brief van Regio West Brabant aan IenM uitgedeeld om veiligheidsonderzoek Robel te vervroegen van 2018 naar 2014.	Min. IenM	Min. IenM heeft schriftelijk gereageerd (zie brief met kenmerk IENM/BSK-2013/192943): geen vervroeging van het onderzoek.
15. In het overleg van 17 mei 2013 is afgesproken dat Moerdijk tekeningen in GIS-bestanden zal aanleveren aan Min. IenM ten behoeve van inventarisatie van kwetsbare objecten.	Moerdijk	Gemeente heeft op 28 juni 2013 de gegevens aangeleverd.
16. In het overleg van 17 mei 2013 geeft Moerdijk aan dat risicoruimte van traject naar industrieterrein Moerdijk mogelijk te krap is. Moerdijk zal nadere informatie aan IenM doen te komen.	Moerdijk	Industrieterrein Moerdijk zal haar wensen en bedenkingen kenbaar maken bij de ter visie legging van de Regeling Basisnet.
17. Op 2 juli 2013 heeft staatssecretaris Mansveld in de Eerste Kamer toegezegd € 5 mln beschikbaar te stellen voor maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid en hulpverlening op het traject Roosendaal – Moerdijk.	Regio	Halderberge, Moerdijk en Roosendaal werken samen met Veiligheidsregio een voorstel uit dat voor 15 oktober 2013 naar min. IenM wordt gestuurd.

## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR

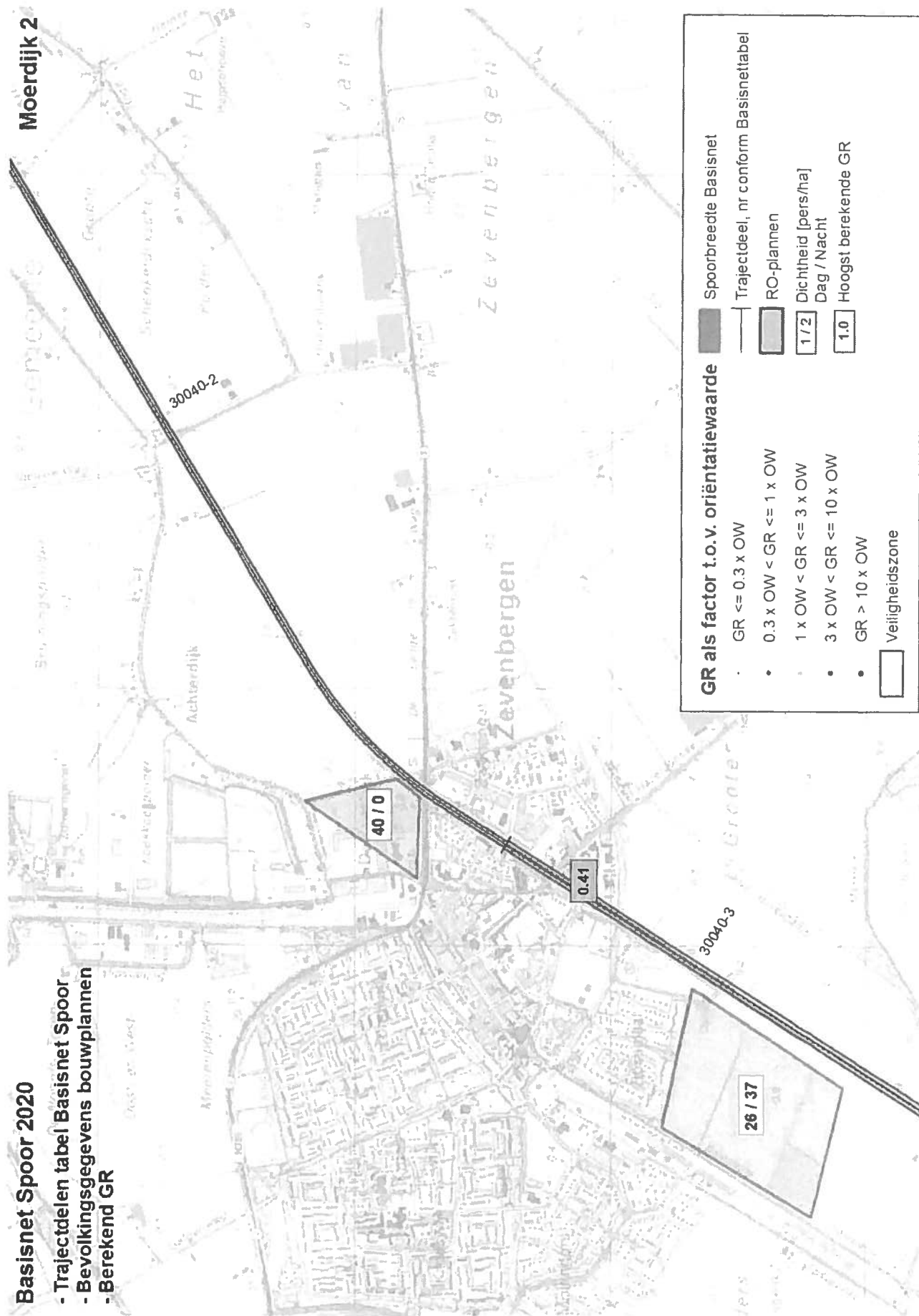
## Moerdijk 1



## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR

Moerdijk 2

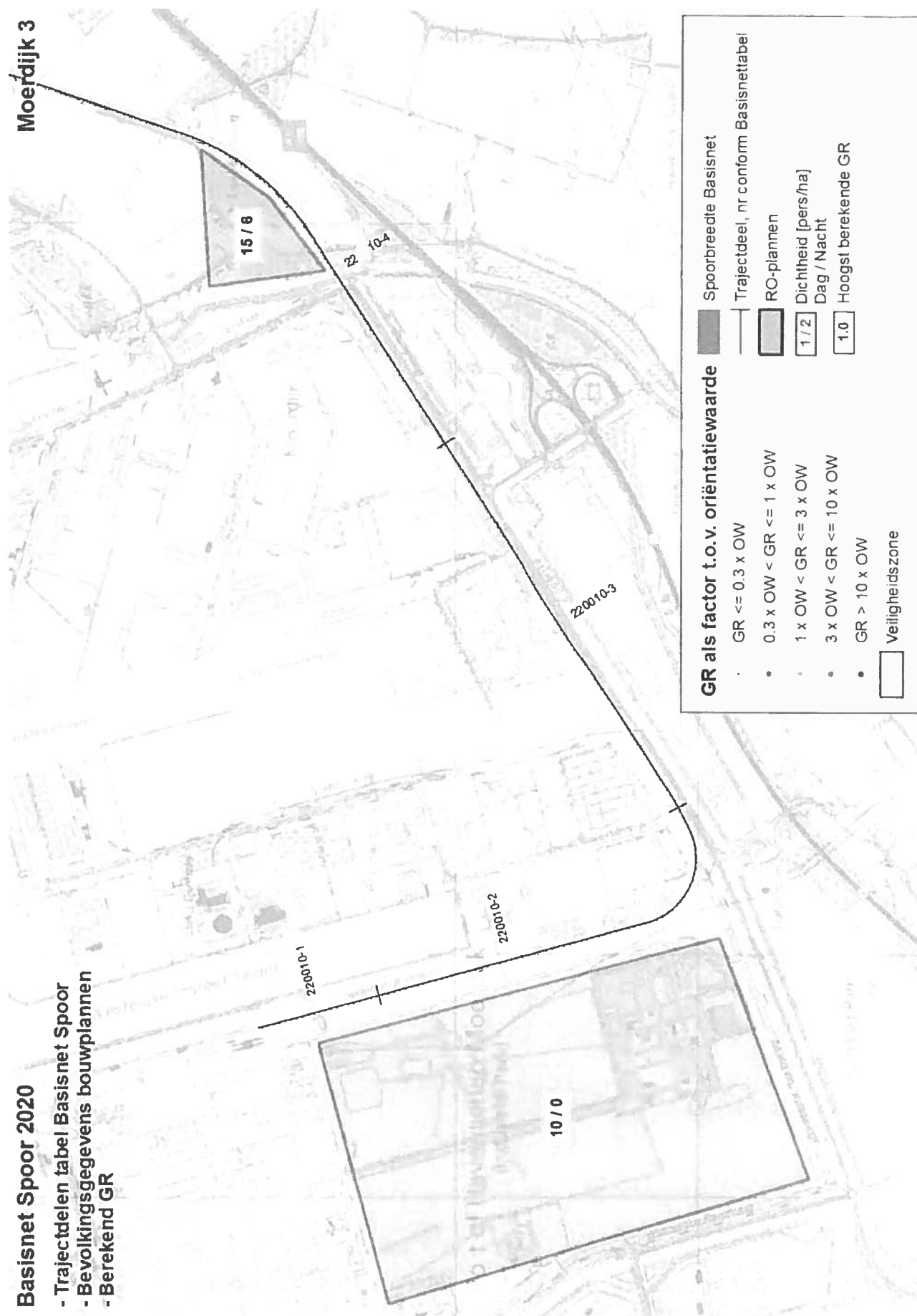




## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR

Moerdijk 3



-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [moerdijk.nl](mailto:moerdijk.nl)  
**Verzonden:** vrijdag 16 juli 2010 8:53  
**Aan:** [@arcadis.nl](mailto:@arcadis.nl); DGMO  
**CC:** [@rmd.nl](mailto:@rmd.nl)  
**Onderwerp:** informatie mbt basisnet spoor gemeente Moerdijk

Geachte en heer

Tijdens het overleg mbt Basisnet Spoor op maandag 5 juni 2010 hebben wij een aantal zaken afgesproken. Eén daarvan was dit ik informatie zou verstrekken over het wel/niet gebruik maken van SPODO. Bij deze de informatie die ik kon vinden:

- Van SPODO I (begin 2006) hebben we geen gebruik gemaakt omdat het te kort dag was om een aanvraag met bijbehorende tekeningen en berekeningen in te dienen. Te kort dag omdat er tot 2005 sprake was dat de spoorwegovergangen De Langeweg en Hazeldonkse Zandweg meegenomen zouden worden in het project VERA en vanuit dit project een oplossing voor gevonden zou worden, in de vorm van een omlegging van het spoor ten oosten van Zevenbergen, waarbij het station Zevenbergen ook buiten de kern geplaatst zou worden (Volgens inpassingsstudie Moerdijk 2001 van Railinfrabeheer). Hier is eind 2005 een streep door gezet. Helaas was er tijd tekort om tussen december 2005 en februari 2006 een gedegen aanvraag in te dienen voor SPODO om alsnog de gelijkvloerse overwegen aan te pakken.
- Waarom we geen gebruik hebben gemaakt van SPODO II heb ik helaas niet kunnen achterhalen.

Naast informatie die ik zou aanleveren, zouden wij ook informatie van jullie ontvangen, onder andere namelijk:

- PR-contour Lage Zwaluwe met daaraan gekoppeld ook het extra risico van kopmaken;
- uitleg over de toename van vervoer van gevaarlijke stoffen (verschil cijfers dec 2009 en nu);
- waarom PR-contour geen rechte lijn is.

Wij ontvangen graag zo spoedig mogelijk (uiterlijk volgende week (week 29) de afgesproken informatie te ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Adviseur Ruimte  
Gemeente Moerdijk  
Afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

---

Disclaimer (MailMarshal Moerdijk)

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per vergissing hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de gemeente Moerdijk daarover te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact op te nemen met de gemeente Moerdijk.

This e-mail may contain information which is privileged or confidential. If you received this e-mail in error, please notify us immediately by e-mail or telephone.

F102



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Roosendaal  
College van Burgemeester en Wethouders

ROOSENDAAL

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Contactpersoon

Datum **07 OKT. 2013**  
Betreft Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over Spoor:  
feitenblad

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2013/3753

Bijlage(n)  
1

Geacht College,

Met het wetsontwerp Basisnet wordt de spanning beheerst tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. De Eerste Kamer heeft in juli 2013 ingestemd met de wet Basisnet. Afhankelijk van een tijdige afronding van de onderliggende regelgeving zal Basisnet per 1 januari 2014 van kracht worden.

Voor uw gemeente is ten behoeve van Basisnet Spoor een feitenblad gemaakt. Deze treft u aan als bijlage. Doel van dit feitenblad is om de relevante informatie en afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor eenduidig vast te leggen zodat deze informatie ook voor de toekomst geborgd blijft.

Op 17 mei 2013 heeft een overleg plaatsgevonden tussen het ministerie IenM en wethouders van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal over Basisnet Spoor. Voor uw gemeente waren en aanwezig.

Op 12 september jl. heeft een overleg plaatsgevonden tussen het ministerie IenM en en  
De relevante afspraken zijn opgenomen in het feitenblad.

Het feitenblad en deze brief zijn kortgesloten met

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR VEILIGHEID EN RISICO'S,

drs. ing. Peter Torbijn

## Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Roosendaal

september 2013

### *Inloed van generieke maatregelen*

1. In het Basisnet Spoor zijn de risicoplafonds in Roosendaal gebaseerd op het warme BLEVE vrij medium scenario (80% WBV samengesteld).

### *Plaatsgebonden risico*

In Roosendaal is een PR  $10^{-6}$  contour berekend bij de risicoberekeningen voor het BN spoor van **maximaal 21 meter** gemeten vanuit het midden van de doorgaande spoorbundel. Zie tabel Basisnet Spoor voor exacte ligging.

### *Groepsrisico*

Het berekende groepsrisico zou bij ongewijzigd beleid ongeveer gelijk zijn aan 20 maal de oriëntatiewaarde; in het BN spoor, waarbij rekening is gehouden met generieke maatregelen en met langzaam rijden bij het emplacement, is een groepsrisico van **1,9 maal de oriëntatiewaarde** berekend.

### *Saneringsobjecten*

In Roosendaal bevinden zich **kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour**. Bij brief van 30 juni 2011 (zaaknummer 567264) heeft de gemeente Roosendaal inzicht gegeven in de mogelijke saneringsobjecten en bij email van 22 december 2011 zijn GIS-kaarten met PR-contour aangeleverd. In april 2012 heeft een vervolgoverleg tussen IenM en gemeente over verdere stappen plaatsgevonden.

Als blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dan zal in overleg met gemeente bezien worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire Risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zal het min. IenM in overleg met de gemeenten treden.

### *Kaartmateriaal*

Bij dit feitenblad is een kaart gevoegd. Hierop zijn aangegeven de trajectdelen conform de tabel Basisnet Spoor, de bevolkingsgegevens van de bouwplannen, de veiligheidszone en het hoogst berekende groepsrisico.

### *Relevante bestuurlijke afspraken (bekrachtigd in Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010)*

#### Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010):

1. Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor en Basisnet Weg worden gesaneerd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant, waarbij de huidige eigenaar/gebruiker zelf het moment van beëindiging van het gebruik kan bepalen.
2. De saneringskosten (geraamd op ongeveer € 30 miljoen) worden gefinancierd vanuit de begroting van IenM. Hiervoor wordt € 13 miljoen uit de nog beschikbare Rijksbrede Externe Veiligheidsmiddelen op de IenM-begroting ingezet en wordt additioneel € 17 miljoen vrijgemaakt op de IenM-begroting.
3. Op locaties waar na het treffen van generieke en lokale maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal de minister van IenM aanvullende lokale infrastructurele maatregelen treffen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk - Drechtsteden - Taskforce Brabantroute (4 juni 2010):

1. De gemeenten waarin bij het vaststellen van Basisnet Spoor sprake is van een berekende overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico hoeven, voor de voor 1 juli 2009 ingediende ruimtelijke plannen, niet nogmaals verantwoording over de in het Basisnet bepaalde hoogte van het groepsrisico af te leggen. Wel moet aandacht worden geschonken aan zelfredzaamheid en hulpverlening. Het ministerie van IenM en de betrokken provincies zullen in overleg met de betreffende gemeenten concrete afspraken maken over deze verantwoording.
2. De veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen komen ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico.
3. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam - België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.

### *Invloed van generieke maatregelen*

1. In het Basisnet Spoor zijn de risicoplafonds in Roosendaal gebaseerd op het warme BLEVE vrij medium scenario (80% WBV samengesteld).

### *Plaatsgebonden risico*

In Roosendaal is een PR  $10^{-6}$  contour berekend bij de risicoberekeningen voor het BN spoor van **maximaal 21 meter** gemeten vanuit het midden van de doorgaande spoorbundel. Zie tabel Basisnet Spoor voor exacte ligging.

### *Groepsrisico*

Het berekende groepsrisico zou bij ongewijzigd beleid ongeveer gelijk zijn aan 20 maal de oriëntatiewaarde; in het BN spoor, waarbij rekening is gehouden met generieke maatregelen en met langzaam rijden bij het emplacement, is een groepsrisico van **1,9 maal de oriëntatiewaarde** berekend.

### *Saneringsobjecten*

In Roosendaal bevinden zich **kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour**. Bij brief van 30 juni 2011 (zaaknummer 567264) heeft de gemeente Roosendaal inzicht gegeven in de mogelijke saneringsobjecten en bij email van 22 december 2011 zijn GIS-kaarten met PR-contour aangeleverd. In april 2012 heeft een vervolgoverleg tussen IenM en gemeente over verdere stappen plaatsgevonden.

Als blijkt dat in gerealiseerde aanbouw vele uren per dag bewoners verblijven, of dat al kosten zijn gemaakt voor uitbreidingsplannen, dan zal in overleg met gemeente bezien worden hoe deze ongewenste situatie te beëindigen: deze woningen worden niet opgekocht, want kunnen teruggebracht worden of blijven in een niet kwetsbare situatie. Wel is er dan (een beperkte) schade voor de bewoner. Hierbij speelt een rol hoe bij de besluitvorming rekening is gehouden met de Circulaire Risconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Wanneer de rechter bepaalt dat in het geval van saneringen in het kader van Basisnet Spoor juridisch niet correct is gehandeld zal het min. IenM in overleg met de gemeenten treden.

### *Kaartmateriaal*

Bij dit feitenblad is een kaart gevoegd. Hierop zijn aangegeven de trajectdelen conform de tabel Basisnet Spoor, de bevolkingsgegevens van de bouwplannen, de veiligheidszone en het hoogst berekende groepsrisico.

### *Relevante bestuurlijke afspraken (bekrachtigd in Bestuurlijk Overleg Basisnet van 8 juli 2010)*

#### Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010):

1. Kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van Basisnet Spoor en Basisnet Weg worden gesaneerd. Daarbij wordt gekozen voor een milde saneringsvariant, waarbij de huidige eigenaar/gebruiker zelf het moment van beëindiging van het gebruik kan aangeven.
2. De saneringskosten (geraamd op ongeveer € 30 miljoen) worden gefinancierd vanuit de begroting van IenM. Hiervoor wordt € 13 miljoen uit de nog beschikbare Rijksbrede Externe Veiligheidsmiddelen op de IenM-begroting ingezet en wordt additioneel € 17 miljoen vrijgemaakt op de IenM-begroting.
3. Op locaties waar na het treffen van generieke en lokale maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal de minister van IenM aanvullende lokale infrastructurele maatregelen treffen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding.

#### Afspraken Basisnet Spoor, Rijk – Drechtsteden – Taskforce Brabantroute (4 juni 2010):

1. De gemeenten waarin bij het vaststellen van Basisnet Spoor sprake is van een berekende overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico hoeven, voor de voor 1 juli 2009 ingediende ruimtelijke plannen, niet nogmaals verantwoording over de in het Basisnet bepaalde hoogte van het groepsrisico af te leggen. Wel moet aandacht worden geschonken aan zelfredzaamheid en hulpverlening. Het ministerie van IenM en de betrokken provincies zullen in overleg met de betreffende gemeenten concrete afspraken maken over deze verantwoording.
2. De veiligheidswinst van veiligheidsmaatregelen die door gemeenten worden getroffen komen ten goede aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze veiligheidswinst kan zowel kwantitatief als kwalitatief meegenomen worden in de verantwoording van het groepsrisico.
3. In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zodat de in diverse Rijksnota's aangekondigde MIRT-verkenning rond 2020 mogelijk wordt.



**Toezegging Staatssecretaris (Eerste Kamer, 2 juli 2013)**

1. Het Rijk ziet in het kader van de mogelijk sterke toename van het vervoer reden om voor het traject Roosendaal-Oudenbosch-Zevenbergen € 5 mln uit te trekken te treffen maatregelen op het gebied van rampenbestrijding en hulpverlening.

**Lokale Maatregelen**

1. In Roosendaal wordt gerekend met een snelheid van < 40 km/uur bij het emplacement; die maximumsnelheid is via de seinen en systemen van ProRail afgedwongen.
2. ProRail heeft in augustus 2011 van min. IenM opdracht (kenmerk IenM/BSK-2011/115699) gekregen om alle ATB-Vv-seinen te realiseren die in het kader van Basisnet benodigd zijn. Voor Roosendaal zijn de circa 27 seinen voorzien van ATB Vv (treinbeïnvloeding bij snelheid onder de 40 km/uur).
3. Langs de spoorbaanvakken in Roosendaal zal een plasbrandaandachtsgebied (PAG) gaan gelden. Bouwplannen binnen 30 meter van de spoorlijn zullen aan aanvullende/specifieke bouwkundige voorschriften moeten voldoen.

**Overige afspraken**

**Rapportage: 'Resultaten capaciteitsanalyse emplacementen bij Ontwerp Basisnet Spoor, versie na besluitvorming in Stuurgroep Basisnet op 3 februari 2011' (ProRail, datum 9 juli 2011, kenmerk #2858304)**

De handeling 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen is (op advies van ProRail) in zijn geheel geprojecteerd op emplacement Lage Zwaluwe. De hieruit volgende wijzigingen in vervoersstromen zijn verwerkt in de tabel Basisnet Spoor. Zie ook onderstaande actie 8 en 9.

**Overleg tussen IenM en Roosendaal (21 april 2009, 23 november 2009, 5 juli 2010, 4 april 2012, 12 november 2012, 13 mei 2013 en 12 september 2013)**

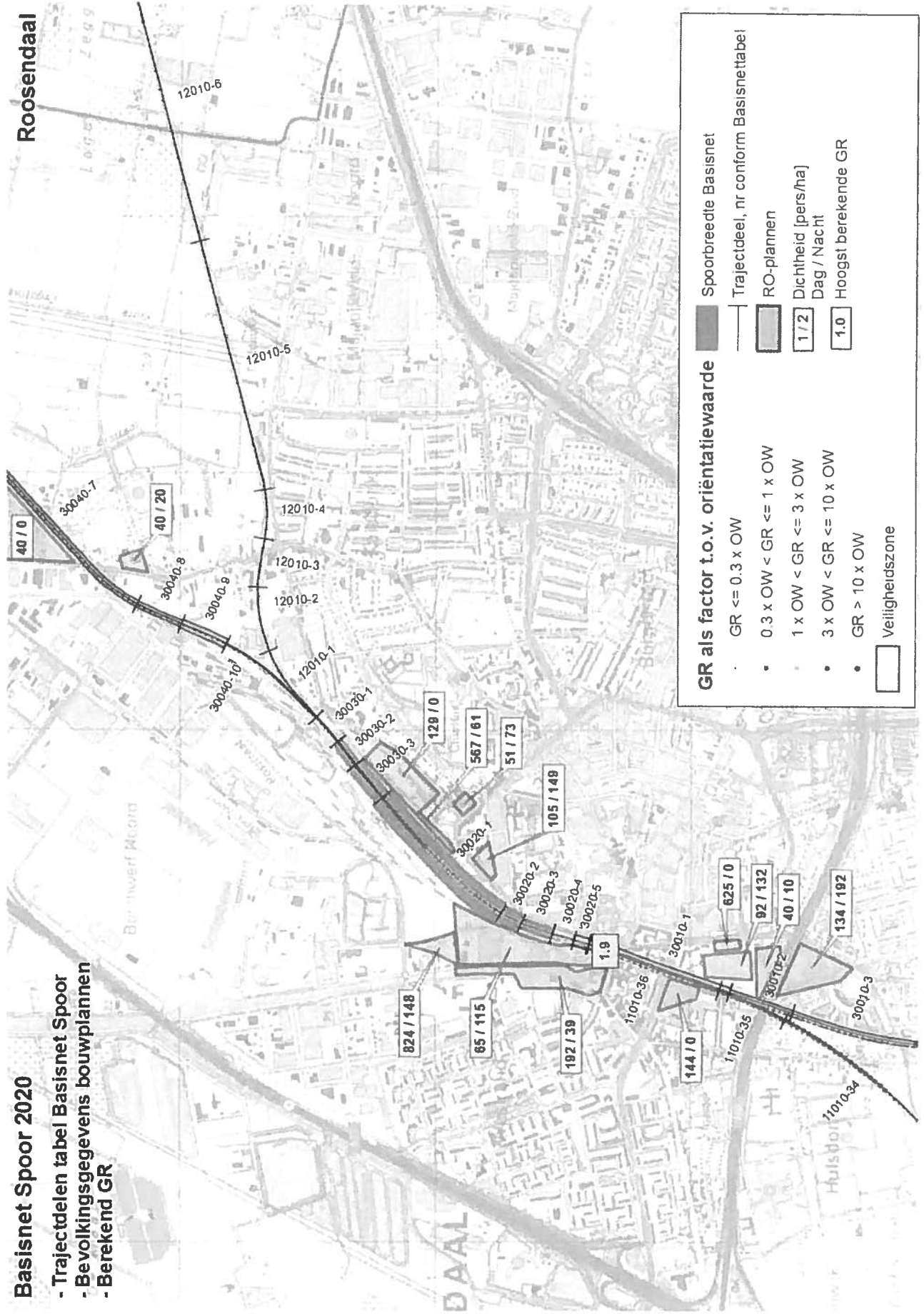
	<b>Actor</b>	<b>Resultaat</b>
1. Met welke vervoershoeveelheden is in het centrum van Roosendaal gerekend om de risicoruimte te bepalen.	Min. IenM	Aangegeven is dat dit dezelfde hoeveelheid is als in de MV2020 (2007). Zie tabel Basisnet Spoor.
2. In het overleg van 23 november 2009 kwam naar voren dat de lengte van het langzaam rijden gebied mogelijk niet goed gemodelleerd zou zijn.	Min. IenM	Dit is uitgezocht, modellering klopt.
3. Het is de bedoeling dat Roosendaal eindbestemming wordt voor volwaardige reizigerstreinverbinding met België (met kopmaken in Roosendaal). Heeft dit consequenties voor de spoorse situatie (o.m. spanningssluis) en voor de risicoberekening.	Min. IenM	ProRail heeft aangegeven dat deze ontwikkelingen geen gevolgen hebben voor de (plaats van de) spanningsluis en/of wijzigen van snelheidsgebieden. Geen gevolgen voor risicoberekening.
4. 1: Gemeente zorgt voor een 'PR contour op GIS ondergrond van de gemeente, zodat door gemeente gecheckt kan worden of er nog andere kwetsbare objecten zijn. 2: Gemeente zorgt voor nadere informatie rond genoemde panden dat gezamenlijk bepaald kan worden welke panden in aanmerking kunnen komen voor een 'milde' sanering.	Roosendaal	1: Gemeente heeft PR contour op GIS ondergrond op 22 december 2011 aangeleverd aan min. IenM. 2: Op 4 april 2012 heeft overleg plaatsgevonden tussen gemeente en min. IenM over wijze van oplossen knelpunten en de specifieke locaties van deze knelpunten.
5. Gemeente geeft aan dat een oud stationspostkantoor tijdelijk wordt gebruikt als school. Kan mogelijk als kwetsbaar object aangemerkt worden.	Roosendaal	De gemeente heeft vastgesteld dat het oude postkantoor buiten de PR contour valt.
6. De PR contour wordt door het Rijk ingesteld. De vraag is wanneer het bestemmingsplan uiterlijk aangepast dient te zijn nu het Basisnet op 8 juli 2010 is vastgesteld. Tevens moet overgangsregime worden bedacht.	Min. IenM	In het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes wordt de gemeente verzocht bij nieuwe plannen te anticiperen op Basisnet spoor. De gemeente kan dit doen door de veiligheidszone die wordt begrensd door de PR contour vast te leggen in haar bestemmingsplannen.
7. De risicomethodiek van Basisnet Spoor, alsmede het inwonersbestand gebruikt bij berekening van Basisnet wordt beschikbaar gesteld aan de gemeenten.	Min. IenM	Rekenmodel RBMII, Handreiking Risicoanalyse Transport (Hart) en Basisnetviewer zijn beschikbaar gesteld.

**Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Roosendaal**  
september 2013

8. Min. IenM verkent samen met alle betrokken partijen (w.o. Roosendaal) een structurele oplossing voor de beheersing van risico's op rangeeremplacementen. Besluitvorming hierover kan gevolgen hebben voor 'kopmaken' ten behoeve van de vervoersstromen tussen Sloe en Antwerpen dat (op advies van ProRail) in Basisnet Spoor in zijn geheel geprojecteerd is op emplacement Lage Zwaluwe.	Min. IenM	In januari/februari 2014 wordt besluit voorgelegd aan Stuurgroep Basisnet.
9. In het overleg van 13 mei 2013 met Ministerie IenM en wethouders van Halderberge, Moerdijk en Roosendaal is afgesproken om te bezien of en in hoeverre de vervoerstroam die 'kopmaakt' in Lage Zwaluwe verlegd kan worden naar emplacement Roosendaal.	Min. IenM	Roosendaal vindt meer stilstaande treinen bij station lastig uitlegbaar en pleit voor flexibiliteit. Halderberge en Moerdijk zijn voorstander van (gedeeltelijke) verplaatsing van stroom naar Roosendaal.
10. In het overleg van 13 mei 2013 heeft IenM aangegeven een bijdrage te willen leveren aan een nog in te plannen bijeenkomst met Colleges van BenW van de drie gemeenten over externe veiligheid.	Roosendaal	Actie komt te vervallen, omdat Halderberge (18 september 2013) Moerdijk (23 september 2013) reeds een informatiebijeenkomst voor bewoners hebben georganiseerd. Informatiebijeenkomst Roosendaal wordt op 30 oktober 2013 gehouden.
11. Tijdens overleg van 13 mei 2013 wordt afschrift van brief van Regio West Brabant aan IenM uitgedeeld om veiligheidsonderzoek Robel te vervroegen van 2018 naar 2014.	Min. IenM	Min. IenM heeft schriftelijk gereageerd (zie brief met kenmerk IENM/BSK-2013/192943): geen vervroeging van het onderzoek.
12. Op 2 juli 2013 heeft staatssecretaris Mansveld in de Eerste Kamer toegezegd € 5 mln beschikbaar te stellen voor maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid en hulpverlening op het traject Roosendaal - Moerdijk.	Regio	Halderberge, Moerdijk en Roosendaal werken samen met Veiligheidsregio een voorstel uit dat voor 15 oktober 2013 naar min. IenM wordt gestuurd.
13. Op 12 september 2013 heeft Roosendaal aangegeven om voor 1 oktober 2013 met Halderberge en Moerdijk tot een gezamenlijk voorstel te komen voor de gedeeltelijke verplaatsing van de vervoersstroam die 'kopmaakt' in Lage Zwaluwe naar Roosendaal. Eventueel wordt dit ingebracht in consultatieronde regeling Basisnet (start medio oktober 2013).	Roosendaal	Het voorstel zal in de consultatieronde worden meegenomen.

## Basisnet Spoor 2020

- Trajectdelen tabel Basisnet Spoor
- Bevolkingsgegevens bouwplannen
- Berekend GR





**Van:** DGMI  
**Verzonden:** maandag 7 oktober 2013 14:06  
**Aan:**  
**Onderwerp:** Basisnet Spoor: Feitenblad en aanbiedingsbrief  
**Bijlagen:** feitenblad gemeente Roosendaal 2013-09.pdf; aanbiedingsbrief BenW van feitenblad Roosendaal 2013-09.pdf

Geachte , beste

Hierbij doe ik u ter kennisneming toekomen het feitenblad van uw gemeente inclusief de aanbiedingsbrief.

Nog terugkomend op de vraag van vorige week is de stroom die in Basisnet kopmaakt in Lage Zwaluwe de stroom is die vol vanuit Sloe vertrekt en bestemming Antwerpen heeft.

Met vriendelijke groet,

.....  
beleidsmedewerker Basisnet

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Directie Veiligheid & Risico's**

**Van:** DGMI  
**Verzonden:** maandag 7 oktober 2013 14:00  
**Aan:**  
**Onderwerp:** feitenblad en aanbiedingsbrief Basisnet Spoor  
**Bijlagen:** aanbiedingsbrief BenW van feitenblad Moerdijk 201310.pdf; Feitenblad gemeente Moerdijk 201310.pdf

Geachte , beste ,

Hierbij doe ik u, ter kennisneming, het feitenblad Basisnet Spoor van de gemeente Moerdijk toekomen. Deze is vandaag naar BenW gestuurd.

Met vriendelijke groet,

beleidsmedewerker Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
 Directie Veiligheid & Risico's

Postbus 10000, 2500 CA Den Haag

**Van:** - DGMI  
**Verzonden:** maandag 7 oktober 2013 13:55  
**Aan:**  
**CC:** DGMI  
**Onderwerp:** brief en feitenblad Basisnet Spoor  
**Bijlagen:** Feitenblad gemeente Halderberge 2013-10.pdf; aanbiedingsbrief BenW van feitenblad Halderberge 2013-09.pdf

Geachte , beste

Hierbij, ter kennisneming, het feitenblad van de gemeente Halderberge en de aanbiedingsbrief. Deze is vandaag naar BenW gestuurd.

beleidsmedewerker Basisnet

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
**Directie Veiligheid & Risico's**

DGMI

F 107

**Van:** @moerdijk.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 15 oktober 2013 15:18  
**Aan:** - DGMI;  
**CC:** DGMI;  
**Onderwerp:** RE: Verslag overleg Basisnet Spoor 17 mei 2013 DGMI

Geachte

Dank voor de verwerking van de informatie.

Groeten,

**Van:** - DGMI  
**Verzonden:** maandag 7 oktober 2013 11:45  
**Aan:** ,  
**CC:** DGMI; \ - DGMI  
**Onderwerp:** Verslag overleg Basisnet Spoor 17 mei 2013

Geachte en (beste ),

In juli 2013 hebben de gemeente Halderberge en gemeente Moerdijk een gezamenlijke notitie opgesteld met aanvullingen en nuanceringen op het door het ministerie van IenM gemaakte verslag van het overleg Basisnet Spoor van 17 mei 2013.

Om deze zo goed mogelijk tot hun recht te laten komen heb ik het verslag ongewijzigd gelaten en de notitie in zijn geheel aan het verslag toegevoegd. Bijkomende reden om dit op deze wijze te doen is dat intussen nadere afspraken zijn gemaakt in het overleg van 6 september 2013 en tijdens de voorbereiding van de informatiebijeenkomsten van bewoners (resp. 18 en 23 september).

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

beleidsmedewerker Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Veiligheid & Risico's

Den Haag |  
en Haag



**Bestuurskern**  
Directie Veiligheid en Risico's

**Contactpersoon**

*Basisnet vervoer gevaarlijke  
stoffen*

**Datum**  
4 oktober 2013

# verslag

Betreft  
Vergaderdatum en tijd  
Deelnemers

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen Spoor  
17 mei 2013 , 09.30 - 11.30 uur

**Gemeente Halderberge**

(wethouder ruimtelijke ordening  
en milieu)  
(wethouder verkeer en  
vervoer)  
(beleidsmedewerker milieu)

**Gemeente Moerdijk**

(wethouder ruimtelijke ontwikkeling,  
mobiliteit en milieu)  
(stafadviseur veiligheid)

**Gemeente Roosendaal**

(wethouder ruimtelijke ordening,  
bereikbaarheid, mobiliteit en milieu)  
(programmamanager mobiliteit)

**Regionale Milieudienst Westbrabant**

(specialist Externe Veiligheid)

**Ministerie Infrastructuur en Milieu**

(waarnemend directeur  
Veiligheid en Risico's)  
(procesmanager Basisnet)  
(beleidsmedewerker Basisnet,  
verslaglegging)

## Opening

treedt op als voorzitter en opent de vergadering

maakt een verslag.

dankt het ministerie dat op zo'n korte termijn een afspraak met de drie gemeenten is geregeld. Aanleiding is de discussie rond het kopmaken in Roosendaal in de Stuurgroep Basisnet van 12 april 2013 en een aantal lopende zaken in het project basisnet.

## Kopmaken Roosendaal

geeft een korte toelichting. Momenteel rijden treinen van Sloe via Roosendaal naar Kijfhoek om daar kop te maken en vervolgens weer terug te rijden naar Roosendaal richting België.

Bij het ontwerp van Basisnet Spoor is geconcludeerd dat dit een onwenselijke situatie is omdat op het traject hetzelfde vervoer twee keer langskomt. Na een studie externe veiligheid is besloten om in Basisnet Spoor deze stroom kop te laten maken in Lage Zwaluwe omdat de emplacementenvergunning van Roosendaal hiertoe geen ruimte biedt.

Na afronding van deze studie hebben vervoerders aangegeven dat er mogelijk niet voldoende fysieke capaciteit is om deze stroom op Lage Zwaluwe te faciliteren.

Er is door ProRail een veiligheidsonderzoek gedaan welke veranderingen moeten worden doorgevoerd als gevolg van de uitspraken van de Raad van State inzake milieuvergunningen emplacementen. De Raad van State is van mening dat sommige handelingen die op emplacementen plaatsvinden niet onder de emplacementenvergunning vallen omdat deze bij doorgaand spoor horen.

ProRail heeft aangegeven dat alle wissels op emplacementen worden voorzien van ATB-vv, zodat de veiligheid vergroot wordt. Bij berekeningen met Safeti-nl (het rekenmodel voor emplacementenvergunningen) is deze veiligheidsmaatregel niet meegenomen, terwijl de verbetering van de veiligheid toeneemt met een factor 10. Uit het onderzoek komt ook naar voren dat er in Roosendaal voldoende risicoruimte beschikbaar kan komen zodat daar kopgemaakt kan worden, waardoor het kopmaken in Lage Zwaluwe kan komen te vervallen. Dit betekent minder vervoer langs Halderberge en Moerdijk; dus aldaar een lager groepsrisico (resp. van 1,6 naar 1,4 en van 0,4 naar 0,3) en een kleinere risicocontour van het plaatsgebonden risico (van 18 naar 16 meter). Voor Roosendaal verandert er niets in het groepsrisico en de risicocontour.

geeft aan dat de risicoruimte in Basisnet veel groter is dan het huidige gebruik, zelfs als de stroom die van de Brabantroute naar Betuweroute wordt verlegd.

Op vraag van geeft aan dat er een directe relatie is tussen vervoerstroom en risicocontour. Minder vervoer zorgt voor een kleinere contour. Het vervoer zoals opgenomen in Basisnet Spoor komt uit de marktverwachting 2007 (ProRail).

geeft aan dat het veiliger wordt als vervoer gevaarlijke stoffen over kortere afstanden vervoerd. Voor de beeldvorming in de gemeente Roosendaal zijn meer stilstaande treinen met gevaarlijke stoffen in het centrum evenwel moeilijk uitlegbaar. Dit is niet alleen een kwestie van communicatie. Daarom heeft het zijn voorkeur om flexibiliteit te houden zodat treinen daar kop kunnen maken waar het het meest veilig is en stelt voor hier in overleg met het ministerie en ProRail nader onderzoek naar te doen. Hierbij kan gezien worden of er andere oplossingen denkbaar zijn zoals rijden van kopmaken in het centrum door de zwaardere categorie gevaarlijke stoffen elders kop te laten maken, rijden met twee locomotieven of inzetten van kortere treinen zodat er geen fysieke beperking meer is op Lage Zwaluwe. En voor zover het binnen Roosendaal nodig is te bezien hoe dit het minste risico's met zich brengt.

## Bestuurskern

Directie .Veiligheid en Risico's

## Datum

4 oktober 2013

geeft aan dat Lage Zwaluwe nu redelijk in onbebouwd gebied ligt. Wel heeft de gemeente ruimtelijke ontwikkelingsplannen.

**Bestuurskern**  
Directie Veiligheid en Risico's

meldt dat het lastig is om informatie van ladingen van treinen te krijgen uit België. De heer Arbouw antwoordt dat eind dit jaar het Programma Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS) in werking treedt. Door dit programma wordt het in de loop van dit jaar mogelijk om de ladingen vrijwel 'realtime' te volgen, ook als die uit het buitenland komen. Ook is dan informatie beschikbaar over het Warme-BLEVE-vrij rijden.

**Datum**  
4 oktober 2013

vraagt hoe het op dit ogenblik met monitoring van Warme BLEVE vrij rijden zit. Is er zicht op hoe met name de internationale treinen zijn samengesteld? geeft aan dat Nederland sinds 1 januari 2013 wordt gemonitord of de treinen Warme-BLEVE-vrij zijn samengesteld.

ondersteunt het verzoek van naar nader onderzoek van kopmaken Roosendaal. geeft aan begrip te hebben dat er nu niet gekozen kan worden om de vervoersstroom te verleggen van Lage Zwaluwe naar Roosendaal.

Afgesproken wordt om een vervolgoverleg in de plannen tussen het ministerie en de gemeente Roosendaal om te bezien hoe het voorstel van verder uitgewerkt kan worden.

### **Knelpunten Basisnet**

meldt dat in juni 2013 een beleidsbrief naar de Tweede Kamer wordt gestuurd over hoe wordt omgegaan met de knelpunten in Basisnet. De Staatssecretaris wordt gevraagd akkoord te gaan met de volgende hoofdpunten. Woningen die in de risicocontour liggen worden op basis van vrijwilligheid door het Rijk tegen onteigeningswaarde verworven. Het Rijk benadert actief alle bewoners in overleg met de gemeente. Deze krijgen vijf jaar de tijd om te reageren. Daarna wordt bezien of regeling moet worden aangepast.

In overleg met de gemeente wordt bezien of het pand een andere bestemming kan krijgen of dat het gesloopt wordt. Het belangrijkste criterium voor de aankoop zal zijn dat een woning als kwetsbaar wordt aangemerkt als de gevel van het oorspronkelijke hoofdverblijf in de zone ligt. Dit betekent dat aan-/uitbouwen, bijgebouwen en tuin daar buiten vallen.

Met Roosendaal is inmiddels overeenstemming bereikt over het aantal kwetsbare objecten in de risicozone.

Voor Halderberge en Moerdijk is dit niet het geval. Deze gemeenten hebben door middel van brieven (2012) aangegeven dat er mogelijk meer kwetsbare objecten binnen de risicocontour liggen. Het ministerie wacht nog op de tekeningen in de GIS-bestanden van de betreffende objecten. Deze vormen de basis voor een vervolgggesprek met de gemeenten om uiteindelijke vaststelling van het aantal kwetsbare objecten. en geven aan deze informatie snel aan het ministerie te doen toekomen.

wijst op mogelijke herbouw van een afgebrand Chinees restaurant/snackbar in Oudenbosch. Deze ligt in de zone. De bovenverdieping werd bewoond door de eigenaar. geeft aan dat dit pand als

beperkt kwetsbaar wordt beschouwd en dat deze daarom buiten de regeling valt. Er mag daar worden herbouwd. geeft aan dat hij dit vreemd vindt; het gaat toch om veiligheid van mensen.

**Bestuurskern**  
Directie .Veiligheid en Risico's

merkt in dit verband op dat de definitie kwetsbaar en beperkt kwetsbaar breder is dan Basisnet. Ook bij buisleidingen en inrichtingen worden deze definities toegepast. Dit is een punt van aandacht en wordt meegenomen bij de Omgevingswet.

**Datum**  
4 oktober 2013

geeft aan dat gemeenten mogen wachten met aanpassen van bestemmingsplannen tot er een reguliere actualisatie plaats vindt. vraagt zich af of het later aanpassen van de bestemmingsplannen extra kosten voor de gemeenten met zich meebrengen. geeft aan dat als de actualisatie van bestemmingsplannen één keer in de tien jaar is, dit kan leiden tot planschade. verwacht dat dit mee zal vallen, immers de Basisnettabel geeft aan waar de risicocontouren lopen; men kan daar dus nu al kennis van nemen.

vindt de werkwijze van het ministerie voorstelbaar. Er is een inventarisatie gemaakt van nieuwbouwplannen. De planschade zal dus meevallen. De definities kwetsbaar en beperkte kwetsbaar zijn werkbaar. De definitie beperkt kwetsbaar geeft de gemeente de vrijheid om te bezien wat er met panden en bestemmingplannen gedaan moet worden. Dit is iets tussen de gemeenten en de eigenaren.

vindt een punt van zorg het vergunningsvrij bouwen. Dit zou een plek moeten krijgen in de regeling. geeft aan dat na het informeren van eigenaren over Basisnet deze vervolgens een bewuste afweging kunnen maken tussen wonen en risico's. Ze komen dan niet in aanmerking voor een schadevergoeding.

geeft aan dat Halderberge alles in risicocontour zal toetsen en ook in de toekomst zal blijven toetsen.

## Feitenbladen

meldt dat Moerdijk op 8 mei een brief heeft gestuurd over het concept feitenblad. geeft aan dat een brief van Halderberge onderweg is. Het ministerie zal op beide brieven inhoudelijk reageren. geeft aan dat Roosendaal nog zal reageren.

- geeft aan dat alle spoorgemeenten die een risicocontour en/of een groepsrisico groter dan de oriëntatiewaarde hebben een feitenblad krijgen. Deze zijn uniform opgebouwd en bevatten alleen de feiten zodat ook in geval van dossierwisseling de afspraken gemakkelijk herleidbaar zijn. De punten waarover het ministerie en de gemeente het niets eens worden komen aan bod in de aanbiedingsbrief aan BenW.

zal er voor zorgen dat ook de afspraken van vandaag worden opgenomen in het feitenblad.

Realisatiecijfers geven aan dat het om circa 4.000 kwe brandbare gassen per jaar gaat over het traject langs Zevenbergen. De heer Van Venrooij geeft aan dat de risicoruimte in Basisnet voor dit traject een kleine 20.000 kwe bedraagt. Dit betekent dat de rampenbestrijding meer aandacht verdient. Het ministerie heeft



aangegeven hiervoor geen extra middelen ter beschikking te willen stellen.  
meldt dat er afgelopen dinsdag tijdens het vragenuurtje in de Tweede Kamer gesproken is over het spoorongeval in Wetteren en de rampenbestrijding. De rampenbestrijding is een verantwoordelijkheid die primair bij het ministerie van Veiligheid en Justitie ligt. zal dit meenemen in het overleg met zijn collega's van VenJ.

**Bestuurskern**  
Directie .Veiligheid en Risico's

**Datum**  
4 oktober 2013

geeft aan dat het bezien van de rampenbestrijding en het actualiseren van de plannen bij de veiligheidsregio's en de brandweer ligt.

geeft aan dat als externe veiligheid uit de milieuvergunning wordt gehaald dit consequenties heeft voor de rampenbestrijding.

geeft aan dat de ministeries IenM en VenJ samen optrekken om zoveel mogelijk vast te leggen in de algemene regels voor rampenbestrijding en hulpverlening. Het is helder dat wat nu geldt ook in de toekomst moet blijven gelden. Wel is het de vraag waar het juridische haakje blijft. Dat wordt uitgezocht.

heeft signalen ontvangen dat de risicoruimte in Basisnet voor het traject naar industrieterrein Moerdijk te krap bemeten is. Realisatiecijfer laten zien dat er nog voldoende ruimte beschikbaar is. Op verzoek van zal de gegevens aan het ministerie doen toekomen.

### **Chloor**

meldt dat er alleen door AKZO chloortransporten worden gedaan. Dit betreft incidenteel vervoer als de productie in de fabriek stil komt te liggen voor onderhoud. Het vervoer moet aan zware veiligheidseisen voldoen. De route die gevolgd wordt is Oldenzaal – Amsterdam – Rotterdam. In Basisnet is rekening gehouden met een risicoruimte van 50 kwe per jaar over traject Lage Zwaluwe – Roosendaal in verband met transitvervoer. Dit aantal komt uit de marktverwachting 2007 van ProRail. De laatste jaren vindt er over dit traject geen chloorvervoer plaats.

vraagt hoe voorkomen kan worden dat het bedrijfsleven de toegestane ruimte niet zal benutten.

meldt er een verbod op chloorvervoer komt in Basisnet. De risicoruimte voor incidenteel vervoer wordt dan in Basisnet op nul gezet. Alleen als de minister van IenM een ontheffing verleent kan vervoer plaats vinden.

### **Robellijn**

meldt dat een brief door de veiligheidsregio West Brabant is verstuurd naar de minister van IenM over de Robellijn. Afschrift van de brief wordt in de vergadering uitgereikt. Concreet verzoek is om naar aanleiding van spoorongeval in Wetteren en de internationale context het externe veiligheidsonderzoek te vervroegen van 2018 naar 2014.

begrijpt dat de gemeenten de gelegenheid aangrijpt om hiervoor aandacht te vragen. Hij geeft aan dat het om een kostbare lijn gaat en dat er in deze tijden minder geld is voor aanleg. Het Programma Hoogfrequent Spoor is in de tijd uitgesmeerd. Het ministerie zal met een reactie komen.

### **Bewonersbijeenkomsten**

geeft aan dat er binnen het College van B&W veel vragen leven over externe veiligheid na het spoorongeval van Wetteren. Kern van deze vragen is hoe er omgegaan kan worden met dit soort incidenten. Ook in Moerdijk

en Roosendaal leven dit soort vragen.

stelt voor om hierbij gezamenlijk op te trekken en voor een getrapte werkwijze te kiezen. Eerst in het najaar een bijeenkomst met de Colleges van B&W van de drie gemeenten organiseren. geeft aan dat het ministerie desgevraagd graag een bijdrage wil leveren aan deze bijeenkomst. Na deze bijeenkomst kan de communicatie richting de burgers worden vormgegeven. Halderberge en Roosendaal zullen een vooraankondiging hierover doen uitgaan. Roosendaal zal de bijeenkomst organiseren.

geeft aan dat Moerdijk hierop niet te kan wachten omdat afgesproken is om de bewoners voor de zomer over het spoor te informeren.

**Bestuurskern**

Directie .Veiligheid en Risico's

**Datum**

4 oktober 2013

**Rondvraag/sluiting**

geeft aan dat er op 19 juni 2013 een algemeen overleg in de Tweede Kamer wordt gehouden over externe veiligheid.

meldt aan dat het vreemd is dat als de verzwaarde bouwvoorschriften van het plasbrandaandachtsgebied gaan gelden er een ongewenst verschil ontstaat met de bestaande bebouwing.

merkt op dat het gebruikelijk is dat er voor nieuwbouw zwaardere eisen kunnen worden gesteld. Aanpassen van de bestaande bebouwing is vaak bouwtechnisch niet haalbaar en als dit wel het geval is erg duur.

heeft deze bijeenkomst als zinvol ervaren. Dit wordt door alle aanwezigen beaamd. Hij sluit de vergadering.

**Aanvullingen/opmerkingen van gemeente Halderberge en Moerdijk naar aanleiding van het verslag**

Op 1 juli 2013 (kenmerk 277745) hebben de gemeente Halderberge en Moerdijk een gezamenlijke notitie gestuurd naar het ministerie IenM met aanvullingen en nuanceringen. Deze notitie is integraal aan dit verslag toegevoegd.

Directie Veiligheid en Risico's

Den Haag

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij :  
Doorkiesnummer :  
Ons kenmerk : 277745  
Onderwerp : Reactie concept verslag bestuurlijk overleg  
basisnet spoor

Oudenbosch, 1 juli 2013

Naar aanleiding van het overleg d.d. 17 mei 2013, tussen uw Ministerie en de gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal inzake het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, danken wij u voor het door uw Directie gemaakt verslag van 24 mei 2013. Echter behoeft dit verslag in onze optiek op enige punten aanvulling en nuancering. Op de volgende punten willen wij het verslag graag aangepast zien.

### Kopmaken Roosendaal

Aanvullend op het verslag, willen wij opmerken dat uit het "Onderzoek rangeeremplacementen" van ProRail ten tijde van het ontwerp Basisnet Spoor 2010 is gebleken dat kopmaken van de vervoerstroam Sloe – Antwerpen binnen de risicoruimte van rangeeremplacement Roosendaal niet mogelijk is; op het noordelijkere rangeeremplacement Lage Zwaluwe is dat wel mogelijk. Daarom is in Basisnet Spoor van 3 februari 2011 voor deze vervoerstroam ruimte gemaakt op het baanvak Roosendaal – Lage Zwaluwe, middels herrotering. Dit heeft geleid tot de volgende mutatie:

Vervoershoeveelheden	Cat A	Cat B2	Cat B3	Cat C3	Cat D3	Cat D4
Mutatie baanvak Roosendaal – Lage Zwaluwe	1500	500	0	2250	500	250

Ten aanzien van het agendapunt Kopmaken Roosendaal hebben wij tijdens het overleg benadrukt dat naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake milieuvergunningen emplacementen de noodzaak tot kopmaken in Lage Zwaluwe is komen te vervallen. Gelijktijdig betekent dit dat de noodzaak om de in tabel 1 genoemde extra vervoerstromen te faciliteren eveneens vervalt.

De hierdoor vrijkomende "risicoruimte" dient in onze optiek ten goede te komen aan de desbetreffende gemeenten, respectievelijk het verlagen van het groepsrisico en het verkleinen van de plaatsgebonden risicocontour (van 18 naar 16 meter).

Wij begrijpen dat bovengenoemde tot maatwerkoplossingen vraagt voor de gemeente Roosendaal en onderschrijven de gedane toezegging dan ook van harte.

Er is momenteel sprake van een discrepantie tussen de gerealiseerde vervoercijfers en de Basisnet Spoor cijfers ten aanzien van het raccordermentsspoor industrieterrein Moerdijk. Zoals aangegeven zien de gemeenten Halderberge en Moerdijk dat de extra vervoersbewegingen kopmaken Lage Zwaluwe van de vervoersplafonds worden gehaald. Dat is ook zo tijdens het overleg expliciet benoemd.

Door Roosendaal is daarbij aangegeven dat het niet wenselijk is dat alle treinen met gevaarlijke stoffen in Roosendaal blijven staan om kop te maken. Afhankelijk van de risico's blijft het wenselijk om bepaalde treinen door te sturen naar Lage Zwaluwe of Kijfhoek. Die flexibiliteit wil men erin houden. De gemeente Moerdijk geeft aan dat er ook zonder de extra ruimte "kopmaken" nog voldoende ruimte op het spoortraject bestaat. Graag willen de gemeenten dus de extra bewegingen die er in 2010 na vaststelling van het ontwerp bij zijn gekomen, eraf gehaald zien.

Op pagina 2 van het verslag wordt aangegeven dat [ ] heeft aangegeven begrip te hebben voor het feit dat er nu niet gekozen kan worden om de vervoersstroom te verleggen van Lage Zwaluwe naar Roosendaal. Wethouder [ ] heeft dit niet zo gezegd. Hij heeft aangegeven dat de stroom er wat betreft Moerdijk af moet, maar dat er nog voldoende ruimte bestaat om de extra bewegingen richting Lage Zwaluwe te maken. Gemeente Moerdijk blijft van mening dat men zich te allen tijde zou moeten inspannen om geen nutteloze bewegingen met gevaarlijke stoffen door woonkernen (Zevenbergen en Oudenbosch) te maken.

#### **Ontwikkelingen Stationsgebied Lage Zwaluwe**

Wethouder [ ] heeft tijdens het overleg aangegeven, dat het gebied rondom station Lage Zwaluwe er nu nog redelijk onbebouwd bij ligt, maar dat dat gaat veranderen. Deze plannen zijn destijds bij de inventarisatie van 2007 al kenbaar gemaakt bij het Ministerie van V&W.

#### **Warme Blevé vrij rijden – treinen uit België**

Tijdens het overleg hebben de gemeenten verzocht om meer inzicht in de verhouding van stromen uit België, ten opzichte van de binnenlandse stromen die over het traject Roosendaal – Dordrecht rijden. En zo na te kunnen gaan in hoeverre de afspraken over het warme-blevé vrij rijden ook op dit spoortraject kunnen worden nagekomen, wat ook tevens voor u van belang is om op toe te kunnen zien.

#### **Knelpunten Basisnet**

De definitie van (geprojecteerd) kwetsbaar object zoals deze door het ministerie wordt gehanteerd en zoals verwoord in het verslag vinden wij te beperkt en is tijdens het overleg ook anders besproken. Namelijk dat het belangrijkste criterium voor de aankoop zal zijn dat een woning als kwetsbaar wordt aangemerkt als de gevel van het oorspronkelijke hoofdverblijf in de zone ligt. Dit betekent dat aan-/uitbouwen, bijgebouwen en tuin daar buiten vallen. Zoals tijdens het overleg aangegeven, gaan wij als gemeenten uit van een eenduidige begripshantering, hierbij uitgaande van de definities zoals deze in het Bevi is opgenomen. Refererend aan de recente uitspraak van de Raad van State: 201010257/1/A4

In onze optiek dient het ministerie uit te gaan van de feitelijke (planologische) situatie en niet zoals de in het verslag opgenomen verengde definitie.

Tevens hebben de gemeenten aangegeven een eenduidige saneringsregeling (ministeriele regeling) te willen zien. Deze is de afgelopen jaren ook steeds toegezegd en tijdens het overleg nogmaals ingebracht door [ ]

**Planschade**

Gemeenten Moerdijk en Halderberge hebben in het overleg aangegeven dat planschade wordt onderschat door het Ministerie. Gemeenten zijn van mening dat zeker in het specifieke geval van Moerdijk en Halderberge, waar de risico's feitelijk toenemen door het Basisnet, het Ministerie ook een potje reserveert voor planschade door aanpassing van bestemmingsplannen.

heeft in het overleg duidelijk aangegeven dat het Ministerie wel erg makkelijk omgaat met de paar saneringsgevallen en planschades die zullen ontstaan. Het kan niet zo zijn dat er nu zoveel discussie over bestaat. Ooit is toegezegd dat het basisnet knelpuntvrij zou worden opgeleverd.

Hoogachtend,

Namens de bestuurders van de gemeenten Moerdijk en Halderberge,



Gemeente  
Halderberge



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. hare excellentie mevrouw drs. W.J. Mansveld

DEN HAAG

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie bij : -  
Telefoonnummer : -  
Ons kenmerk : 283329  
Onderwerp : Projectvoorstel verbeteren hulpverlening en  
bevorderen zelfredzaamheid

**VERZONDEN 15 OKT. 2013**

Oudenbosch, 14 oktober 2013

Geachte mevrouw Mansveld,

Hierbij ontvangt u ons projectplan veiligheid Basisnet Spoor voor het traject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk, waarover wij eerder met u hebben gesproken en waarbij u ons een bijdrage van 5 miljoen euro hebt toegezegd voor het verbeteren van de hulpverlening en het bevorderen van zelfredzaamheid burgers. De inhoud van deze brief als ook het projectvoorstel wordt ook onderschreven door de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant en is in samenwerking met de Veiligheidsregio tot stand gekomen.

Het verbeteren van de hulpverlening en het bevorderen van zelfredzaamheid kan een positieve bijdrage leveren aan de door ons noodzakelijk geachte verbetering van veiligheid op en aan het spoor. Veiligheid op het spoor vergt echter een veel meer omvattende aanpak, die verder reikt dan het treffen van een aantal bescheiden voorzieningen en/of maatregelen.

Voor een duurzame aanpak van veiligheid zijn aanzienlijke investeringen noodzakelijk, bijvoorbeeld op het terrein van de ruimtelijke ordening en de veiligheid voor en in de gebouwde omgeving. De door u toegezegde bijdrage volstaat niet als het gaat om een structurele, duurzame aanpak vanuit het perspectief van een integrale benadering van veiligheid. Daarvoor is meer noodzakelijk, zeker tegen de achtergrond van het feit dat het spoortraject in de toekomst aanzienlijk meer belast zal worden door een intensivering van het goederenvervoer.

Wij roepen u op om in overleg met onze gemeenten, in samenwerking met onder andere de Veiligheidsregio, te komen tot een intensieve en integrale aanpak van veiligheid, waardoor het borgen van veiligheid maximaal is gewaarborgd. Waarvan de aspecten ruimte, milieu, veiligheid bebouwde omgeving en het voorkomen van overlast integraal onderdeel uitmaken.

Als gemeenten hebben wij inmiddels bewonersavonden georganiseerd. (18 september gemeente Halderberge, 23 september gemeente Moerdijk en 30 oktober gemeente Roosendaal) Tijdens deze bijeenkomsten hebben bewoners in soms niet mis te verstane bewoordingen hun zorg geuit. Bewoners, en wij met hen, dringen nadrukkelijk aan op een structurele en duurzame aanpak, een aanpak die er werkelijk toe doet in termen van veiligheid.

Zoals u bekend zijn wij geen voorstander van intensivering van goederenvervoer op het bovengenoemde traject, omdat het aantal risico's als mede de overlast daardoor in aanzienlijke mate toeneemt. Wij kiezen voor andere oplossingen, die meer en beter bijdragen aan de economische, ecologische en daarmee duurzame ontwikkeling van onze woonkernen.

Aangezien een meer duurzame aanpak vooralsnog niet in het verschiet ligt, gezien het ontbreken van investeringsmogelijkheden in deze economisch tijd, zullen u en wij ons maximaal moeten inspannen om de integrale veiligheid op het spoortraject maximaal te (waar)borgen.

In deze zin doen wij een klemmend beroep op uw ministerie om een integraal plan van aanpak voor veiligheid op te stellen, waarvan de hiervoor genoemde aspecten van ruimte, milieu en de veiligheid in de gebouwde omgeving prominent onderdeel uitmaken.

De door u toegezegde 5 miljoen euro is daartoe ontoereikend. Hoe waardevol uw bijdrage op zichzelf is, voor een meer structurele en duurzame aanpak van veiligheid zijn andere, intensievere maatregelen en voorzieningen noodzakelijk. Wij roepen u op ook zich daarvoor met ons maximaal in te spannen. Graag willen wij op korte termijn met u over de meer fundamentele aanpak spreken en ook concrete afspraken maken.

Graag vernemen wij van u of u zich kunt verenigen met de inhoud van ons projectvoorstel, zoals u dat hierbij aantreft.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,  
de secretaris, ~~de burgemeester,~~

~~Mevrouw Mr. C.H. Kruijt~~  
Mevrouw Mr. C.H. Kruijt  
Loco-secretaris

De heer ~~G.A.A.J.~~ Janssen

burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk  
de secretaris, de burgemeester

De heer A.E.B. Kandel

De heer J.P.M. Klijs

burgemeester en wethouders van de gemeente Roosendaal,  
de secretaris, de burgemeester

De heer R.E.C. Kleijnen

de heer mr. J.M.L. Niederer



[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

**Projectvoorstel Verbeteren hulpverlening en bevorderen zelfredzaamheid**  
**Spoortraject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk**

Gemeente Halderberge  
Gemeente Moerdijk  
Gemeente Roosendaal  
Veiligheidsregio Midden en West Brabant

Versie 4 definitief concept

Datum 1 oktober 2013

## **Inhoudsopgave**

Projectdefinitie	3
Projectaanpak	7
Projectorganisatie	9
Projectbeheersing	11
Voorstellen maatregelen hulpverlening en zelfredzaamheid	13

## Projectdefinitie

### Aanleiding

Op 2 juli 2013 is het wetsvoorstel Basisnet Spoor door de Eerste Kamer behandeld. Hierbij is door de staatssecretaris een specifieke toezegging gedaan: *"Met de gemeenten langs het traject Roosendaal-Moerdijk zijn afspraken gemaakt. Eenzelfde aanbod doe ik de gemeenten langs het traject Elst-Oldenzaal. In overleg met de veiligheidsregio's en de gemeenten langs deze trajecten zal ik bezien welke maatregelen passend zijn. Hiervoor zal een bedrag van 5 miljoen euro beschikbaar worden gesteld."* Op 6 september 2013 heeft overleg met het ministerie van I&M plaatsgevonden en is duidelijk geworden dat de 5 miljoen voor de verbetering van de veiligheid van de inwoners van de 3 gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal is bedoeld, waarbij een voorstel moet komen voor maatregelen voor hulpverlening en zelfredzaamheid. I&M dient dit budget formeel bij de Najaarsnota te regelen. Daarom moet een voorstel en wijze van financiering voor 15 oktober 2013 bekend zijn bij het ministerie. De gemeenten zullen het voorstel vóór deze datum aan I&M ter goedkeuring voorleggen en laten weten via welk loket zij de financiering wensen te ontvangen.

Het bedrag moet worden besteed aan de verbetering van de hulpverlening en het bevorderen van zelfredzaamheid op en nabij het spoortraject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk. Belangrijk hierbij is goede communicatie met burgers en bestuurders over de risico's van dit vervoer van gevaarlijke stoffen. De financiële middelen komen in het najaar van 2013 ter beschikking en kunnen over meerdere jaren worden besteed.

### Probleemstelling

Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geeft aan over welke routes gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden, zowel over weg, water en spoor. Voor rijkswegen, spoorwegen en belangrijke vaarwegen worden risicoplafonds vastgesteld. Als risicoplafonds (dreigen te) worden overschreden moet de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) maatregelen nemen om de risico's van het vervoer op de betreffende route te beperken. Het is dan mogelijk dat het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over een bepaalde route en/of op bepaalde tijden verboden wordt.

#### Doelen Basisnet

- Gevaarlijke stoffen kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en het buitenland, ook in de toekomst.
- Risico's voor omwonenden langs de routes binnen wettelijke grenzen houden.

#### Voor wie?

- Vervoerders van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor.
- Chemische bedrijven.
- Spoorgemeenten (bevoegde gezagen ruimtelijke ordening).

#### Wanneer?

De wet treedt op 1 januari 2014 in werking.

#### Waarom?

Het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt toe. Hierdoor lopen mensen die langs transportroutes wonen een steeds hoger risico. Daarnaast bouwen gemeenten woningen dicht op infrastructuur, waardoor steeds meer mensen risico lopen. Het Basisnet zorgt ervoor dat:

- risico's laag blijven;
- chemische clusters in binnen- en buitenland bereikbaar blijven via weg, water en spoor;
- gemeenten weten waar ze wel en niet kunnen bouwen.

#### Achtergrond

Het intensieve gebruik van de Betuweroute heeft als consequentie dat op enkele trajecten meer vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden. Het gaat hierbij met name om de trajecten Roosendaal-Halderberge-Moerdijk en Elst-Zutphen-Goor-Oldenzaal. Door de toename van het vervoer op het traject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk kan de Brabantroute worden ontlast. In overleg met de veiligheidsregio's en de gemeenten langs deze trajecten wordt bezien welke maatregelen passend zijn ten behoeve van hulpverlening en zelfredzaamheid.

De risico's van het huidige spoorvervoer door de regio zijn vastgelegd in het Regionaal Risicoprofiel dat ten grondslag ligt aan het regionale dekkings- en spreidingsplan. De forse toename van het spoorvervoer over het traject Roosendaal-Moerdijk is hierin niet meegenomen. Op dit moment is de hulpverlening ingericht met inzichten dat de brandweer de rampenbestrijding coördineert. Procedures dateren van 2006-2008 en zijn bruikbaar. Deze huidige procedures (TIS en het incidentbestrijdingsplan conventionele spoorwegen) dienen wel aangepast te worden aan de ontwikkelingen rondom het Basisnet. De nieuwe visie van de ongevalsbestrijding met gevaarlijke stoffen, maar ook de aangekondigde wijzigingen in de milieuvergunning van het emplacement te Roosendaal en de toename van het vervoer geven aan dat de procedures herzien dienen te worden.

Daarnaast constateren de 3 gemeenten steeds vaker, o.a. bij ruimtelijke planvorming in de spoorzones en bijbehorende groepsrisicoverantwoording, dat de effecten bij een spoorincident omvangrijk zijn en dat er tal van maatregelen ter verbetering van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid bestaan die nog ingezet kunnen worden. Deze maatregelen zijn enerzijds kostbaar, worden anderzijds nog gezien als te ontwikkelen innovatie.

Dankzij de toezeggingen van het Ministerie van I&M zijn de gemeenten in samenwerking met de Veiligheidsregio MWB in staat om een beter beeld te schetsen van de knelpunten die er liggen, alsmede van de maatregelen om de hulpverlening en zelfredzaamheid (lees veiligheid) in het gebied te vergroten. In hoeverre de middelen toereikend zijn om over het gehele traject de gewenste veiligheidswinst te boeken zal uit nader onderzoek moeten blijken. Door een interactief proces te volgen met de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal en de Veiligheidsregio zijn knelpunten op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid in de spoorzones te identificeren. Door een bottom-up analyse uit te voeren zijn de knelpunten vanuit de werkvloer te benoemen en bestuurlijk inzichtelijk te maken. Naast een technische analyse zal worden stilgestaan bij de veiligheidsbeleving en ervaringen van de groep burgers in de spoorzones. Nadat de analyses zijn gemaakt volgen aanbevelingen en concrete projectvoorstellen op het gebied van 1. Bevorderen van zelfredzaamheid, 2. Operationele verbeteringen hulpverlening en 3. Onderzoek en technische/infrastructuurle maatregelen. Hieruit volgen voorstellen voor maatregelen ten behoeve van de verbetering van de hulpverlening en het bevorderen van de zelfredzaamheid die vervolgens gezamenlijk kunnen worden geprioriteerd. Hieruit worden deelprojecten gevormd die tot uitvoering worden gebracht.

#### Voorbeeld.

Uit de ramp in Wetteren blijkt dat gevaarlijke en brandbare vloeistoffen ongecontroleerd in het riool kunnen komen. Door in de gemeenten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk op dit realistische scenario de stedelijke locaties te laten beoordelen door veiligheidskundigen kan een inventarisatie worden opgesteld om in de drie gemeenten de rioolsystemen hierop aan te passen. De kosten van het onderzoek, het opstellen van werkzaamheden in een bestek en het werk uiteindelijk in opdracht te geven is bijvoorbeeld per gemeente een bedrag X, Y, Z noodzakelijk. Spoorsloten kunnen op een gelijke wijze worden onderzocht en het Waterschap kan bijvoorbeeld overwegen meer oliebooms aan te schaffen de kosten van deze oliebooms bedragen X.

#### Voorbeeld.

De spoorzones in de 3 gemeenten zijn dichtbevolkt en woningen liggen praktisch tegen het spoor. Bij een incident op het spoor kunnen de hulpdiensten onvoldoende en niet snel genoeg capaciteit vrijmaken om burgers op dat moment precies te vertellen wat ze moeten doen om zich in veiligheid te brengen. Dit is overigens een algemeen bewustwordingsproces in ons land. Door burgers al in de normale dagdagelijkse situatie te voorzien van heldere risico-informatie en handelingsperspectieven en ten tijde van een incident op basis van deze voorkennis in enkele minuten de burgers van gerichte informatie te voorzien, worden de burgers in staat om zich in de eerste fase van een incident in veiligheid te brengen. Dit concept van



informer en alerteren is reeds op het zeehaven- en industrieterrein Moerdijk ontwikkeld voor BHV-organisaties van bedrijven en wordt per 1 januari 2014 breed inzetbaar voor de gehele regio. Op basis van dit concept loopt in 2013 een studie naar een doorvertaling in een zogenaamd "Veiligheids-dashboard" voor burgers in onder andere spoorzones. Het dashboard kan in de 3 gemeenten worden ingezet en kan binnen de toegezegde middelen ook worden doorontwikkeld.

### ***Doelstelling***

---

Verbetering van de veiligheid en veiligheidsbeleving binnen de spoorzones van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal, door het gezamenlijk treffen van maatregelen ter versterking van de zelfredzaamheid van de bewoners van de spoorzone en verbetering van de specifieke hulpverlening voor spoorincidenten.  
Dit door

### ***Resultaten***

---

De resultaten omvatten een meetbare verbetering van de veiligheidsbeleving van de burgers in de spoorzones van de 3 gemeenten, alsmede het wegnemen van de belangrijkste veiligheidsknelpunten binnen de spoorzones op technisch, organisatorisch en infrastructureel vlak. De resultaten worden via de stuurgroep gedeeld met de bestuurders van de gemeenten. De gemeenteraden en het bestuur van de Veiligheidsregio worden geïnformeerd. Daarnaast worden (deel) resultaten inzichtelijk gemaakt om burgers alsmede de betrokken medewerkers vanuit de 3 gemeenten en de Veiligheidsregio regelmatig over de voortgang te informeren. Resultaten die aantoonbaar breder kunnen worden uitgezet en/of geïmplementeerd worden via netwerken binnen de overheid en bedrijfsleven gecommuniceerd. We streven ernaar de spin-off van het project zo groot mogelijk te krijgen, maar dit is slecht een neven doel. Het projectresultaat is het treffen van maatregelen op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid binnen de spoorzones van het traject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk.

### ***Afbakening***

---

Uitvoeringsverplichtingen in de nabijheid van het spoor gelden alleen voor de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal en de Veiligheidsregio. Werkprocessen bij de hulpverleningsdiensten worden regionaal afgestemd binnen landelijke kaders. Werkprocessen ten behoeve van de voorbereiding van de taak van gemeenten ten aanzien van bevolkingszorg om de zelfredzaamheid en de hulpverlening te verbeteren gelden direct voor de burgers in de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal en kunnen indirect ook elders in de regio worden toegepast. Het toegekende budget is niet beschikbaar voor activiteiten die verband houden met (plan)schade en/of saneringen, dan wel voor maatregelen die reeds gepland stonden, of die bedoeld zijn voor bouwprojecten langs het spoor, maar voor maatregelen ten behoeve van hulpverlening en zelfredzaamheid in de spoorzones (bovenop bestaande initiatieven en budgetten).

### ***Gebruikers***

---

Het Ministerie van I&M heeft de middelen specifiek bestemd voor de spoorzones van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal voor maatregelen ter verbetering van de hulpverlening en bevordering van de zelfredzaamheid ten behoeve van de inwoners in deze gebieden.

### ***Randvoorwaarden***

---

- De inwoners van de spoorzones in de 3 gemeenten moeten op evenredige wijze baat hebben bij de in te zetten verbetermaatregelen.
- De te treffen verbetermaatregelen worden zoveel mogelijk geprioriteerd op effectiviteit voor de 3 gemeenten, boven maatregelen voor hele specifiek/lokale knelpunten (gezamenlijke projecten met voordelen voor de gehele spoorzone prevaleren).
- De rijksmiddelen worden zoveel als mogelijk ingezet op projecten, waarvoor co-financiering mogelijk is, om zo een optimaal rendement te behalen.
- Enkel uit de gemeenten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk worden projectgroepen en/of klankbordgroepen gevormd. Deze worden aangevuld met adviseurs van de Veiligheidsregio MWB en OMWB, als wettelijke en vaste adviseurs van de 3 gemeenten. Dit om de kennis die tijdens het project wordt opgedaan, zoveel mogelijk binnen deze gremia te borgen.

### ***Relatie met andere projecten***

---

Zoals eerder aangegeven dienen de beschikbaar gestelde middelen voornamelijk te worden ingezet voor maatregelen die innovatief of kostenintensief zijn en vanuit die reden niet door de afzonderlijke gemeenten en veiligheidsregio kunnen worden bekostigd. Het toevoegen van de middelen aan lopende trajecten, waarvoor reeds financiële dekking bestaat, moet worden voorkomen. Echter kan het wel zo zijn dat kan worden aangesloten op lopende projecten. Door nadrukkelijk in de beginfase van het project de lopende (infra)projecten, aanpassingen van wegen rondom stationsgebieden/spoorgebieden, ruimtelijke plannen en de werkprocessen van de hulpverleningsdiensten en de gemeenten in kaart te brengen, wordt gekeken of winwin situaties zijn te realiseren. Tevens wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met belanghebbende partijen, waaronder de Omgevingsdienst MWB, NS en Pro Rail, Waterschap Brabantse Delta en Brabant Water.

# Projectaanpak

## Aanpak

Om de hulpverlening en de zelfredzaamheid te verbeteren en om de beschikbare middelen effectief en efficiënt in te zetten is een procesaanpak noodzakelijk.

### Stap 0 Strategie uitzetten

- Benoemen Stuurgroep en projectorganisatie;
- Projectvoorstel voorleggen aan de colleges van burgemeester en wethouders en informeren van de gemeenteraden en het bestuur van de Veiligheidsregio;
- Actorenanalyse om de doelgroepen te bepalen: burgers in de nabijheid van het spoor, bestuurders, colleges, gemeenteraden, medewerkers gemeenten, veiligheidsregio en hulpverleners.

### Stap 1 Afbakening en inventarisatie

- In beeld brengen en definiëren spoorzones binnen de 3 gemeenten;
- Inventarisatie van de wijzigingen ten gevolge van de invoering van het Basisnet;
- Beschrijven/uitwerken incident-scenario's spoorincidenten (waarvoor de maatregelen worden ingezet);
- Uitvoeren nulmeting veiligheidsbeleving burgers binnen de spoorzones.

### Stap 2a. Benoemen knelpunten op het vlak van hulpverlening en zelfredzaamheid in de spoorzones van de gemeenten gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal.

Ten aanzien van:

- Risicobeheersing, plantoetsing, milieuvergunningen en RO toetsing;
- Incidentbestrijding, voorbereiding planvorming en opleiden en oefenen;
- Risico- en crisiscommunicatie vanuit de 3 gemeenten in afstemming met de werkprocessen vanuit de Veiligheidsregio en andere belanghebbende partijen;

### 2b –Vaststellen nulsituatie knelpunten spoorzones 3 gemeenten.

### Stap 3 Analyse knelpunten en formuleren aanbevelingen

- Benoemen verbetermaatregelen hulpverlening en zelfredzaamheid.
- Prioritering van de verbetermaatregelen.
- Opstellen deelprojecten ter ontwikkeling, uitvoering van de verbetermaatregelen (de productietijd en implementatietijd. Dit weergegeven in een projectplanning en prioriteren).
- Afstemming binnen de stuurgroep.

### Stap 4 Uitvoering

- Uitvoering van de deelprojecten.

### Stap 5 Eindmeting & verantwoording

- Uitvoeren eindmeting veiligheidsbeleving burgers binnen de spoorzones
- Opstellen eindverantwoording project.

Tijdens alle stappen speelt communicatie een belangrijke rol. De communicatieboodschap wordt steeds afgestemd op de actorenanalyse.

## ***Fasering***

---

Gestart wordt met bestuurlijke overeenstemming van het proces door de colleges van burgemeester en wethouders. De gemeenteraden en het bestuur van de Veiligheidsregio worden geïnformeerd. Er wordt een stuurgroep samengesteld door bestuurders van de gemeenten, Halderberge, Moerdijk en Roosendaal en de directeur van de Veiligheidsregio met als voorzitter de Burgemeester van Moerdijk (vanwege zijn trekkersrol op het gebied van externe veiligheid binnen het district). De stuurgroep bewaakt de voortgang en het resultaat: het treffen van maatregelen op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid op en nabij het spoortraject Roosendaal-Halderberge-Moerdijk. Tevens draagt de stuurgroep zorg voor betrokkenheid en informatievoorziening aan de afzonderlijke colleges en gemeenteraden en gezamenlijk aan de Veiligheidsregio.

Door vooraf alle mogelijke projecten te identificeren is een integrale samenhang in kaart te brengen. Ook is een onderlinge afhankelijkheid te bepalen en zijn kritieke paden te herleiden. We bespreken deze projecten met interne en externe deskundigen en procespartners op het spoor, Prorail, Netwerk Transportveiligheid en betrokken partners in onze regio, zoals het Waterschap en Brabant Water.

Alle (deel)projecten worden inzichtelijk gemaakt in een projectbewakingssysteem met een begroting en en opgenomen in een lange termijn planning. De totale looptijd wordt gesteld op 4 jaar.

## ***Interne en externe afhankelijkheden***

---

De kunst is eerst het proces te doorlopen en daarna met een integrale benadering de werkprocessen aan te passen. Nieuwe ideeën te implementeren en met duidelijke verbeteringsvoorstellen te komen. Maar ook worden burgers actief betrokken. Hiervoor is gezamenlijk optrekken, bestuurlijke moed, snelheid in besluitvorming noodzakelijk en dienen medewerkers en organisaties open te staan voor veranderingen.

## ***Mijlpalen***

---

De eerste bewonersbijeenkomsten hebben plaatsgevonden in Halderberge en Moerdijk en ook is in oktober 2013 een bijeenkomst in Roosendaal gepland. De start van dit project zal actief worden benoemd. Daarna wordt steeds bij de realisatie van de deelprojecten gecommuniceerd naar het colleges gemeenteraden, bestuur veiligheidsregio, betrokken medewerkers en burgers. Communicatie is een integraal onderdeel van dit project.

Op 26 september 2013 heeft er een eerste bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen bestuurders van de 3 gemeenten en de directeur van de Veiligheidsregio. In dit overleg zijn een aantal afspraken gemaakt welke de basis vormen van onderhavige projectvoorstel.

## Projectorganisatie

### *Rollen en verantwoordelijkheden*

---

De stuurgroep wordt samengesteld uit bestuurders namens de 3 gemeenten en de directeur van de Veiligheidsregio. Een burgemeester van een van de drie gemeenten wordt voorzitter van de stuurgroep. Gezien de raakvlakken met zijn portefeuille openbare orde en veiligheid en de direct samenhang met maatregelen voortvloeiend uit dit project ten behoeve van hulpverlening en zelfredzaamheid. Hij is aanspreekpunt voor het bestuur van de Veiligheidsregio voor dit project. De bestuurders van de stuurgroep zijn verantwoordelijk voor de afstemming met de afzonderlijke colleges aangezien op grond van artikel 2 van de Wet Veiligheidsregio's het college van burgemeester en wethouders verantwoordelijk is voor de brandweerzorg, de rampenbestrijding en crisisbeheersing en de organisatie van de geneeskundige hulpverlening. De stuurgroep kiest vaste momenten om de gemeenteraden en burgers van de 3 gemeenten te informeren.

### *Stuurgroep*

---

De stuurgroep bestaat uit:

De heer J.P.M. Klijs	Burgemeester van de gemeente Moerdijk;
De heer C. Punt	Wethouder van de gemeente Moerdijk;
De heer G.A.A.J. Janssen	Burgemeester van de gemeente Halderberge;
De heer H.M. Suijkerbuijk	Wethouder van de gemeente Halderberge;
De heer J.M.L. Niederer	Burgemeester van de gemeente Roosendaal;
De heer J.A.M. Verbraak	Wethouder van de gemeente Roosendaal;
De heer N. van Mourik	Directeur Veiligheidsregio Midden en West Brabant.

### *Ambtelijke projectgroep*

---

Het project wordt getrokken door een ambtelijke projectgroep en bestaat uit:

Gemeente Halderberge.  
Gemeente Moerdijk.  
Gemeente Roosendaal.  
Veiligheidsregio Midden en West Brabant.  
Projectsecretaris (stationering afhankelijk van projectleider).

De projectgroep kan worden aangevuld met andere relevante collegae van de gemeenten, Veiligheidsregio en OMWB. Tevens wordt voorgesteld, om de werklust van de projectleden te beperken, een projectsecretaris aan het project te verbinden. Deze is verantwoordelijk voor het voorbereiden/uitwerken van vergaderingen, ondersteuning bij de deelprojecten, etc., etc. Voorgesteld wordt hiervoor een schoolverlater (HBO-veiligheid) aan te trekken. Binnen de ambtelijke projectgroep zal een projectleider worden aangewezen.

De uren van de projectgroepleden zullen niet ten laste worden gebracht van het projectbudget. Deze uren worden (evenredig) beschikbaar gesteld door de 3 gemeenten en de veiligheidsregio. De kosten voor de projectsecretaris zullen wel ten laste worden gebracht van het projectbudget. De projectgroep zal rechtstreeks rapporteren aan de bestuurlijke stuurgroep die de besluiten neemt en de budgetten verdeelt.

## ***Werkgroepen***

---

De werkgroepen worden voor de duur van een deelproject gevormd en weer afgebouwd na realisatie en het afsluiten van werkopdrachten en of opleveringen. Uitgangspunt is dat de uren van de werkgroepleden zoveel mogelijk budgetneutraal worden ingebracht door de deelnemende partijen. In iedere werkgroep heeft tenminste één van de projectgroepleden zitting om zo de samenhang te bewaken.

## ***Overlegvormen en frequentie***

---

Er wordt vanuit gegaan dat er maandelijks wordt gecommuniceerd over de voortgang van de werkzaamheden en jaarlijks een voortgangsrapportage wordt opgesteld voor het ministerie van I&M, de stuurgroep, de colleges en gemeenteraden.

## ***Opdrachtgeversoverleg***

---

De stuurgroep wordt gezien als opdrachtgever, aanbestedingen of uit te voeren werkzaamheden in de gemeenten worden ondergebracht bij de betreffende diensten van de gemeenten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk. De budgetten worden na goedkeuring aan de gemeenten en Veiligheidsregio toegekend en na financiële verantwoording wordt het (deel)project afgerond. Voorafgaand aan de verschillende beslismomenten is er overleg met de colleges van de gemeenten en de stuurgroep.

## ***Overleg projectgroep***

---

Afhankelijk van de werkdruk dient rekening gehouden te worden met minimaal maandelijks overleg van de projectgroep. De inzet van de projectgroepleden wordt ingeschat op een dag per week.

## ***Stuurgroepoverleg***

---

Met de stuurgroep wordt maandelijks een afstemmingsoverleg gepland afhankelijk van de werkzaamheden kan dit twee maandelijks of met een kleiner of groter interval gaan plaatsvinden

## ***Klankbordoverleg***

---

Afhankelijk van de invoering is een klankbordoverleg met bewoners, netwerken of andere belanghebbende partijen gewenst. Dit zal in de eerste fase bij de actorenanalyse worden uitgewerkt.

## ***Financiën***

---

Na goedkeuring van het plan op hoofdlijnen wordt het totaal bedrag van 5 miljoen euro exclusief BTW overgemaakt aan de gemeente Roosendaal, welke het totaalbedrag in depot zet. De stuurgroep is verantwoordelijk voor dit depot/budget.

Gemeente Roosendaal  
'Project zelfredzaamheid-hulpverlening Halderberge-Moerdijk-Roosendaal'  
Roosendaal

### ***Planning***

---

Start project na goedkeuring van dit projectvoorstel door de colleges van burgemeester en wethouders en het Ministerie van I&M. Het project wordt met een verantwoording beëindigd door de stuurgroep.

### ***Communicatie***

---

De afdelingen communicatie van de Veiligheidsregio en de 3 gemeenten worden gevraagd ieder 1 werkgroep lid te leveren voor een op te zetten communicatie-werkgroep welke de communicatie rondom het project zal begeleiden. Voorgesteld wordt om het werkgroep lid van de VRMWB op te laten treden als communicatie-adviseur binnen de projectgroep en deze zorg te laten dragen voor de communicatie naar de deelnemende gemeenten, medewerkers en burgers. De gemeenteraden zullen steeds actief geïnformeerd worden over de voortgang van activiteiten. Dat zal steeds op een vast moment en op eenzelfde wijze geschieden (raadsmededelingen en/of raadsinformatiebrieven). De momenten worden in overleg met de stuurgroep bepaald.

## **Projectbeheersing**

### ***Geldbeheersing***

---

Het bedrag wordt ondergebracht in een depot bij de Gemeente Roosendaal. De projectgroep houdt een projectbegroting en voortgangsrapportage bij en ze wordt daarbij ondersteund door een werkgroep bestaande uit 3 financieel consultants 1 per gemeente. Jaarlijks volgt een verantwoordingsrapportage in het eerste kwartaal volgend op het voorgaande jaar voor het ministerie.

### ***Organisatiebeheersing***

---

De projectorganisatie is niet de P verantwoordelijke van de werkgroep leden. De projectorganisatie stuurt op inhoud en tijdsplanning. Indien aansturing plaats dient te vinden, wordt contact gezocht met de leidinggevende van de betreffende gemeente of Veiligheidsregio.

De kosten van de projectorganisatie worden grotendeels gefinancierd door de 3 gemeenten en de veiligheidsregio (co-financiering), zodat er een zo groot mogelijk bedrag beschikbaar blijft voor werkelijke veiligheidsmaatregelen. De tijdelijke aanstelling van een projectsecretaris zal wel ten laste worden gebracht van het projectbudget.

### ***Tijdbeheersing***

---

De tijdsbeheersing is in eerste een verantwoordelijkheid van de werkgroep leden en projectgroep zelf. Aansturing kan worden gegeven via de stuurgroep, projectgroep en werkgroepen.

### ***Informatiebeheersing***

---

Voorgesteld wordt dat alle werkgroepleden en projectgroep gebruik maken van de outlookagenda. De projectsecretaris draagt zorg voor de verslaglegging en het bundelen en archiveren van de informatie voortvloeiend uit dit project.

### ***Kwaliteitsbeheersing***

---

Voor de mate van effectiviteit van de maatregelen dienen vooraf indicatoren te worden beschreven en in een tijdlijn te worden weergegeven. De projecten worden opgezet met een Plan Do Check en Act werkwijze en het geheel dient in een Big 8 te worden opgezet. De doorlooptijd van het gehele project wordt geschat op 4 jaar en de projecten dienen in kortere doorlooptijd te worden gefaseerd en in een lange termijn planning worden ingepland. Van elk deelproject wordt een plan van aanpak beschreven die vooraf ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Stuurgroep.

### ***Risicoanalyse***

---

Risico's kunnen gedefinieerd worden als: 'de kans dat het project wordt blootgesteld aan ongewenste of schadelijke consequenties van toekomstige gebeurtenissen'. Sommige risico's zijn min of meer standaard. Andere risico's hebben direct te maken met het project. Deze risico's zijn specifiek voor een bepaald project en de omstandigheden waarin het project plaatsvindt.

Projectrisico's binnen dit project zijn:

- Vertraging van een afzonderlijke gemeente ten opzichte van de andere gemeenten.
- Onenigheid tussen de verschillende gemeenten over in te zetten koers/maatregelen.
- Onvoldoende personele capaciteit en expertise
- Vertrek projectmedewerkers
- Gestagneerde voortgang van de uitvoering van (deel)projecten en uitvoering van maatregelen



## Voorstellen maatregelen hulpverlening en zelfredzaamheid

### Bevorderen zelfredzaamheid:

#### Informatiesysteem om interactief met burgers te communiceren

In opdracht van de gemeente Moerdijk en in samenwerking met de Veiligheidsregio MWB, is in 2013 door een student HBO Integratie Veiligheid een unieke (interactieve) communicatietool ontwikkeld waarmee in zowel de "normale situatie" als in een "warme fase" (bij het optreden van een incident) burgers kunnen worden geïnformeerd en worden voorzien van de juiste handelingsperspectieven. Deze tool is sterk gebaseerd op het Veiligheidsalerteringsstelsel (voor bedrijven) wat tegen het einde van het jaar beschikbaar komt binnen de gehele veiligheidsregio. Het veiligheidsdashboard bevindt zich nu in een ontwerp stadium.

#### Risicocommunicatie

Nader in te vullen door de communicatieadviseurs vanuit de gemeenten, communicatieadviseur Veiligheidsregio en de provincie Noord-Brabant ter bevordering van de zelfredzaamheid en het handelingsperspectief van burgers.

#### Crisiscommunicatie

Nader in te vullen door de communicatieadviseurs vanuit de gemeenten, communicatieadviseur Veiligheidsregio

#### Communicatie over het project

Nader in te vullen door gemeenten, Veiligheidsregio en Ministerie van I&M

### Operationele verbeteringen hulpverlening:

#### Meetplan / verkenningseenheden

Met de nieuwe werkwijze MPL/ verkenningseenheden brandweer wordt beoogd de waarneming en verkenning sneller en adequater te laten werken en meer informatie over het effectgebied zichtbaar bij de operationele en bestuurlijke leiding in het COPI en ROT en/of GBT te krijgen. Het project moet de navolgende resultaten en deel resultaten opleveren: De MPL kan met een mobile device of smartphone meetopdrachten uitzetten naar de verkenningseenheden brandweer. Het programma beschikt over basisscenario's, actuele meteo en geografische gegevens, een data base voor het gebruik van meetbuisjes en meetapparatuur en contactgegevens van de verkenningseenheden brandweer. Het programma wordt

opgestart en met enkele stappen wordt een volledige meetopdracht digitaal verzonden naar de verkenningseenheden brandweer. De verkenningseenheden brandweer leest zijn opdracht uit en gaat naar de opgegeven locatie. Met een mobil dive of smartphone kunnen foto's van de rookwolk met kijkrichting en coördinaten worden gemaakt, maar ook typen stank en geur kunnen direct verzonden worden naar de MPL. Alle info wordt zichtbaar gemaakt in een omgevingsplot. Als de meetopdracht is uitgevoerd kunnen de gegevens eenvoudig worden ingevoerd in het systeem of afhankelijk van de meetapparatuur automatisch worden ingevoerd. Het systeem controleert met een database de juistheid in relatie tot het aantal pompslagen, kruisgevoeligheid, verkleuring en ppm. Het programma berekent de  $\text{mg/m}^3$  en geeft aan of de LBW, AGW en/of VRW wordt overschreden. Fouterkenning wordt zichtbaar gemaakt en de MPL kan hierop eventueel nieuwe instructies geven of aanpassingen maken. Ook zal in een aparte module aandacht worden besteed aan stralingsveiligheid en de interactie tussen de MPL/ verkenningseenheden brandweer om deze gegevens digitaal te verzenden. Daarnaast kan de MPL een hot/cold zone intekenen en een plot maken voor andere operationele diensten en of personen. Alle informatie wordt gelogd en voor uitvoer naar het LCMS beschikbaar gemaakt.

### ***Meetapparatuur, opvangmaterialen en Innovatie***

---

Op dit moment beschikt de Brandweer over PID meters, explosiometers, Drager gasbuisjes, lakmoespapier etc. Dit zijn de chemische zintuigen van de Adviseur Gevaarlijke stoffen, verkenningseenheden en de Bevelvoerders ter plaatse. Door nadrukkelijk te verkennen welke meetinstrumenten mogelijk zijn om gevaarlijke concentraties sneller en beter in kaart te brengen dan de huidige apparatuur. Maar ook te bezien of specifieke meetapparatuur inclusief opleidingen en oefenen moet worden gestationeerd in de posten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk. De brandweer beschikt over een beperkt aantal technische middelen om opvang van gevaarlijke stoffen te kunnen uitvoeren en of om lekkages van ketelwagons te dichten. Door nadrukkelijk te bezien welke hulpmiddelen de brandweer wel en welke hulpmiddelen de brandweer niet in de standaard uitrusting heeft kan inzichtelijk gemaakt worden wat eventueel nog moet worden aangeschaft en dient te worden beoordeeld of deze hulpmiddelen worden gestationeerd in Roosendaal, Halderberge en Moerdijk. Voor het neerslaan van toxische gassen en of rook maar ook voor het koelen van containers gebruikt de brandweer sproeistralen en waterkanonnen. Door de innovaties op het repressieve vakgebied te verkennen is te bezien of in de posten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk deze innovaties versneld in te voeren.

### ***Herkenning & bewustwording gevaarlijke stoffen***

---

Elearning voor bevelvoerders/politiemensen, OVD-HOVD, AGS, AOV, medewerkers van de gemeente met een functie in de taakorganisatie omgevingszorg en de storingsdienstmedewerkers Het lesprogramma gevaarlijke stoffen en het programma om de bewustwording van veiligheid om bouwen naar een Elearning voor alle eerste lijns-hulpverleners en het kader. Tevens kan instructie gegeven worden hoe meetapparatuur gebruikt kan worden. Deze Elearning kan door alle hulpverleners gebruikt worden in het lespakket. Met als doelstelling een snellere inschatting en bewustwording van onveiligheid te verkrijgen. Gedacht wordt aan een modulaire opleiding die op drie niveaus wordt opgebouwd.

### ***GHOR project***

---

Nader in te vullen door de GHOR

### ***Bevolkingszorg***

---

Herziening van het incidentbestrijdingsplan Conventionele Spoorwegen, waarbij meer aandacht en maatwerk wordt geleverd voor de bevolkingszorgprocessen die als taak onder de gemeentelijke crisisbeheersing vallen.

## ***Onderzoek en technische/infrastructurele maatregelen:***

Hieronder een kleine greep van de maatregelen ter verbetering van de hulpverlening en zelfredzaamheid binnen de spoorzones, waaraan op voorhand wordt gedacht. Deze maatregelen zullen verder worden aangevuld vanuit de uit te voeren knelpunten-analyse.

### ***Opvangcapaciteit, spoorsloten***

---

In dit project wordt het gehele traject geschouwd en wordt nadrukkelijk beoordeeld op welke wijze een grote hoeveelheid vervuild bluswater en/of gevaarlijke vloeistoffen kunnen worden opgevangen in de directe omgeving. In overleg met het Waterschap en gemeentelijke diensten worden knelpunten en mogelijkheden verkend en kunnen verbeteringen worden uitgewerkt in samenhang met uit te voeren werkzaamheden.

### ***Plasbrandverkleining***

---

In dit project wordt alleen de bebouwde delen van het gehele traject geschouwd en wordt nadrukkelijk beoordeeld op welke wijze een plasbrand in oppervlakte beheersbaar kan worden gemaakt. In overleg met het Waterschap en gemeentelijke diensten worden knelpunten en mogelijkheden verkend en kunnen verbeteringen worden uitgewerkt in samenhang met uit te voeren werkzaamheden.

### ***Riolering rondom de infrastructuur***

---

In dit project wordt alleen de bebouwde delen van het gehele traject geschouwd en wordt nadrukkelijk beoordeeld op welke wijze vrijgekomen gevaarlijke stoffen en/of vervuild bluswater in het riool en Hemelwaterafvoersystemen terecht kunnen komen. In overleg met het Waterschap en gemeentelijke diensten worden knelpunten en mogelijkheden verkend en kunnen verbeteringen worden uitgewerkt in samenhang met uit te voeren werkzaamheden.

### ***Bluswater***

---

Door de brandweer wordt per gemeente een inventarisatie gemaakt van de bluswatervoorzieningen rond de spoorlijn in de drie gemeenten en er wordt nadrukkelijk gekeken naar de benodigde capaciteit in relatie tot tijd tempo factoren voor de opbouw van groot water transport en het benodigd in te zetten materieel. Op basis van deze inventarisatie kan worden beoordeeld welke brandkranen, geboorde putten en/of aanpassingen open water noodzakelijk zijn.

### ***Bereikbaarheid spoortraject voor hulpverlenende diensten***

---

Door de brandweer en de betrokken diensten/afdeling vanuit de gemeente (werken) wordt een inventarisatie gemaakt

## **Relevante documenten wetsvoorstel**

[http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/32862\\_wijziging\\_wet\\_vervoer](http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/32862_wijziging_wet_vervoer)

Van: DGMI  
 Verzonden: donderdag 17 oktober 2013 11:11  
 Aan:  
 CC:

Onderwerp: RE:

Beste ,

In de QenA kan worden opgenomen dat de publicatie van de Regeling Basisnet op 11 november 2013 zal plaatsvinden.

De termijn om wensen en bedenkingen te uiten door een ieder bedraagt vier weken.

Hopelijk is je vraag hiermee afdoende beantwoord.

Met vriendelijke groet,



beleidsmedewerker Basisnet

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
 Directie Veiligheid & Risico's

Van: Rc  
 Verzonden: donderdag 17 oktober 2013 8:46  
 Aan: DGMI

Loon  
 Onderwerp:



Beste !

Wij zijn hard bezig onze QenA list actueel te maken.

Voor ons staat de volgende vraag nog open:

Vanaf welke datum wordt er gepubliceerd en vangt de termijn van het indienen zienswijze aan.

Nu gaan nog veel bewoners er vanuit dat de eerder genoemde termijn van 15 oktober 2013 de datum is.

Inmiddels bereikt ons het signaal dat deze datum naar november 2013 is verplaatst.

Ik wil niet ongeduldig lijken maar het gaat ons helpen als we op deze vraag snel duidelijkheid krijgen van het ministerie.

| Senior beleidsmedewerker openbare orde en veiligheid  
 Gemeente Halderberge | Afdeling Ontwikkeling en

@halderberge.nl | www.halderberge.nl

Werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdagochtend



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. hare excellentie mevrouw drs. W.J. Mansveld

DEN HAAG

Uw brief van : -  
Uw kenmerk : -  
Nadere informatie : -  
Telefoonnummer : -  
Ons kenmerk : 285320  
Bijlage : Voorlopige projectbegroting  
Onderwerp : Project Verbeteren hulpverlening en versterken  
Zelfredzaamheid spoortraject Roosendaal –  
Halderberge - Moerdijk

VERZONDEN 22 NOV 2013

Oudenbosch, 12 november 2013

Geachte mevrouw Mansveld,

Begin oktober 2013 hebben de colleges van onze gemeenten het projectplan "Verbeteren hulpverlening en versterken zelfredzaamheid spoortraject Roosendaal – Halderberge – Moerdijk" aan u toegezonden. Binnen dit plan van aanpak hebben de gemeenten, in samenwerking met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant, op hoofdlijnen aangegeven op welke wijze de door u toegezegde middelen de komende jaren zullen worden ingezet om de veiligheid van onze burgers in de diverse spoorzones te verbeteren.

Via uw ambtelijke ondersteuning is (informeel) reeds op ons voorstel gereageerd. Opgemerkt werd dat vanwege het ontbreken van een financiële onderbouwing, niet kan worden overgegaan tot beschikking van de toegezegde middelen. Naar aanleiding van dit bericht heeft op 30 oktober j.l. een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen uw en onze ambtelijk ondersteuners. Uitkomst van dit gesprek was dat wanneer een voorlopige projectbegroting op hoofdlijnen zou worden ingediend, welke vóór 1 juni 2014 zou worden vervangen door een definitieve en uitgewerkte begroting, uw Ministerie zou kunnen overgaan tot beschikking van de toegezegde middelen.

Bijgevoegd treft u onze voorlopige projectbegroting voor de toegezegde 5 miljoen euro aan. Nogmaals willen we benadrukken dat de benodigde middelen om een serieuze veiligheidswinst in de spoorzones te kunnen boeken, waarschijnlijk veel hoger zullen liggen, dan de door u toegezegde middelen. De totale kosten van de gewenste veiligheidsverbeteringen denken wij voor 1 maart 2014, onderbouwd, in beeld te hebben. Overeenkomstig onze eerdere brief aan u, waarin wij aangeven hoe waardevol de toegezegde middelen voor de veiligheid van onze burgers zijn, doen wij wel een beroep op u om u maximaal in te blijven spannen voor fundamentele veiligheidsverbeteringen en oplossingen voor de spoorproblematiek in onze kernen.



Wij hopen spoedig een positieve reactie op ons plan van aanpak te mogen ontvangen, alsmede een concrete toezegging voor een bestuurlijk overleg tussen u en ons als stuurgroep zoals u ook heeft toegezegd bij de behandeling van het Wetsvoorstel Basisnet in de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Hoogachtend,

Namens de colleges van B&W van Roosendaal, Halderberge en Moerdijk,  
De leden van de Stuurgroep Veiligheid Spoorzones Roosendaal – Halderberge - Moerdijk

burgemeester van Roosendaal,

wethouder Mobiliteit van Roosendaal

de heer mr. J.M.L. Niederer

de heer J.A.M. Verbraak

burgemeester van Halderberge,

wethouder Mobiliteit van Halderberge,

de heer G.A.A.J. Janssen

de heer H.M. Suijkerbuijk

burgemeester van Moerdijk,

wethouder Mobiliteit van Moerdijk,

de heer J.P.M. Klijs

de heer C. Punt

Voorlopige projectbegroting: Project "Verbeteren hulpverlening en versterken Zelfredzaamheid spoortraject Roosendaal – Halderberge - Moerdijk"

Onderdeel	Subonderdeel	bedrag	BTW	totaal	2014	2015	2016	totaal
Bevorderen zelfredzaamheid		€ 1.126.231	€ 236.509	€ 1.362.740	€ 545.000	€ 817.740	€ 0	€ 1.362.740
	Ontwikkeling communicatietools							
	Uitvoering geven aan risicocommunicatie							
	Opstellen instructies effectief schuilen / ontruimen							
	Etc.							
Operationele verbeteringen bestrijdbaarheid		€ 756.000	€ 158.760	€ 914.760	€ 365.904	€ 548.856	€ 0	€ 914.760
	Optimalisatie brandweerorganisatie spoorzones							
	Optimalisatie bevolkingszorgprocessen, incidentbestrijdingsplannen, etc.							
	GHOR projecten							
	Versterking kennisniveau hulpdiensten en omgeving							
	Etc.							
Fysieke maatregelen overdrachtsfeer		€ 2.000.000	€ 420.000	€ 2.420.000	€ 726.000	€ 1.694.000	€ 0	€ 2.420.000
	Opvangcapaciteit spoorstroken							
	Plaasbrandverkleining							
	Riolering rondom Infrastructuur							
	Bluswater							
	Bereikbaarheid spoortraject voor hulpverleningsdiensten							
	Vluchtwegen							
	Etc.							
Projectorganisatie & Onderzoek		€ 250.000	€ 52.500	€ 302.500	€ 166.375	€ 121.000	€ 15.125	€ 302.500
	Projectleiding & ondersteuning							
	Onderzoek knelpunten, maatregelen, kosten							
	Etc.							
Totaal		€ 4.132.231	€ 867.769	€ 5.000.000	€ 1.803.279	€ 3.181.596	€ 15.125	€ 5.000.000

**Inventarisatielijst A: documenten Bestuurlijke Overleg Basisnet (BOB) en Nationaal Mobiliteitsbureau (NMB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
A1	Nota aan Minister VenW (DGMo2008/4422): voorbereiding overleg BOB 19 november 2008	20081112	Nee	artikel 11.1
A2	Agenda BOB 19 november 2008	20081119	Ja	
A3	Conceptbrief aan Tweede Kamer over Basisnet	20081119	Nee	artikel 11.1 zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr.27
A4	Verslag BOB 19 november 2008	20081125	Ja	
A5	Agenda NMB 18 december 2008	20081208	Ja	
A6	Aanbiedingsformulier NMB 18 december 2008, incl. bespreeknotitie en concept Besluit Externe Veiligheid Transportroutes	20081218	Ja	
A7	Bespreeknotitie Basisnet NMB 18 december 2008	20081218	Ja	
A8	Definitieve brief Tweede Kamer over Basisnet	20081204	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 30373, nr. 27
A9	Concept Besluit Externe Veiligheid Transportroutes NMB 18 december 2008	20081218	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 30373, nr. 27
A10	Verslag NMB 18 december 2008	20081218	Ja	
A11	Agenda NMB 10 december 2009	20091210	Ja	
A12	Aanbiedingsformulier NMB 10 december 2009	20091210	Ja	
A13	Verslag NMB 10 december 2009	20091210	Ja	
A14	Nota aan Minister VenW (VenW/DGMO-2009/9826): voorstel bijeenkomen BOB	20091026	Nee	artikel 11.1
A15	Agenda BOB 15 december 2009	20091210	Ja	
A16	Presentatie Ontwerp Basisnet Spoor BOB 15 december 2009	20091207	Ja	
A17	Nota aan Minister VenW (VenW/DGMO-2009/11748) voorbereiding overleg BOB 15 december 2009	20091214	Nee	artikel 11.1
A18	Conceptbrief aan Tweede Kamer over voortgang Basisnet	20091214	Nee	artikel 11.1 zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 40
A19	Notitie ad a) Robuustheid Basisnet Spoor tot 2040 (bezien vanuit vervoer)	20091214	Ja	
A20	Notitie ad b) Worden alle PR-knelpunten en GR-aandachtspunten opgelost in Basisnet	20091214	Ja	
A21	Notitie ad c) Wat moet er nog gebeuren ter afronding van het Basisnet	20091214	Ja	
A22	Nota aan Minister VenW (VenW/DGMO-2009/12380): verslag BOB 15 december 2009	20091223	Nee	artikel 11.1
A23	Verslag BOB 15 december 2009	20091215	Ja	
A24	Nota aan Minister VenW (VenW/DGMO-2010/246): bewindslidenoverleg Basisnet Spoor 22 januari 2010	20100119	Nee	artikel 11.1
A25	Verslag bewindslidenoverleg Basisnet Spoor 22 januari 2010	20100122	Nee	artikel 11.1
A26	Formulier annotatie voor minister onderwerp Basisnet Spoor voor NMB 28 januari 2010	20100128	Nee	artikel 11.1
A27	Agenda NMB 28 januari 2010	20100128	Ja	
A28	Aanbiedingsformulier NMB 28 januari 2010	20100128	Ja	
A29	Bijlage 4.1 Conceptbrief aan Tweede Kamer over voortgang Basisnet	20100112	Nee	artikel 11.1 zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 40
A30	Bijlage 4.2 Opdracht Taskforce groei ruimte Vervoer na 2020	20100128	Ja	
A31	Bijlage 4.3 Uitgangspunten Ontwerp Basisnet Spoor	20101224	Ja	
A32	Bijlage 4.4 Stand van zaken Warme Blevé vrij samenstellen van treinen	20100105	Ja	
A33	Bijlage 4.5 Kamerbrief inzake studie modal shift LPG Vlissingen - Duitsland	20080410	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 23
A34	Bijlage 4.6 Studie Modal shift LPG Vlissingen - Duitsland	20071126	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 23
A35	Rapport Arcadis: Basisnet spoor indicatieve routeafwegingen: definitief concept	20080926	Nee	artikel 11.1
A36	Verslag NMB 28 januari 2010	20100208	Ja	
A37	Nota aan Minister VenW (VenW/BSK-2010/63575) ter voorbereiding overleg BOB 8 juli 2010	20100630	Nee	artikel 11.1
A38	Agenda BOB 8 juli 2010	20100708	Ja	



A39	Concept Rijksafspraken 11 mei 2010	20100511	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
A40	Concept afspraken Rijk met Taskforce Brabantroute 4 juni 2010	20100604	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
A41	Concept afspraken Rijk met bedrijfsleven (CTGG) 9 juni 2010	20100609	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
A42	Conceptbrief aan Tweede Kamer over overeenstemming Basisnet Spoor	20100630	Nee	artikel 11.1 zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 42
A43	Verslag BOB 8 juli 2010	20100708	Ja	
A44	Definitieve afspraken Rijksafspraken 11 mei 2010	20100708	Reeds openbaar	zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
A45	Definitieve afspraken Rijk met Taskforce Brabantroute 4 juni 2010	20100708	Reeds openbaar	zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
A46	Definitieve afspraken Rijk met bedrijfsleven (CTGG) 9 juni 2010	20100708	Reeds openbaar	zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basisnet (SB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
B1	Agenda SB 18 januari 2006	20060118	Nee	artikel 11.1
B2	Bijlage Agenda SB 18 januari 2006: Plan van aanpak Basisnet algemeen	20060106	Nee	artikel 11.1
B3	Bijlage Agenda SB 18 januari 2006: DSM inzake stoffenindeling	20060103	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B4	Bijlage Agenda SB 18 januari 2006: Deelnemerslijst SB	20060118	Nee	artikel 11.1
B5	Drie Presentaties VenW SB 18 januari 2006: Stand van zaken, organisatie en achtergrond Basisnet	20060118	Nee	artikel 11.1
B6	Agenda SB 3 maart 2006	20060303	Nee	artikel 11.1
B7	Bijlage Agenda SB 3 maart 2006: verslag SB 18 januari 2006	20060120	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B8	Bijlage Agenda SB 3 maart 2006: Oplegnotitie voorstel nieuwe organisatie project Basisnet	20060303	Nee	artikel 11.1
B9	Bijlage Agenda SB 3 maart 2006: Voorstel nieuwe organisatie project Basisnet	20060303	Nee	artikel 11.1
B10	Agenda SB 19 mei 2006	20060508	Nee	artikel 11.1
B11	Bijlage Agenda SB 19 mei 2006: Oplegnota	20060508	Nee	artikel 11.1
B12	Bijlage Agenda SB 19 mei 2006: Notitie Scopegroep	20060508	Nee	artikel 11.1
B13	Bijlage Agenda SB 19 mei 2006: Concept Verslag stuurgroep 3 maart 2006	20060303	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B14	Bijlage Agenda SB 19 mei 2006: Concept Verslag juridische themagroep	20060508	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B15	Bijlage Agenda SB 19 mei 2006: Programma Heisessie projectgroep en werkgroepen	20060508	Nee	artikel 11.1
B16	SB 19 mei 2006: Pleitnota Urmondgroep, incl. Position paper Urmondgroep	20060502	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B17	SB 19 mei 2006: Blueprint CTGG	20060512	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B18	SB 19 mei 2006: Verschillennotitie	20060512	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B19	SB 19 mei 2006: Brief Tweede Kamer over Nota vervoer gevaarlijke stoffen	20060515	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 5
B20	SB 19 mei 2006: Analyse AO NVGS	20060512	Nee	artikel 11.1
B21	SB 19 mei 2006: Stoffenfilosofie basisnet spoor	20060512	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B22	Memorandum van Oudaen	20060522	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B23	Agenda SB 24 augustus 2006	20060817	Nee	artikel 11.1
B24	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: verslag SB 19 mei 2006	20060524	Nee	artikel 11.1
B25	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Concept procesbrief Tweede Kamer	20060904	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 7
B26	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Aangepast plan van aanpak Basisnet	20060816	Nee	artikel 11.1
B27	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Overzicht alle contactpersonen/deelnemers project Basisnet	20060817	Nee	artikel 11.1
B28	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Uitgangspunten Basisnet	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B29	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Discussiepuntenoverzicht	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B30	Bijlage Agenda SB 24 augustus 2006: Vooraankondiging Bestuurlijke bijeenkomsten Basisnet	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B31	Agenda SB 27 september 2006	20060922	Nee	artikel 11.1
B32	Bijlage Agenda SB 27 september 2006: Schriftelijke kamervragen n.a.v. niet doorgegang AO 7 september 2006	20061024	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 9
B33	Bijlage Agenda SB 27 september 2006: verslag SB 24 augustus 2006	20060825	Nee	artikel 11.1
B34	SB 27 september 2006: Presentatie Basisnet Spoor	20060927	Nee	artikel 11.1
B35	Agenda SB 28 november 2006	20061120	Nee	artikel 11.1
B36	Bijlage Agenda SB 28 november 2006: Memo ruimtelijke plannen	20061120	Nee	artikel 11.1
B37	Bijlage Agenda SB 28 november 2006: Presentatie inventarisatie ruimtelijke plannen i.k.v. Basisnet (Royal Haskoning)	20061120	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B38	Bijlage Agenda SB 28 november 2006: Regiobijeenkomsten	20061120	Nee	artikel 11.1
B39	Bijlage Agenda SB 28 november 2006: Vergelijking basisnetten	20061117	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basinet (SB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
B40	Bijlage Agenda SB 28 november 2006: Verslag SB 27 september 2006	20061017	Nee	artikel 11.1
B41	Agenda SB 16 maart 2007	20070305	Nee	artikel 11.1
B42	Bijlage Agenda SB 16 maart 2007: Memo Resultaat Stoffengroep Basisnet, incl. 3 bijlagen	20070201	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B43	Bijlage Agenda SB 16 maart 2007: Opdrachtformulering RIVM	20070305	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B44	Bijlage Agenda SB 16 maart 2007: Verslag SB 28 november 2006	20061220	Nee	artikel 11.1
B45	SB 16 maart 2007: Presentatie voorstel Stoffengroep	20070316	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B46	Agenda SB 4 april 2007	20070327	Nee	artikel 11.1
B47	Bijlage Agenda SB 4 april 2007: Advies Asser instituut	20070127	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B48	Bijlage Agenda SB 4 april 2007: Advies juridische themagroep n.a.v. Asser instituut	20070313	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B49	Bijlage Agenda SB 4 april 2007: Notitie projectleiding n.a.v. advies juridische themagroep	20070404	Nee	artikel 11.1
B50	Bijlage Agenda SB 4 april 2007: Verslag SB 16 maart 2007	20070316	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B51	Agenda SB 11 mei 2007	20070511	Nee	artikel 11.1
B52	Bijlage Agenda SB 11 mei 2007: Notitie over veiligheidszones	20070425	Nee	artikel 11.1
B53	Bijlage Agenda SB 11 mei 2007: Notitie over omgaan met knelpunten en aandachtspunten	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B54	Bijlage Agenda SB 11 mei 2007: Planning	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B55	Bijlage Agenda SB 11 mei 2007: Verslag SB 4 april 2007	20070404	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B56	Agenda SB 20 juni 2007	20070620	Nee	artikel 11.1
B57	Bijlage Agenda SB 20 juni 2007: Presentatie Basisnet, stand van zaken	20070620	Nee	artikel 11.1
B58	Bijlage Agenda SB 20 juni 2007: Presentatie Basisnet Spoor	20070628	Nee	artikel 11.1
B59	Bijlage Agenda SB 20 juni 2007: Verslag SB 11 mei 2007	20070511	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B60	Agenda SB 11 september 2007	20070911	Nee	artikel 11.1
B61	Bijlage Agenda SB 11 september 2007: Brief Tweede Kamer inzake marktverwachting ProRail	20070911	Nee	artikel 11.1
B62	Bijlage Agenda SB 11 september 2007: Concept Projectopdracht themagroep ruimtelijke doorwerking Basisnet VGS	20070906	Nee	artikel 11.1
B63	Bijlage Agenda SB 11 september 2007: Verslag SB 20 juni 2007	20070620	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B64	Agenda SB 19 maart 2008	20080319	Nee	artikel 11.1
B65	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: memo definities, incl. overzicht definities	20080307	Nee	artikel 11.1
B66	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: verslag SB 11 september 2007	20070911	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B67	Definitieve projectopdracht themagroep ruimtelijke doorwerking Basisnet VGS	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B68	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: brief aan Tweede Kamer over permanente verbetering veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	20080229	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 20
B69	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: brief ministerie VenW aan Tweede Kamer over Basisnet	20071203	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 15
B70	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: brief ministerie VenW aan Tweede Kamer over Basisnetten Weg, Water en Spoor	20080114	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 18
B71	Bijlage Agenda SB 19 maart 2008: brief ministerie VROM aan Tweede Kamer over principeakkoord DSM over beëindiging ammoniaktransport per spoor, incl. principeakkoord	20080304	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 21
B72	Agenda SB 9 april 2008	20080409	Nee	artikel 11.1
B73	Bijlage Agenda SB 9 april 2008: Memo Plan van aanpak Handhaving Gebruiksruimte, incl. plan van aanpak	20080331	Nee	artikel 11.1
B74	Bijlage Agenda SB 9 april 2008: Verslag SB 19 maart 2008	20080325	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B75	Agenda SB 14 mei 2008	20080514	Nee	artikel 11.1
B76	Bijlage Agenda SB 14 mei 2008: Memo Besluit Transportroute externe veiligheid, incl. oplegmemo, het concept Btev en Memorie van Toelichting en twee wijzigingsvoorstellen	20080508	Nee	artikel 11.1
B77	Bijlage Agenda SB 14 mei 2008: Concept-brief gemeenten over de Basisnetten	20080514	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basisnet (SB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
B78	Bijlage Agenda SB 14 mei 2008: Stand van zaken uitwerking gebruiksruimte Basisnet	20080507	Nee	artikel 11.1
B79	Bijlage Agenda SB 14 mei 2008: Verslag SB 9 april 2008	20080409	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B80	Agenda SB 20 juni 2008	20080620	Nee	artikel 11.1
B81	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Memo projectleiding over definiëring gebruiksruimte	20080508	Nee	artikel 11.1
B82	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Memo projectleiding over juridische vastlegging gebruiksruimte	20080612	Nee	artikel 11.1
B83	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Notitie van Juridische themagroep inzake verankering gebruiksruimte, incl. memo HBJZ	20080605	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B84	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Memo projectleiding over handhaving gebruiksruimte	20080612	Nee	artikel 11.1
B85	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Probleemverkenning themagroep Gebruiksruimte	20080605	Nee	artikel 11.1
B86	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Memo aanpak Basisnet Spoor, incl. notitie BN Spoor: Routering en hoe nu verder	20080612	Nee	artikel 11.1
B87	Bijlage Agenda SB 20 juni 2008: Verslag SB 14 mei 2008	20080609	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B88	Agenda SB 17 september 2008	20080917	Nee	artikel 11.1
B89	Bijlage Agenda SB 17 september 2008: Memo Besluit Transportroutes externe veiligheid, incl. voortgangsbericht	20080909	Nee	artikel 11.1
B90	Bijlage Agenda SB 17 september 2008: Voortgang werkgroep Spoor	20080910	Nee	artikel 11.1
B91	Bijlage Agenda SB 17 september 2008: presentatie Basisnet Spoor	20080910	Nee	artikel 11.1
B92	Bijlage Agenda SB 17 september 2008: Verankering Basisnet in Wvgs	20080820	Nee	artikel 11.1
B93	Agenda SB 13 oktober 2008	20081013	Nee	artikel 11.1
B94	Bijlage Agenda SB 13 oktober 2008: BOT-overleg 17 september 2008	20080917	Nee	artikel 11.1
B95	Bijlage Agenda SB 13 oktober 2008: Memo Besluit Transportroutes Externe Veiligheid, incl. concept Besluit en Memorie van Toelichting.	20080909	Nee	artikel 11.1
B96	Bijlage Agenda SB 13 oktober 2008: Verslag BS 17 september 2008	20080917	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B97	Bijlage Agenda SB 13 oktober 2008: Verslag BS 20 juni 2008	20080620	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B98	Agenda SB 30 oktober 2008	20081030	Nee	artikel 11.1
B99	Bijlage Agenda SB 30 oktober 2008: Brief Tweede Kamer over Basisnet, inclusief bijlagen Basisnetten Weg, Water en Spoor	20081216	Reeds openbaar	artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 27
B100	Bijlage Agenda SB 30 oktober 2008: Memo Besluit Transportroutes Externe Veiligheid, geschilpunten	20081024	Nee	artikel 11.1
B101	Bijlage Agenda SB 30 oktober 2008: Verslag SB 13 oktober 2008	20081017	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B102	Annotatie voor dgMO bij agenda SB 24 april 2009	20090920	Nee	artikel 11.1
B103	Agenda SB 24 april 2009	20090424	Nee	artikel 11.1
B104	Bijlage Agenda SB 24 april 2009: Memo blauwdruk themagroep gebruiksruimte, incl. blauwdruk borging gebruiksruimte	20090401	Nee	artikel 11.1
B105	Bijlage Agenda SB 24 april 2009: Brief van dgMO aan leden stuurgroep over werkwijze, organisatie en planning Basisnet in 2009 (VenW/DGMO-2009/1864), inclusief memo	20090224	Nee	artikel 11.1
B106	Bijlage Agenda SB 24 april 2009: Memo projectrisico's en planning Basisnet Spoor	20090424	Nee	artikel 11.1
B107	Bijlage Agenda SB 24 april 2009: Memo modelaanpak gemeenten	20090414	Nee	artikel 11.1
B108	Bijlage Agenda SB 24 april 2009: Verslag SB 30 oktober 2008	20081112	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B109	Annotatie voor dgMO bij agenda SB 1 juli 2009	20090701	Nee	artikel 11.1
B110	Agenda SB 1 juli 2009	20090701	Nee	artikel 11.1
B111	Bijlage Agenda SB 1 juli 2009: Presentatie Interimrapportage RIVM	20090616	Nee	artikel 11.1 en 11.4
B112	Bijlage Agenda SB 1 juli 2009: Overzicht mijlpalen project Basisnet 2009-2010	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B113	Bijlage Agenda SB 1 juli 2009: verslag SB 24 april 2009	20090427	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B114	Bijlage Agenda SB 1 juli 2009: Presentatie lokaal overleg Basisnet Spoor	20090701	Nee	artikel 11.1
B115	Gespreksnotitie Extra SB 18 september 2009	20090918	Nee	artikel 11.1
B116	Memo aan dgMO over BOT Stuurgroep Basisnet vrijdag 18 september 2009	20090917	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basinet (SB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
B117	Agenda SB 16 oktober 2009	20091016	Nee	artikel 11.1
B118	Annotatie voor dgMO bij agenda SB 16 oktober 2009	20091016	Nee	artikel 11.1
B119	Bijlage Agenda SB 16 oktober 2009: Conceptconclusies BoT overleg Stuurgroep 18 september 2009	20091008	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B120	Bijlage Agenda SB 16 oktober 2009: verslag SB 1 juli 2009	20090702	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B121	SB 16 oktober 2009: brief van minister VenW aan Tweede Kamer over spoorongeval Barendrecht	20091008	Reeds openbaar	zie kamerstukken 29893, nr. 90
B122	Agenda SB 7 december 2009	20091207	Nee	artikel 11.1
B123	Annotatie voor dgMO SB 7 december 2009	20091202	Nee	artikel 11.1
B124	Bijlage Agenda SB 7 december 2009: brief van minister VenW aan Tweede Kamer over voortgang Basisnet	20100218	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 40
B125	Bijlage Agenda SB 7 december 2009: memo met stand van zaken over warme BLEVE-vrij-samenstellen	20091127	Nee	artikel 11.1
B126	Bijlage Agenda SB 7 december 2009: verslag SB 16 oktober 2009	20091016	Nee	artikel 11.1
B127	SB 7 december 2009: Presentatie ontwerp Basisnet Spoor	20091207	Nee	artikel 11.1
B128	Definitieve conclusies BoT overleg Stuurgroep 18 september 2009	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B129	Agenda SB 19 februari 2010	20100208	Nee	artikel 11.1
B130	Annotatie voor dgMO SB 19 februari 2010	20100219	Nee	artikel 11.1
B131	Bijlage Agenda SB 19 februari 2010: Presentatie ontwerp Basisnet Spoor	20100219	Nee	artikel 11.1
B132	Bijlage Agenda SB 19 februari 2010: Concept-taakopdracht Taskforce Robuust spoorvervoer 2040	20091201	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie A30
B133	Bijlage Agenda SB 19 februari 2010: concept werkplan Basisnet 2010	20100219	Nee	artikel 11.1
B134	Bijlage Agenda SB 19 februari 2010: Openstaande actie obv Stuurgroepverslagen	20100219	Nee	artikel 11.1
B135	Bijlage Agenda SB 19 februari 2010: Verslag SB 7 december 2009	20091207	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B136	Agenda SB 18 juni 2010	20100618	Nee	artikel 11.1
B137	Bijlage Agenda SB 18 juni 2010: Rijksafspraken Basisnet Spoor (11 mei 2010)	20100511	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
B138	Bijlage Agenda SB 18 juni 2010: Afspraken Rijk - Drechtsteden - Taskforce Brabantroute	20100604	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
B139	Bijlage Agenda SB 18 juni 2010: Afspraken Rijk - CTGG	20100609	Nee	artikel 11.1 zie bijlage 5 Eindrapportage Werkgroep Basisnet Spoor
B140	Bijlage Agenda SB 18 juni 2010: Memo Tasforce Robuust vervoer gevaarlijke stoffen: resultaat eerste werkzaamheden, inclusief 4 bijlagen	20100531	Nee	artikel 11.1
B141	Bijlage Agenda SB 18 juni 2010: Verslag SB 19 februari 2010	20100223	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B142	Email 25 juni 2010 ministerie VenW aan leden Stuurgroep in verband met toesturen stukken	20100625	Nee	artikel 11.1
B143	SB 18 juni 2010: 10 kaarten Basisnet Spoor (vervoerstromen per stofcategorie, plaatsgebonden risico en groepsrisico)	20100610	Nee	artikel 11.1
B144	Bijlage bij Email 25 juni 2010: presentatie Ontwerp Basisnet Spoor, van 18 juni naar 8 juli 2010, van stuurgroep naar Bestuurlijke overleg	20100621	Nee	artikel 11.1
B145	Bijlage bij email 25 juni 2010: tekst tbv Rijksweb over Basisnet Rijksontwerp	29199623	Nee	artikel 11.1
B146	Bijlage bij email 25 juni 2010: Uitgangspunten Risicoberekeningen Basisnet spoor per 1 juni 2008	20080717	Reeds openbaar	zie <a href="http://www.Rijksoverheid.nl">www.Rijksoverheid.nl</a>
B147	Bijlage bij email 25 juni 2010: Toelichting op 'Rijksontwerp Basisnet Spoor' van 11 mei 2010	20100622	Nee	artikel 11.1
B148	Bijlage bij email 25 juni 2010: Brief Basisnet Spoor aan gemeenten (VenW/DGMO-2010/2647)	20100308	Nee	artikel 11.1
B149	Bijlage bij email 25 juni 2010: Brief Basisnet Spoor aan gemeenten (VenW/DGMO-2010/2647)	20100517	Nee	artikel 11.1
B150	Bijlage bij email 25 juni 2010: Brief Basisnet Spoor aan gemeenten (VenW/DGMO-2010/46792)	20100623	Nee	artikel 11.1
B151	Bijlage bij email 25 juni 2010: Memo aan VNCI inzake toelichting keuze Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het traject Elst-Oldenzaal	20100622	Nee	artikel 11.1
B152	Bijlage bij email 25 juni 2010: Brief bedrijven over voortgang Warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen, incl. 2 bijlagen (VenW/DGMO-2010/4227)	20100510	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basisnet (SB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
B153	Bijlage bij email 25 juni 2010: notitie robuust rekenen Basisnet	20100622	Nee	artikel 11.1
B154	Agenda SB 3 februari 2011	20110127	Nee	artikel 11.1
B155	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: Eindrapport verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst - Oldenzaal	20110126	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D166
B156	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: KNV notitie Nut en Noodzaak spoorcapaciteit Elst - Oldenzaal	20110127	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B157	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 3 Amsterdam: export van C3-stoffen	20110105	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D165
B158	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 2 Delfzijl/Groningen	20110106	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D164
B159	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 1 SABIC - Chemelot	20110126	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D163
B160	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: Tabel Basisnet Spoor (incl. kaart)	20110203	Nee	artikel 11.1
B161	Bijlage Agenda SB 3 februari 2011: verslag SB 18 juni 2010	20110621	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B162	SB 3 februari 2011: Memo Taskforce Robuust vervoer 2040, advies en voortgang werkzaamheden	20110125	Nee	artikel 11.1
B163	Agenda SB 28 november 2011	20111118	Nee	artikel 11.1
B164	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: Taskforce Robuust vervoer gevaarlijke stoffen, voortgang werkzaamheden	20101030	Nee	artikel 11.1
B165	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: Taskforce Robuust vervoer gevaarlijke stoffen, aanpak rekenexercitie vervoersscenario's 2040	20110915	Nee	artikel 11.1
B166	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: Taskforce Robuust vervoer gevaarlijke stoffen, rijksonderzoeksprogramma Robuust Basisnet Spoor	niet gedateerd	Nee	artikel 11.1
B167	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: Bouwbesluit 2012	20110927	Reeds openbaar	zie Staatsblad 416 (jaargang 2011)
B168	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: verslag SB 3 februari 2011	20110203	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B169	Bijlage Agenda SB 28 november 2011: presentatie Basisnet Spoor in 2012	20111129	Nee	artikel 11.1
B170	Eindrapportage Basisnet Spoor	20110920	Reeds openbaar	zie D152
B171	Agenda SB 22 juni 2012	20110622	Nee	artikel 11.1
B172	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: convant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen	20120514	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 45
B173	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: brief ministerie IenM aan KNV over Basisnet Spoor, incl. brief van KNV	20120327	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B174	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: overzicht bestuurlijke afspraken Basisnet	20120508	Nee	artikel 11.1
B175	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: concept communicatieplan Basisnet	20120601	Nee	artikel 11.1
B176	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: stand van zaken pilot sanering kwetsbare objecten	20120529	Nee	artikel 11.1
B177	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: invoergegevens bevolking Basisnet (Spoor)	20100601	Nee	artikel 11.1
B178	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: Maatregelenonderzoek Rijksonderzoeksprogramma Robuustheid Basisnet Spoor	20120510	Nee	artikel 11.1
B179	Bijlage Agenda SB 22 juni 2012: Verslag SB 28 november 2011	20120622	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g
B180	Email aan leden stuurgroep 27 juni 2012 in verband met toekomen aantal stukken.	20120627	Nee	artikel 11.1
B181	Bijlage email 27 juni 2012: wetsontwerp Basisnet zoals goedgekeurd door Tweede Kamer	20120619	Reeds openbaar	zie kamerstukken 32862, nr. A
B182	Bijlage email 27 juni 2012: overzicht aangenomen moties behandeling wetsontwerp Basisnet in Tweede Kamer	20120627	Reeds openbaar	zie dossier TK 32862
B183	Bijlage email 27 juni 2012: overzicht amendementen behandeling wetsontwerp Basisnet in Tweede Kamer	20120627	Reeds openbaar	zie dossier TK 32862
B184	Agenda SB 12 april 2013	20130412	Nee	artikel 11.1
B185	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: Memorie van Antwoord Wet Basisnet	20130123	Reeds openbaar	zie kamerstukken 32862, nr. C
B186	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: Nader voorlopig verslag Wet Basisnet	20130301	Reeds openbaar	zie kamerstukken 32862, nr. D
B187	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: Verslag schriftelijk overleg Besluit Externe Veiligheid Transportroutes	20130312	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 48
B188	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: Overzicht Bestuurlijke afspraken Basisnet	20130404	Nee	artikel 11.1
B189	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: Annotatie maatregelen onderzoek Basisnet Spoor en vervolgstappen, inclusief rapport Onderzoek maatregelen door Save	20130404	Nee	artikel 11.1
B190	Bijlage Agenda SB 12 april 2013: verslag SB 22 juni 2012	20130404	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst B: documenten Stuurgroep Basinet (SB)**

<b>Nr.</b>	<b>Document</b>	<b>Datum</b>	<b>Openbaar</b>	<b>Motivatie</b>
B191	Email aan stuurgroepleden over de Regeling Basisnet met aantal bijlagen (consultatieversie Regeling Basisnet, tabellen Spoor, Weg en Water, Wet Basisnet (incl. Memorie van Toelichting) en Besluit Externe veiligheidstransportroutes	20130913	Reeds openbaar	Deze informatie heeft in periode 25 november 2013 - 23 december 2013 opengestaan voor het uiten van wensen en bedenkingen
B192	Verslag SB 12 april 2013	20130412	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder g

**Inventarisatielijst C: documenten Projectgroep Basisnet (PB) en Expertgroep Basisnet (EB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
C1	Agenda PB 23 juni 2006	20060616	Nee	artikel 11.1
C2	Bijlage bij agenda PB 23 juni 2006: Notitie uitgangspunten Basisnet	20060616	Nee	artikel 11.1
C3	Agenda PB 10 augustus 2006	20060725	Nee	artikel 11.1
C4	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Concept procesbrief Tweede Kamer	20060725	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 7
C5	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Aangepast plan van aanpak Basisnet	20070704	Nee	artikel 11.1
C6	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Notitie ontwerpeisen Basisnet	20060728	Nee	artikel 11.1
C7	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Email CTGG over procesvoering	20060725	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C8	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Verslag PB 23 juni 2006	20060625	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C9	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Overzicht afgeronde en lopende onderzoeken	20060725	Nee	artikel 11.1
C10	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Vooraankondiging regionale bijeenkomsten oktober	20060725	Nee	artikel 11.1
C11	Bijlage bij agenda PB 10 augustus 2006: Rapport Petransafe, VNPI	20060725	Nee	artikel 11.1
C12	Agenda PB 21 september 2006	20060915	Nee	artikel 11.1
C13	Bijlage bij agenda PB 21 september 2006: Presentatie Basisnet Spoor	20060915	Nee	artikel 11.1
C14	Bijlage bij agenda PB 21 september 2006: Notitie planprocedures en status plannen	20060915	Nee	artikel 11.1
C15	Bijlage bij agenda PB 21 september 2006: Verslag PB 10 augustus 2006	20060808	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C16	Agenda PB 27 oktober 2006	20061013	Nee	artikel 11.1
C17	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Notitie ruimtelijke ontwikkeling in het Basisnet (VNG)	20061013	Nee	artikel 11.1
C18	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Mail Haskoning over ruimtelijke ontwikkeling	20061018	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C19	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Planning Basisnet	20061018	Nee	artikel 11.1
C20	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Notitie vergelijking modaliteiten	20061018	Nee	artikel 11.1
C21	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Notitie handhaving Basisnet	20061018	Nee	artikel 11.1
C22	Bijlage bij agenda PB 27 oktober 2006: Verslag PB 21 september 2006	20061021	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C23	Agenda PB 17 november 2006	20061110	Nee	artikel 11.1
C24	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Notitie vergelijking modaliteiten	20061110	Nee	artikel 11.1
C25	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Notitie veiligheidszones	20061109	Nee	artikel 11.1
C26	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Presentatie inventarisatie ruimtelijke plannen i.k.v. Basisnet (Royal Haskoning)	20061110	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C27	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Notitie hoe om te gaan met RO plannen	20061109	Nee	artikel 11.1
C28	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Notitie planning bijeenkomsten	20061106	Nee	artikel 11.1
C29	Bijlage bij agenda PB 17 november 2006: Verslag over PB 27 oktober 2006	20061109	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C30	Agenda PB 7 december 2006	20061205	Nee	artikel 11.1
C31	Bijlage bij agenda PB 7 december 2006: notitie ruimtelijke ordening Basisnet (Royal Haskoning)	20061205	Nee	artikel 11.1
C32	Bijlage bij agenda PB 7 december 2006: notitie uitwerking spoor 2 (Urmondgroep)	20061113	Nee	artikel 11.1
C33	Bijlage bij agenda PB 7 december 2006: notitie QRA Basisnet	20061204	Nee	artikel 11.1
C34	Bijlage bij agenda PB 7 december 2006: verslag PB 17 november 2006	20061127	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C35	Agenda PB 16 januari 2007	20070110	Nee	artikel 11.1
C36	Bijlage bij agenda PB 16 januari 2007: conceptbrief VenW/VROM aan Tweede Kamer	20070110	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 10
C37	Bijlage bij agenda PB 16 januari 2007: verslag PB 7 december 2006	20070102	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C38	Agenda PB 6 februari 2007	20070130	Nee	artikel 11.1
C39	Bijlage bij agenda PB 6 februari 2007: Presentatie stand van zaken Werkgroep Spoor	20070202	Nee	artikel 11.1
C40	Bijlage bij agenda PB 6 februari 2007: Conceptbrief aan gemeenten die niet hebben meegewerkt aan inventarisatie Royal Haskoning	20070208	Nee	artikel 11.1
C41	Bijlage bij agenda PB 6 februari 2007: Verslag PB 16 januari 2007	20070122	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g



**Inventarisatielijst C: documenten Projectgroep Basisnet (PB) en Expertgroep Basisnet (EB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
C42	Agenda PB 27 februari 2007	20070221	Nee	artikel 11.1
C43	Bijlage bij agenda PB 27 februari 2007: Notitie resultaat stoffengroep (inclusief 2 bijlagen)	20070221	Nee	artikel 11.1
C44	Bijlage bij agenda PB 27 februari 2007: Notitie hulpverlening Basisnet	20070221	Nee	artikel 11.1
C45	Bijlage bij agenda PB 27 februari 2007: Notitie opdrachtformulering RIVM	20070221	Nee	artikel 11.1
C46	Bijlage bij agenda PB 27 februari 2007: Verslag PB 6 februari 2007	20070220	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C47	Agenda PB 20 maart 2007	20070314	Nee	artikel 11.1
C48	Bijlage bij agenda PB 20 maart: Advies Asser instituut	20070127	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C49	Bijlage bij agenda PB 20 maart: Advies juridische themagroep n.a.v. advies Asser instituut	20070303	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C50	Bijlage bij agenda PB 20 maart: Verslag PB 27 februari 2007	20080313	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C51	Memo van ministerie VROM aan PB over onderscheid plannen en prognoses r.o. en vervoer Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen	20070314	Nee	artikel 11.1
C52	Agenda PB 10 april 2007	20070403	Nee	artikel 11.1
C53	Bijlage bij agenda PB 10 april 2007: Notitie over veiligheidszones	20070403	Nee	artikel 11.1
C54	Bijlage bij agenda PB 10 april 2007: Notitie over knelpunten	20070403	Nee	artikel 11.1
C55	Bijlage bij agenda PB 10 april 2007: Verslag PB 20 maart 2007	20070404	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C56	Agenda PB 1 mei 2007	20070423	Nee	artikel 11.1
C57	Bijlage bij agenda PB 1 mei 2007: Notitie over veiligheidszones	20070424	Nee	artikel 11.1
C58	Bijlage bij agenda PB 1 mei 2007: Notitie over knelpunten	20070423	Nee	artikel 11.1
C59	Bijlage bij agenda PB 1 mei 2007: Verslag PB 10 april 2007	20070424	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C60	Agenda PB 22 mei 2007	20070517	Nee	artikel 11.1
C61	Bijlage bij agenda PB 22 mei 2007: Discussiestuk groepsrisico Basisnet (IPO)	20070511	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C62	Bijlage bij agenda PB 22 mei 2007: Verslag PB 1 mei 2007	20070509	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C63	Agenda PB 12 juni 2007	20070605	Nee	artikel 11.1
C64	Bijlage bij agenda PB 12 juni 2007: Presentatie Basisnet, stand van zaken	20070606	Nee	artikel 11.1
C65	Bijlage bij agenda PB 12 juni 2007: Presentatie Basisnet Spoor	20070605	Nee	artikel 11.1
C66	Bijlage bij agenda PB 12 juni 2007: Verslag PB 22 mei 2007	20070606	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C67	Agenda PB 3 juli 2007	20070626	Nee	artikel 11.1
C68	Bijlage bij agenda PB 3 juli 2007: Voorstel Oranjewoud/SAVE hoe om te gaan met PR en GR Basisnet	20070626	Nee	artikel 11.1
C69	Bijlage bij agenda PB 3 juli 2007: Verslag PB 12 juni 2007	20070626	Nee	artikel 11.1
C70	Agenda PB 14 augustus 2007	20070806	Nee	artikel 11.1
C71	Bijlage bij agenda PB 14 augustus 2007: Notitie Definities Basisnet	20070806	Nee	artikel 11.1
C72	Bijlage bij agenda PB 14 augustus 2007: Notitie overzicht acties groepsrisico	20070806	Nee	artikel 11.1
C73	Bijlage bij agenda PB 14 augustus 2007: Verslag PB 3 juli 2007	20070704	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C74	Agenda PB 4 september 2007	20070904	Nee	artikel 11.1
C75	Bijlage bij agenda PB 4 september 2007: Notitie Oranjewoud over groepsrisico Basisnet	20070831	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C76	Bijlage bij agenda PB 4 september 2007: Plan van aanpak themagroep Ruimtelijke doorwerking	20070827	Nee	artikel 11.1
C77	Bijlage bij agenda PB 4 september 2007: Notitie Definities Basisnet	20070827	Nee	artikel 11.1
C78	Bijlage bij agenda PB 4 september 2007: Notitie over planning	20070827	Nee	artikel 11.1
C79	Bijlage bij agenda PB 4 september 2007: Verslag PB 14 augustus 2007	20070822	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C80	Agenda PB 25 september 2007	20070917	Nee	artikel 11.1
C81	Bijlage bij agenda PB 25 september 2007: Concept voortgangsbrief Basisnet aan Tweede Kamer	20070921	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 15
C82	Bijlage bij agenda PB 25 september 2007: Notitie over de samenhang der dingen	20070917	Nee	artikel 11.1

**Inventarisatielijst C: documenten Projectgroep Basisnet (PB) en Expertgroep Basisnet (EB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
C83	Bijlage bij agenda PB 25 september 2007: Notitie over definities Basisnet	20070917	Nee	artikel 11.1
C84	Bijlage bij agenda PB 25 september 2007: Verslag PB 4 september 2007	20070917	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C85	Agenda PB 16 oktober 2007	20071008	Nee	artikel 11.1
C86	Bijlage bij agenda PB 16 oktober 2007: Plan van aanpak Themagroep Handhaving Gebruiksruimte	20071008	Nee	artikel 11.1
C87	Bijlage bij agenda PB 16 oktober 2007: Verslag PB 25 september 2007	20071005	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C88	Agenda PB 6 november 2007	20071105	Nee	artikel 11.1
C89	Bijlage bij agenda PB 6 november 2007: Voorstel voor omgaan PR en GR in het Basisnet (Oranjewoud/SAVE)	20071030	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C90	Bijlage bij agenda PB 6 november 2007: Verslag PB 16 oktober 2007	20071029	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C91	Agenda PB 27 november 2007	20071121	Nee	artikel 11.1
C92	Bijlage bij agenda PB 27 november 2007: Verslag PB 6 november 2007	20071121	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C93	Agenda PB 18 december 2007	20071211	Nee	artikel 11.1
C94	Bijlage bij agenda PB 18 december 2007: Presentatie Basisnet Spoor: Spoor 2 maatregelen, verhoging van de intrinsieke veiligheid langs spoorassen (Urmondgroep)	20071201	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C95	Bijlage bij agenda PB 18 december 2007: verslag PB 27 november 2007	20071210	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C96	Agenda PB 22 januari 2008	20080118	Nee	artikel 11.1
C97	Bijlage bij agenda PB 22 januari 2008: Notitie concept Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (incl. concept en toelichting)	20080118	Nee	artikel 11.1
C98	Bijlage bij agenda PB 22 januari 2008: Notitie omgaan met groepsrisico in Basisnet (Oranjewoud/SAVE)	20080118	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C99	Bijlage bij agenda PB 22 januari 2008: Verslag PB 18 december 2007	20071220	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C100	Agenda PB 18 maart 2008	20080310	Nee	artikel 11.1
C101	Bijlage bij agenda PB 18 maart 2008: Verslag PB 22 januari 2008	20080310	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C102	Agenda PB 15 april 2008	20080408	Nee	artikel 11.1
C103	Bijlage bij agenda PB 15 april 2008: Notitie concept Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (incl. 3 bijlagen)	20080408	Nee	artikel 11.1
C104	Bijlage bij agenda PB 15 april 2008: Verslag PB 18 maart 2008	20080408	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C105	Agenda PB 10 juni 2008	20080603	Nee	artikel 11.1
C106	Bijlage bij agenda PB 10 juni 2008: Notitie verankering gebruiksruimte Basisnet (inclusief 3 bijlagen)	20080527	Nee	artikel 11.1
C107	Bijlage bij agenda PB 10 juni 2008: Notitie routeringsalternatieven Basisnet Spoor (Arcadis)	20080509	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C108	Bijlage bij agenda PB 10 juni 2008: Conceptagenda informatiebijeenkomst Basisnet	20080603	Nee	artikel 11.1
C109	Bijlage bij agenda PB 10 juni 2008: Verslag PB 15 april 2008	20080603	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C110	Presentatie Groepsrisico in Basisnet (Oranjewoud/Save)	20080610	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C111	Agenda PB 8 juli 2008	20080627	Nee	artikel 11.1
C112	Bijlage bij agenda PB 8 juli 2008: Presentatie Basisnet Spoor	20080703	Nee	artikel 11.1
C113	Bijlage bij agenda PB 8 juli 2008: Opdracht themagroep gebruiksruimte Basisnet	20080703	Nee	artikel 11.1
C114	Bijlage bij agenda PB 8 juli 2008: Verslag PB 10 juni 2008	20080701	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C115	Agenda PB 7 oktober 2008	20081002	Nee	artikel 11.1
C116	Bijlage bij agenda PB 9 september 2008: Presentatie Basisnet Spoor	20081002	Nee	artikel 11.1
C117	Bijlage bij agenda PB 9 september 2008: Notitie vastlegging gebruiksruimte Basisnet	20081002	Nee	artikel 11.1
C118	Bijlage bij agenda PB 9 september 2008: Notitie ruimtelijke doorwerking Basisnet	20081002	Nee	artikel 11.1
C119	Bijlage bij agenda PB 9 september 2008: Notitie BOT-overleg Stuurgroep Basisnet	20081002	Nee	artikel 11.1
C120	Bijlage bij agenda PB 9 september 2008: Verslag PB 8 juli 2008	20081001	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C121	Presentatie Basisnet Spoor	20080902	Nee	artikel 11.1
C122	Bijlage bij agenda PB 7 oktober 2008: Notitie concept Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (incl. 3 bijlagen)	20080905	Nee	artikel 11.1
C123	Bijlage bij agenda PB 7 oktober 2008: Verslag PB 9 september 2008	20080902	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g

**Inventarisatielijst C: documenten Projectgroep Basisnet (PB) en Expertgroep Basisnet (EB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
C124	Agenda PB 23 oktober 2008	20081015	Nee	artikel 11.1
C125	Bijlage bij agenda PB 23 oktober 2008: Concept brief Basisnet aan Tweede Kamer.	20081016	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 27
C126	Bijlage bij agenda PB 23 oktober 2008: Memo BOT-overleg Stuurgroep Basisnet	20081016	Nee	artikel 11.1
C127	Bijlage bij agenda PB 23 oktober 2008: Verslag PB 7 oktober 2008	20081015	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C128	Agenda PB 2 december 2008	20081125	Nee	artikel 11.1
C129	Bijlage bij agenda PB 2 december 2008: Memo BOT-overleg Stuurgroep Basisnet	20081128	Nee	artikel 11.1
C130	Bijlage bij agenda PB 2 december 2008: Concept brief Basisnet aan Tweede Kamer.	20081128	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 27
C131	Bijlage bij agenda PB 2 december 2008: verslag PB 23 oktober 2008	20081128	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C132	Agenda PB 9 april 2009	20090402	Nee	artikel 11.1
C133	Bijlage bij agenda PB 9 april 2009: Memo modelaanpak gemeenten en memo Planning	20090402	Nee	artikel 11.1
C134	Bijlage bij agenda PB 9 april 2009: Memo Blauwdruk borging gebruikruimte en notitie Blauwdruk	20090402	Nee	artikel 11.1
C135	Bijlage bij agenda PB 9 april 2009: Verslag PB 2 december 2008	20090402	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C136	Agenda PB 18 juni 2009	20090611	Nee	artikel 11.1
C137	Bijlage bij agenda PB 18 juni 2009: Memo uitkomsten RIVM onderzoek Basisnet Spoor incl. 2 bijlagen	20090611	Nee	artikel 11.1 en 11.4
C138	Bijlage bij agenda PB 18 juni 2009: Verslag PB 9 april 2009	20090611	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C139	Agenda PB 25 september 2009	20090921	Nee	artikel 11.1
C140	Bijlage bij agenda PB 25 september 2009: Notitie wijziging Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (incl. bijlagen)	20090921	Nee	artikel 11.1
C141	Bijlage bij agenda PB 25 september 2009: Verslag PB 18 juni 2009	20090921	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C142	Agenda PB 23 november 2009	20091116	Nee	artikel 11.1
C143	Bijlage bij agenda PB 23 november 2009: Concept brief Basisnet aan Tweede Kamer	20091116	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30373, nr. 40
C144	Bijlage bij agenda PB 23 november 2009: Notitie Warme BLEVE vrij samenstellen van treinen	20091116	Nee	artikel 11.1
C145	Bijlage bij agenda PB 23 november 2009: Verslag PB 25 september 2009	20090925	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C146	Agenda PB 19 februari 2010	20100210	Nee	artikel 11.1
C147	Bijlage bij agenda PB 19 februari 2010: Concept taakopdracht Taskforce Robuustheid 2040	20100210	Nee	artikel 11.1
C148	Bijlage bij agenda PB 19 februari 2010: Concept werkplan Basisnet 2010	20100210	Nee	artikel 11.1
C149	Bijlage bij agenda PB 19 februari 2010: Verslag PB 23 november 2009	20100210	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C150	Agenda PB 28 mei 2010	20100520	Nee	artikel 11.1
C151	Bijlage bij agenda PB 28 mei 2010: Weergave Rijksafsprakenpakket van 10 mei 2010	20100520	Nee	artikel 11.1, zie bijlage 5 Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor
C152	Bijlage bij agenda PB 28 mei 2010: Tussenrapportage Taskforce Robuustheid 2040	20100520	Nee	artikel 11.1
C153	Bijlage bij agenda PB 28 mei 2010: Presentatie Basisnet Spoor zoals wordt voorgelegd aan gemeenten	20100520	Nee	artikel 11.1
C154	Bijlage bij agenda PB 28 mei 2010: Verslag PB 19 februari 2010	20100520	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C155	Agenda PB 19 januari 2011	20110112	Nee	artikel 11.1
C156	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Eindrapportage verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst - Oldenzaal	20110112	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D166
C157	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 3 Amsterdam: export van C3 stoffen	20110112	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D165
C158	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 2 Delfzijl/Groningen	20110112	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D164
C159	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 1 SABIC - Chemelot	20110112	Nee	artikel 11.1, zie definitieve versie D163
C160	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Tabel Basisnet Spoor	20110112	Nee	artikel 11.1
C161	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Agenda Stuurgroep 3 februari 2011 (incl. 22 fiches)	20110112	Nee	artikel 11.1
C162	Bijlage bij agenda PB 19 januari 2011: Verslag PB 28 mei 2010	20100112	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C163	Agenda EB 4 juni 2012	20120604	Nee	artikel 11.1
C164	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: Convenant Warme BLEVE vrij rijden	20120604	Reeds openbaar	zie kamerstukken 30373, nr. 45

**Inventarisatielijst C: documenten Projectgroep Basisnet (PB) en Expertgroep Basisnet (EB)**

<b>Nr.</b>	<b>Document</b>	<b>Datum</b>	<b>Openbaar</b>	<b>Motivatie</b>
C165	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: brief monitoring	20120604	Nee	artikel 11.1
C166	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: notitie overleg Expertgroep en Stuurgroep	20120604	Nee	artikel 11.1
C167	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: overzicht bestuurlijke afspraken en afspraken Stuurgroep	20120604	Nee	artikel 11.1
C168	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: overzicht communicatieplan	20120604	Nee	artikel 11.1
C169	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: notitie voortgang beheerplan Basisnet	20120604	Nee	artikel 11.1
C170	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: notitie voortgang saneringen bestaande kwetsbare objecten	20120604	Nee	artikel 11.1
C171	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: notitie bevolkingsbestanden en feitenbladen	20120604	Nee	artikel 11.1
C172	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: plan van aanpak maatregelen Basisnet Spoor	20120604	Nee	artikel 11.1
C173	Bijlage bij agenda EB 4 juni 2012: verslag EB 28 november 2011	20120604	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C174	Agenda EB 31 oktober 2012	20121031	Nee	artikel 11.1
C175	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: notitie regelgeving Basisnet (incl 2 bijlagen)	20121031	Nee	artikel 11.1
C176	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: Notitie Basisnet Spoor, Weg en Water: monitoring (incl. 4 bijlagen)	20121031	Nee	artikel 11.1
C177	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: overzicht bestuurlijke afspraken en afspraken Stuurgroep	20121031	Nee	artikel 11.1
C178	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: voortgang communicatieplan	20121031	Nee	artikel 11.1
C179	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: feitenplan gemeenten	20121031	Nee	artikel 11.1
C180	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: notitie over vestigingsbeleid (incl. 1 bijlage).	20121031	Nee	artikel 11.1
C181	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: notitie Basisnet maatregelenonderzoek (incl. 1 bijlage)	20121031	Nee	artikel 11.1
C182	Bijlage bij agenda EB 31 oktober 2012: verslag EB 4 juni 2012	20121031	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
C183	Agenda EB 22 februari 2013	20130222	Nee	artikel 11.1
C184	Bijlage bij agenda EB 22 februari 2013: Regelgeving Basisnet: 3 bijlagen	20130222	Nee	artikel 11.1
C185	Bijlage bij agenda EB 22 februari 2013: notitie uitkomsten maatregelenonderzoek Basisnet Spoor	20130222	Nee	artikel 11.1
C186	Bijlage bij agenda EB 22 februari 2013: notitie vervolg spoorwegemplacements (incl. 2 bijlagen)	20130222	Nee	artikel 11.1
C187	Bijlage bij agenda EB 22 februari 2013: verslag EB 31 oktober 2012	20130222	Nee	artikel 11.1 en 10.2 onder lid g

**Inventarisatielijst D: documenten Werkgroep Basisnet Spoor (WBS) \***

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
D1	Agenda bij WBS 10 februari 2009	20090210	Nee	Artikel 11.1
D2	Bijlage bij agenda WBS 10 februari 2009: Presentatie modelaanpak gemeenten	20090210	Nee	Artikel 11.1
D3	Bijlage bij agenda WBS 10 februari 2009: Overzicht maatregelen spoor	20090210	Nee	Artikel 11.1
D4	Bijlage bij agenda WBS 10 februari 2009: Werkdocument eindrapportage Basisnet Spoor	20090210	Nee	Artikel 11.1
D5	Bijlage bij agenda WBS 10 februari 2009: Verslag WBS 20 januari 2009	20090210	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D6	Agenda WBS 10 maart 2009	20090310	Nee	Artikel 11.1
D7	Bijlage bij agenda WBS 10 maart 2009: Rekenslagen rapportage (AVIV)	20090310	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D8	Bijlage bij agenda WBS 10 maart 2009: Verslag WBS 10 februari 2009	20090310	Nee	Artikel 11.1
D9	Agenda WBS 24 maart 2009	20090324	Nee	Artikel 11.1
D10	Bijlage bij agenda WBS 24 maart 2009: Presentatie BN spoor gericht op focus	20090324	Nee	Artikel 11.1
D11	Bijlage bij agenda WBS 24 maart 2009: Startnotitie robuust basisnet spoor	20090324	Nee	Artikel 11.1
D12	Bijlage bij agenda WBS 24 maart 2009: Stamlijnennotitie	20090324	Nee	Artikel 11.1
D13	Bijlage bij agenda WBS 24 maart 2009: Verslag WBS 10 maart 2009	20090324	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D14	Agenda WBS 12 mei 2009	20090512	Nee	Artikel 11.1
D15	Bijlage bij agenda WBS 12 mei 2009: Werkdocument eindrapportage basisnet spoor	20090512	Nee	Artikel 11.1
D16	Bijlage bij agenda WBS 12 mei 2009: Stamlijnen	20090512	Nee	Artikel 11.1
D17	Bijlage bij agenda WBS 12 mei 2009: Notitie ARCADIS Relevante aspecten	20090512	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D18	Bijlage bij agenda WBS 12 mei 2009: Verslag WBS 24 maart 2009	20090512	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D19	Agenda WBS 26 mei 2009:	20090526	Nee	Artikel 11.1
D20	Bijlage bij agenda WBS 26 mei 2009: Presentatie Oplevering Samenvatting vingeroefeningen Dordrecht Eindhoven	20090526	Nee	Artikel 11.1
D21	Bijlage bij agenda WBS 29 mei 2009: Verslag WBS 12 mei 2009	20090526	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D22	Agenda WBS 16 juni 2009	20090616	Nee	Artikel 11.1
D23	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Werkdocument eindrapportage basisnet spoor	20090616	Nee	Artikel 11.1
D24	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Presentatie oplevering RIVM onderzoek	20090616	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D25	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Oplevering Samenvatting Vingeroefeningen Dordrecht Eindhoven	20090616	Nee	Artikel 11.1
D26	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Presentatie bevindingen Subwg. Robuustheid	20090616	Nee	Artikel 11.1
D27	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Notitie resultaten lokale overleggen	20090616	Nee	Artikel 11.1
D28	Bijlage bij agenda WBS 16 juni 2009: Verslag WBS 29 mei 2009	20090616	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D29	Agenda WBS 7 juli 2009	20090707	Nee	Artikel 11.1
D30	Bijlage bij agenda WBS 7 juli 2009: Presentatie rapport RIVM onderzoek	20090707	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D31	Bijlage bij agenda WBS 7 juli 2009: Capaciteitsonderzoek voor BN spoor op het actuele spoorwegennet	20090707	Nee	Artikel 11.1
D32	Bijlage bij agenda WBS 7 juli 2009: PHS: nieuwe routeringsvarianten	20090707	Nee	Artikel 11.1
D33	Bijlage bij agenda WBS 7 juli 2009: aanpak nieuwe berekeningen	20090707	Nee	Artikel 11.1
D34	Bijlage bij agenda WBS 7 juli 2009: Verslag WBS 16 juni 2009	20090707	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D35	Agenda WBS 25 augustus 2009	20090825	Nee	Artikel 11.1
D36	Bijlage bij agenda WBS 25 augustus 2009: RIVM onderzoek en rapport	20090825	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D37	Bijlage bij agenda WBS 25 augustus 2009: Presentatie Resultaat berekeningen (AVIV)	20090825	Nee	Artikel 11.1
D38	Bijlage bij agenda WBS 25 augustus 2009: Verslag WBS 7 juli 2009	20090825	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D39	Agenda bij WBS 8 september 2009	20090908	Nee	artikel 11.1
D40	Bijlage bij de agenda WBS 8 september 2009: Presentatie beleidsvarianten RIVM onderzoek faalfrequenties	20090908	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D41	Bijlage bij de agenda WBS 8 september 2009: Presentatie AVIV nieuwe berekeningen	20090908	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g

**Inventarisatielijst D: documenten Werkgroep Basisnet Spoor (WBS) \***

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
D42	Bijlage bij agenda WBS 8 september: Presentatie nieuwe planning BN Spoor	20090908	Nee	Artikel 11.1
D43	Bijlage bij agenda WBS 8 september 2009: Verslag WBS 25 augustus 2009	20090908	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D44	Agenda WBS 22 september 2009	20090922	Nee	Artikel 11.1
D45	Bijlage bij agenda WBS 22 september 2009: Presentatie PHS berekeningen	20090922	Nee	Artikel 11.1
D46	Bijlage bij agenda WBS 22 september 2009: rekenslag AVIV: nieuw beleid op bestaand spoor alsmede voorstel om wildgroei aan naamgevingen voor de rekenslagen tegen te gaan	20090922	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D47	Bijlage bij agenda WBS 22 september 2009: BOT SG (discussienotitie hr. Arbouw)	20090922	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D48	Bijlage bij agenda WBS 22 september 2009: uitgangspunten rekenen en second opinion RIVM	20090922	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D49	Bijlage bij agenda WBS 22 september 2009: Verslag WBS 8 september 2009	20090922	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D50	Agenda WBS 13 oktober 2009	20091013	Nee	Artikel 11.1
D51	Bijlage bij agenda WBS 13 oktober 2009: Presentatie: correctie aantal rekenslagen AVIV	20091013	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D52	Bijlage bij agenda WBS 13 oktober 2009: voorstel draaiboek en factsheet: aanknopingspunten voor lokaal overleg, alsmede knip voor gemeenten met groepsrisico	20091013	Nee	Artikel 11.1
D53	Bijlage bij agenda WBS 13 oktober 2009: Verslag WBS 22 september 2009	20091013	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D54	Agenda bij WBS 3 november 2009	20091103	Nee	Artikel 11.1
D55	Bijlage bij agenda WBS 3 november 2009: Presentatie Basisnet (resultaat berekeningen)	20091103	Nee	Artikel 11.1
D56	Bijlage bij agenda WBS 3 november 2009: Ontwerp Basisnet Spoor alsmede Hoofdlijn TK brief	20091103	Nee	Artikel 11.1
D57	Bijlage bij agenda WBS 3 november 2009: Rapportage Ad-hoc Werkgroep "Lokale Maatregelen Spoor"	20091103	Nee	Artikel 11.1
D58	Bijlage bij agenda WBS 3 november 2009: Presentatie Regionale Overleggen	20091103	Nee	Artikel 11.1
D59	Bijlage bij agenda WBS 3 november 2009: Verslag WBS 13 oktober 2009	20091103	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D60	Agenda WBS 24 november 2009	20091124	Nee	Artikel 11.1
D61	Bijlage bij agenda WBS 24 november 2009: Ontwerp Basisnet alsmede TK brief	20091124	Nee	Artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30737, nr. 40
D62	Bijlage bij agenda WBS 24 november 2009: nieuw scenario Basisnet (AVIV)	20091124	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D63	Bijlage bij agenda WBS 24 november 2009: Verslag WBS 3 november 2009	20091124	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D64	Agenda WBS 15 december 2009	20091215	Nee	Artikel 11.1
D65	Bijlage bij agenda WBS 15 december 2009: 071209 concept brief vs Stuurgroep	20091215	Nee	Artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30737, nr. 40
D66	Bijlage bij agenda WBS 15 december 2009: nieuw scenario Basisnet voor Zuid-Nederland	20091215	Nee	Artikel 11.1
D67	Bijlage bij agenda WBS 15 december 2009: Ontwerp Basisnet Spoor 09-12-09 n.a.v. opmerkingen WBS 24-11	20091215	Nee	Artikel 11.1
D68	Bijlage bij agenda WBS 15 december 2009: Notitie Robuustheid	20091215	Nee	Artikel 11.1
D69	Bijlage bij agenda WBS 15 december 2009: Verslag WBS 24 november 2009	20091215	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D70	Agenda bij WBS 19 januari 2010	20100119	Nee	Artikel 11.1
D71	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: Risicoberekeningen Ontwerp Basisnet spoor: kaarten AVIV alsmede uitgangspunten Ontwerp Basisnet Spoor (OBNS)	20100119	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D72	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: Stand van zaken lokale knelpunten en aandachtspunten Basisnet spoor: Ontwerp BNS, alsmede vervolgoopdracht ProRail	20100119	Nee	Artikel 11.1
D73	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: 100113 Notitie OBNS discussiepunten	20100119	Nee	Artikel 11.1
D74	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: Robuustheid Basisnet Spoor	20100119	Nee	Artikel 11.1
D75	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: Concept TK brief	20100119	Nee	Artikel 11.1, zie definitieve versie kamerstukken 30737, nr. 40
D76	Bijlage bij agenda WBS 19 januari 2010: Verslag WBS 15 december 2009	20100119	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D77	Agenda bij WBS 9 februari 2010	20100209	Nee	Artikel 11.1
D78	Bijlage bij agenda WBS 9 februari 2010: Rapport over het omgaan met groepsrisico (Horvat)	20100209	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D79	Bijlage bij agenda WBS 9 februari 2010: Stand van zaken lokale knelpunten en aandachtspunten Basisnet Spoor	20100209	Nee	Artikel 11.1
D80	Bijlage bij agenda WBS 9 februari 2010: Verslag subwerkgroep Ruimte	20100209	Nee	Artikel 11.1

**Inventarisatielijst D: documenten Werkgroep Basisnet Spoor (WBS) \***

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
D81	Bijlage bij agenda WBS 9 februari 2010: Notitie extra vervoer ammoniak DSM	20100209	Nee	Artikel 11.1
D82	Bijlage bij agenda WBS 9 februari 2010: Verslag WBS 19 januari 2010	20100209	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D83	Agenda bij WBS 2 maart 2010	20100302	Nee	Artikel 11.1
D84	Bijlage bij agenda WBS 2 maart 2010: Aangepaste notitie stand van zaken lokale knelpunten en aandachtspunten Basisnet Spoor	20100302	Nee	Artikel 11.1
D85	Bijlage bij agenda WBS 2 maart 2010: Notitie Risicoruimte	20100302	Nee	Artikel 11.1
D86	Bijlage bij agenda WBS 2 maart 2010: Notitie Planning	20100302	Nee	Artikel 11.1
D87	Bijlage bij agenda WBS 2 maart 2010: Verslag WBS 9 februari 2010	20100302	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D88	Agenda bij WBS 23 maart 2010	20100323	Nee	Artikel 11.1
D89	Bijlage bij agenda WBS 23 maart 2010: Notitie vervoersstromen	20100323	Nee	Artikel 11.1
D90	Bijlage bij agenda WBS 23 maart 2010: Verslag WBS 2 maart 2010	20100323	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D91	Agenda bij WBS 27 april 2010	20100427	Nee	Artikel 11.1
D92	Bijlage bij agenda WBS 27 april 2010: Notitie BN Spoor - stukken nog te maken	20100427	Nee	Artikel 11.1
D93	Bijlage bij agenda WBS 27 april 2010: Notitie Alles uit de Kast maatregelen	20100427	Nee	Artikel 11.1
D94	Bijlage bij agenda WBS 27 april 2010: Notitie risicoruimte	20100427	Nee	Artikel 11.1
D95	Bijlage bij agenda WBS 27 april 2010: Notitie Robuustheid	20100427	Nee	Artikel 11.1
D96	Bijlage bij agenda WBS 27 april 2010: Verslag WBS 23 maart 2010	20100427	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D97	Agenda bij WBS 25 mei 2010	20100525	Nee	Artikel 11.1
D98	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Presentatie gemeentes	20100525	Nee	Artikel 11.1
D99	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Afsprakenpakket Rijk	20100525	Reeds openbaar	Zie bijlage 5 Eindrapportage werkgroep Spoor
D100	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Notitie Plaatsgebonden Risico	20100525	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D101	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Saneringslijst	20100525	Nee	Artikel 11.1
D102	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Notitie plasbrandaandachtsgebied, risicoruimte en wisseltoeslag	20100525	Nee	Artikel 11.1
D103	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2010: Verslag WBS 27 april 2010	20100525	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D104	Agenda bij WBS 15 juni 2010	20100615	Nee	Artikel 11.1
D105	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Notitie over de methodiek voor vaststellen risicoruimte	20100615	Nee	Artikel 11.1
D106	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Op welke sporen geldt een plasbrandaandachtsgebied	20100615	Nee	Artikel 11.1
D107	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Overbouwen van spoortrajecten	20100615	Nee	Artikel 11.1
D108	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Stamlijnen in Basisnet	20100615	Nee	Artikel 11.1
D109	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Vervoersstromen	20100615	Nee	Artikel 11.1
D110	Bijlage bij agenda WBS 15 juni 2010: Verslag WBS 25 mei 2010	20100525	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D111	Agenda bij WBS 13 juli 2010	20100713	Nee	Artikel 11.1
D112	Bijlage bij agenda WBS 13 juli 2010: twee rekenopdrachten voor verkenning extra vervoersstroom Groningen/Delfzijl en Sabic	20100713	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D113	Bijlage bij agenda WBS 13 juli 2010: Planning voor na de zomer	20100713	Nee	Artikel 11.1
D114	Bijlage bij agenda WBS 13 juli 2010: Notitie vervoersstromen	20100713	Nee	Artikel 11.1
D115	Bijlage bij agenda WBS 13 juli 2010: Aangepaste notitie Alles uit de Kast (AUK)	20100713	Nee	Artikel 11.1
D116	Bijlage bij agenda WBS 13 juli 2010: Verslag WBS 15 juni 2010	20100713	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D117	Agenda bij WBS 31 augustus 2010	20100831	Nee	Artikel 11.1
D118	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Rapportage STS-onderzoek	20100831	Nee	Artikel 11.1
D119	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Rijksontwerp kaartje	20100831	Nee	Artikel 11.1
D120	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Verslag WBS 13 juli 2010	20100831	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D121	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Aangepaste transportstromen notitie AVIV	20100831	Nee	Artikel 11.1

**Inventarisatielijst D: documenten Werkgroep Basisnet Spoor (WBS) \***

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
D122	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Presentatie Rechttrekken PR contour	20100831	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D123	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Presentatie Verspreide rekenopdrachten AVIV	20100831	Nee	Artikel 11.1 en 11.4
D124	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Aangepaste notitie Alles uit de Kast (AUK)	20100831	Nee	Artikel 11.1
D125	Bijlage bij agenda WBS 31 augustus 2010: Lijst nog te maken stukken Basisnet Spoor	20100831	Nee	Artikel 11.1
D126	Agenda bij WBS 9 november 2010	20101109	Nee	Artikel 11.1
D127	Bijlage bij agenda WBS 9 november 2010: Verslag WBS 31 augustus 2010	20101109	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D128	Bijlage bij agenda WBS 9 november 2010: Notitie grijze lijnen	20101109	Nee	Artikel 11.1
D129	Bijlage bij agenda WBS 9 november 2010: Notitie nog te maken documenten	20101109	Nee	Artikel 11.1
D130	Bijlage bij agenda WBS 9 november 2010: Notitie bepalen strategische risicoruimte op enkele spoortrajecten	20101109	Nee	Artikel 11.1
D131	Agenda bij WBS 30 november 2010	20101130	Nee	Artikel 11.1
D132	Bijlage bij agenda WBS 30 november 2010: Verslag WBS 9 november 2010	20101130	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D133	Bijlage bij agenda WBS 30 november 2010: Concept eindrapportage werkgroep Spoor	20101130	Nee	Artikel 11.1, zie definitieve versie D 152
D134	Agenda bij WBS 18 januari 2011	20110118	Nee	Artikel 11.1
D135	Bijlage bij agenda WBS 18 januari 2011: Eindrapportage werkgroep Spoor; overzicht opmerkingen eindrapportage wg. Spoor; PRH fictieve wisseltoeslag; voorbeeldtabel en bijbehorende kaart	20110118	Nee	Artikel 11.1
D136	Bijlage bij agenda WBS 18 januari 2011: Matrix vs contourenmethode: memo VNG van 27 december 2010	20110118	Nee	Artikel 11.1
D137	Bijlage bij agenda WBS 18 januari 2011: Nota aan Projectgroep; tevens conceptnota voor Stgrp incl. Bijlage 1: onderzoek Traject Elst-Oldenzaal; bijlage 2: extra onderzoek Amsterdam; bijlage 3: extra onderzoek Delfzijl; bijlage 4: extra onderzoek Sabic; bijlage 6: vb tabel Basisnet Spoor; bijlage 7: kaart t.b.v. voorbeeldtabel Basisnet Spoor	20110118	Nee	Artikel 11.1, zie definitieve versies van rapporten D 163 - D166
D138	Bijlage bij agenda WBS 18 januari 2011: Verslag WBS 30 november 2010	20110118	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D139	Agenda bij WBS 25 mei 2011	20110525	Nee	Artikel 11.1
D140	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2011: Planning Basisnet	20110525	Nee	Artikel 11.1
D141	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2011: Tabel Basisnet Spoor	20110525	Nee	Artikel 11.1
D142	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2011: Concept eindrapportage wg. Spoor	20110525	Nee	Artikel 11.1
D143	Bijlage bij agenda WBS 25 mei 2011: Verslag WBS 18 januari 2010	20110525	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D144	Agenda bij WBS 20 september 2011	20110920	Nee	Artikel 11.1
D145	Bijlage bij agenda WBS 20 september 2011: Planning Basisnet	20110920	Nee	Artikel 11.1
D146	Bijlage bij agenda WBS 20 september 2011: Tabel Basisnet Spoor	20110920	Nee	Artikel 11.1
D147	Bijlage bij agenda WBS 20 september 2011: Concept eindrapportage wg. Spoor	20110920	Nee	Artikel 11.1
D148	Bijlage bij agenda WBS 20 september 2011: Verslag WBS 25 mei 2010	20110920	Nee	Artikel 11.1 en 10.2 onder lid g
D149	Verslag WBS 20 september 2011	20111010	Nee	Artikel 11.1
D150	Aangepaste Tabel Basisnet Spoor	20111010	Nee	Artikel 11.1
D151	Memo Basisnet Spoor en spooreplacements	20111010	Nee	Artikel 11.1
D152	Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor, definitief	20110911	Ja	is reeds openbaar gemaakt op <a href="http://www.relevant.nl">www.relevant.nl</a>
D153	Bron 1 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen	20051111	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 30373, nr. 1 en 2
D154	Bron 2 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Tussenrapportage Basisnet Spoor	20081204	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 30373, nr. 27
D155	Bron 3 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Aanvullende technische informatie (1)	n.n.	Reeds openbaar	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/vervoer-en-opslag-gevaarlijke-stoffen/basisnet-vervoer-gevaarlijke-stoffen">http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/vervoer-en-opslag-gevaarlijke-stoffen/basisnet-vervoer-gevaarlijke-stoffen</a>
D156	Bron 4 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Aanvullende technische informatie (2)	n.n.	Reeds openbaar	<a href="https://www.relevant.nl/display/THEMA/Basisnet">https://www.relevant.nl/display/THEMA/Basisnet</a>
D157	Bron 5 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Nota Mobiliteit	20040528	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 29644, nr. 1
D158	Bron 6 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Informatie over de Noord-Oostelijke Verbinding (NOV)	20000411	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 22589, nr. 157



**Inventarisatielijst D: documenten Werkgroep Basisnet Spoor (WBS) \***

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
D159	Bron 7 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Marktverwachting Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor, een verwachting voor de middellange termijn	20070926	Reeds openbaar	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/04/17/marktverwachting-vervoer-gevaarlijke-stoffen-per-spoor-prorail-2007.html">http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/04/17/marktverwachting-vervoer-gevaarlijke-stoffen-per-spoor-prorail-2007.html</a>
D160	Bron 8 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Uitgangspunten risicoberekeningen Basisnet Spoor	20080717	Reeds openbaar	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2008/07/17/uitgangspunten-risicoberekeningen-basisnet">http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2008/07/17/uitgangspunten-risicoberekeningen-basisnet</a>
D161	Bron 9 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen	20091103	Reeds openbaar	Zie Staatsblad 2009-444
D162	Bron 10 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Rapportage en voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoor	20100604	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 32404, nr. 1
D163	Bron 11 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Eindrapport 'onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 1 SABIC - Chemelot (Sittard - Geleen): extra vervoer cat. A stoffen naar Chemelot'	20110105	Ja	
D164	Bron 12 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Eindrapport 'onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 2 Delfzijl/Groningen: extra vervoer naar Delfzijl'	20110105	Ja	
D165	Bron 13 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Eindrapport 'onderzoek effecten mogelijk extra vervoer - nr. 3 Amsterdam - export van C3-stoffen'	20110105	Ja	
D166	Bron 14 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst - Oldenzaal	20110126	Ja	
D167	Bron 15 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Taskforce Vervoer gevaarlijke stoffen 'Resultaat eerste werkzaamheden Taskforce	20110531	Ja	
D168	Bron 16 van Eindrapportage werkgroep Basisnet Spoor: Taskforce Vervoer gevaarlijke stoffen 'Advies en voortgang van de werkzaamheden van de Taskforce, kenmerk TF-29	20110125	Ja	

\* deze inventarisatielijst bevat documenten vanaf het moment dat ministerie VenW het secretariaat van de Werkgroep Basisnet Spoor heeft gevoerd.

**Inventarisatielijst E: documenten Taskforce Brabantroute (TB)**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
E1	Nota aan minister VenW (VenW/DGTL-2007/11225): voorbereiding TB 14 november 2007	20071105	Nee	artikel 11.1
E2	Aanvullende Nota aan minister VenW (VenW/DGTL-2007/11231): voorbereiding TB 14 november 2007	20071113	Nee	artikel 11.1
E3	Nota aan minister VenW (VenW/DGTL-2007/11232): antwoorden op vragen van Brabantse bestuurders	20071114	Nee	artikel 11.1
E4	Agenda overleg ministers VenW en VROM met TB 14 november 2007	20071114	Ja	
E5	Nota aan minister VenW (VenW/DGMO-2008/917): voorbereiding TB 11 september 2008 (incl. 5 bijlagen)	20080904	Nee	artikel 11.1
E6	Brief van minister VenW (VenW/DGMO-2008/918) aan leden TB voor vergadering 11 september 2008, inclusief deelnemerslijst	20080905	Ja	
E7	Bijlage 1 bij brief van minister VenW (VenW/DGMO-2008/918): agenda	20080905	Ja	
E8	Bijlage 2 bij brief van minister VenW (VenW/DGMO-2008/918): verslag TB 14 november 2007	20071116	Ja	
E9	Bijlage 3 bij brief van minister VenW (VenW/DGMO-2008/918): stand van zaken uitwerking afspraken TB 14/11/07	20080905	Ja	
E10	Nota aan minister VenW (VenW/DGMO-2008/2561) over TB , inclusief bijlage (concept verslag TB 11 september 2008)	20080922	Nee	artikel 11.1
E11	Brief van ministerie VenW (VenW/DGMO-2008/3280) aan deelnemers van TB	20081015	Ja	
E12	Bijlage bij brief van ministerie VenW (VenW/DGMO-2008/3280) aan deelnemers van TB: verslag TB 11 september 2008	20080912	Ja	
E13	Bijlage bij brief van ministerie VenW (VenW/DGMO-2008/3280) aan deelnemers van TB: brief aan Tweede Kamer over tariefstelling	20080811	Reeds openbaar	Zie kamerstukken 29893, nr. 66
E14	Brief van provincie Noord-Brabant aan minister VenW inzake bijeenroepen TB	20090513	Ja	
E15	Brief van provincie Noord-Brabant aan minister VenW inzake bijeenroepen TB	20090728	Ja	
E16	Nota aan minister VenW (VenW/DGMO-2009/5988 inzake TB, inclusief 4 bijlagen (brieven provincie Noord-Brabant 13 mei en 28 juli 2009, verslag TB 11 september 2009 en concept-antwoordbrief aan prov. N-B)	20090908	Nee	artikel 11.1
E17	Brief van minister VenW (VenW/DGMO-2009/5988) aan provincie Noord-Brabant over Taskforce Brabantroute	20090914	Ja	
E18	Brief van minister VenW (VenW/DGMO-2009/9802) aan provincie Noord-Brabant	20091026	Nee	artikel 11.1
E19	Nota aan directeur generaal Mobiliteit van VenW: voorbereiding bestuurlijk overleg Basisnet Spoor met Drechtsteden en TB 4 juni 2010	20100531	Nee	artikel 11.1
E20	Notitie: Stand van zaken per 1 juni 2010 uitwerking afspraken TB 14 november 2007 en 11 september 2008	20100601	Nee	artikel 11.1
E21	Memo aan DG Mobiliteit inzake telefonisch overleg wethouder Tilburg over Basisnet Spoor	20100603	Nee	artikel 11.1
E22	Agenda bestuurlijk overleg Drechtsteden 4 juni 2010, inclusief bijlagen (presentatie en overzicht afspraken)	20100604	Nee	artikel 11.1 Presentatie zie E24, Definitieve versie Overzicht afspraken TB en Drechtsteden zie A45.
E23	Agenda bestuurlijk overleg TB 4 juni 2010	20100604	Ja	
E24	Bijlage bij agenda bestuurlijk overleg TB 4 juni 2010: presentatie	20100604	Ja	
E25	Brief CTGG inzake Basisnet	20100506	Ja	
E26	Bijlage bij agenda bestuurlijk overleg TB 4 juni 2010: verslag TB 11 september 2008	20080916	Ja	
E27	Verslag TB 4 juni 2010	20100607	Ja	
E28	Interne Memo Provincie Noord-Brabant over zuidwestboog bij Meteren	20120410	Nee	artikel 11.1
E29	Provincie Noord-Brabant: input voorbespreking overleg Basisnet Spoor 15 TB 15 februari 2012	20120213	Nee	artikel 11.1
E30	Email provincie Noord-Brabant aan genodigden over Basisnet Spoor 15 februari 2012, inclusief verslag	20120315	Ja	

**Inventarisatielijst F: documenten traject Roosendaal - Moerdijk**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
F1	Brief VenW aan gemeente inzake aanleveren RO gegevens voor basisnet	20061101	Ja	
F2	Mail VNG aan ministerie VenW inzake brief aan gemeenten inzake aanleveren RO gegevens voor basisnet, inclusief bijlagen	20070102	Ja	
F3	Brief VenW aan gemeenten inzake inventarisatie bouwplannen in het kader van Basisnet (VenW/DGMO-2008/2279)	20080624	Ja	
F4	Brief VenW aan gemeenten inzake inventarisatie bouwplannen in het kader van Basisnet (VenW/DGMO-2008/621)	20080801	Ja	
F5	Overzicht eerste gesprekken met gemeenten	20090706	Ja	
F6	presentatie ministerie VenW voor overleg met gemeente Moerdijk op 20 april 2009	20090420	Ja	
F7	presentatie ministerie VenW voor overleg met gemeente Roosendaal op 21 april 2009	20090421	Ja	
F8	verslag overleg ministerie VenW en gemeente Roosendaal 21 april 2009	20090424	Ja	
F9	mail Arcadis aan ministerie VenW inzake terugkoppeling overleg met gemeente Halderberge op 9 juni 2009	20090609	Ja	
F10	presentatie Raadsleden overleg Noord-Brabant op 1 juli 2009	20090701	Ja	
F11	mail ministerie VenW aan gemeente Roosendaal voor Basisnet Spoor bevestiging afspraak	20091026	Ja	
F12	mail gemeente Roosendaal aan ministerie VenW over contactpersoon Roosendaal	20091103	Ja	
F13	mail gemeente Roosendaal aan ministerie VenW over 2e gespreksronde Basisnet Spoor Roosendaal	20091118	Ja	
F14	mailwisseling gemeente Moerdijk en ministerie VenW over bezoek	20091120	Ja	
F15	presentatie ministerie VenW voor overleg gemeente Roosendaal over Basisnet Spoor, 23 november 2009	20091123	Ja	
F16	mailwisseling ministerie VenW en gemeente Halderberge over bezoek	20091203	Ja	
F17	mailwisseling ministerie VenW en gemeente Moerdijk over bezoek	20091203	Ja	
F18	mailwisseling ministerie VenW aan gemeente Moerdijk over bezoek 16 december 2009, incl. infobrief	20091203	Ja	
F19	sheets inzake (gewijzigde) vervoersstromen Roosendaal	20091216	Nee	artikel 11.1
F20	mail Arcadis aan ministerie IenM inzake saneringsobjecten	20100629	Nee	artikel 11.1
F21	mail ministerie IenM aan gemeente Halderberge overleg met gemeente Halderberge op 5 juli 2010, incl. presentatie	20100630	Deels	artikel 11.1
F22	presentatie ministerie VenW voor overleg met gemeente Moerdijk op 5 juli 2010	20100705	Deels	artikel 11.1
F23	presentatie ministerie VenW voor overleg met gemeente Roosendaal op 5 juli 2010	20100705	Deels	artikel 11.1
F24	mailwisseling gemeente Halderberge aan ministerie VenW over aanvullend initiatief langs spoor door Oudenbosch, incl. rapport	20100722	Nee	artikel 11.1
F25	mail ministerie VenW aan gemeente Halderberge over overleg Basisnet Spoor 5 juli 2010, inclusief verslag 5 juli 2010 en feitenblad	20100721	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve feitenblad F100
F26	mail ministerie VenW aan gemeente Moerdijk over overleg Basisnet Spoor 5 juli 2010, inclusief verslag 5 juli 2010 en feitenblad	20100721	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve feitenblad F101
F27	mailwisseling ministerie VenW en gemeente Roosendaal over overleg Basisnet Spoor 5 juli 2010, inclusief verslag 5 juli 2010 en feitenblad	20100729	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve feitenblad F102

**Inventarisatielijst F: documenten traject Roosendaal - Moerdijk**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatíe
F28	memo Arcadis aan IenM inzake notitie remweg van de PR-contour	20100906	Nee	artikel 11.1
F29	brief ministerie IenM aan gemeente Moerdijk over Basisnet Spoor	20101210	Ja	
F30	brief ministerie IenM aan gemeente Halderberge over Basisnet Spoor	20101210	Ja	
F31	brief ministerie IenM aan gemeente Roosendaal over Basisnet Spoor	20101210	Ja	
F32	mailwisseling gemeente Halderberge en ministerie IenM over bestemming woning en WOZ waarde	20110111	Nee	artikel 11.1
F33	brief ministerie IenM aan gemeente Halderberge over bestemming woning en WOZ waarde	20110112	Nee	artikel 11.1
F34	brief ministerie IenM aan gemeente Roosendaal over WOZ waarden diverse panden	20110112	Nee	artikel 11.1
F35	mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over WOZ waarden panden	20110118	Nee	artikel 11.1
F36	brief gemeente Moerdijk aan ministerie IenM inzake knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk	20110303	Ja	
F37	taxatieverslag woning van gemeente Halderberge	20110115	Nee	artikel 11.1
F38	mailwisseling ministerie IenM en gemeente Moerdijk over overleg Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen	20110331	Nee	artikel 11.1
F39	verslag overleg ministerie IenM en gemeente Moerdijk 14 april 2011	20110414	Ja	
F40	mailwisseling gemeente Moerdijk en ministerie IenM over verslag 14 april 2011, inclusief presentatie IenM	20110513	Deels	artikel 11.1
F41	agenda en presentatie overleg Basisnet spoor, saneringen	20110526	Nee	artikel 11.1
F42	brief gemeente Moerdijk over aandacht voor knelpunten Basisnet Spoor, incl. afschrift brief ministerie VenJ	20110526	Ja	
F43	Mailwisseling RMD West-Brabant met ministerie IenM over presentatie en verslag vergadering 26 mei 2011	20110629	Nee	artikel 11.1
F44	Brief gemeente Halderberge over knelpunten Basisnet Spoor gemeente Halderberge	20110630	Deels	artikel 11.1
F45	Brief gemeente Moerdijk over voorlopige uitkomsten quick-scan naar gevolgen Basisnet Spoor gemeente Moerdijk	20110630	Deels	artikel 11.1
F46	Brief gemeente Roosendaal over inventarisatie Basisnet Spoor	20110630	Deels	artikel 11.1
F47	mailwisseling gemeente Halderberge en ministerie IenM over saneringen Basisnet Spoor	20110712	Nee	artikel 11.1
F48	brief ministerie IenM aan gemeente Roosendaal over Basisnet Spoor	20110815	Ja	
F49	brief ministerie IenM aan gemeente Moerdijk over Basisnet Spoor	20110818	Ja	
F50	brief ministerie IenM aan gemeente Halderberge over Basisnet Spoor	20110818	Ja	
F51	mail RMD West-Brabant aan ministerie IenM over inventarisatie Basisnet Spoor	20110831	Nee	artikel 11.1
F52	mail RMD West-Brabant aan ministerie IenM over fouten in tabellen Basisnet Spoor	20110831	Nee	artikel 11.1
F53	mail gemeente Moerijk aan ministerie IenM inzake NIBC Basisnet Spoor gemeente Moerdijk	20110906	Nee	artikel 11.1
F54	brieven aan gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal over voortgang Basisnet Spoor	20111007	Ja	

**Inventarisatielijst F: documenten traject Roosendaal - Moerdijk**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
F55	mailwisseling tussen ministerie IenM en gemeente Halderberge over bijeenkomst voor uitleg over gebruik van tabel Basisnet Spoor, incl. verslag overleg 26 mei 2011 en tabel Spoor versie 023	20111007	Nee	artikel 11.1
F56	mailwisseling tussen ministerie IenM en RMD West-Brabant over Basisnet Spoor	20111011	Nee	artikel 11.1
F57	brief ministerie IenM aan gemeente Roosendaal over Basisnet Spoor: feitenblad, incl. feitenblad	20111122	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve versie F103
F58	brief ministerie IenM aan gemeente Moerdijk over Basisnet Spoor: feitenblad, incl. feitenblad	20111128	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve versie F102
F59	brief ministerie IenM aan gemeente Halderberge over Basisnet Spoor: feitenblad, inclusief feitenblad	20111201	Deels	artikel 11.1 zie voor definitieve versie F101
F60	mailwisseling tussen ministerie IenM en RMD West-Brabant over Basisnet Spoor	20111212	Nee	artikel 11.1
F61	mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over Basisnet Spoor gemeente Roosendaal	20111222	Nee	artikel 11.1
F62	mailwisseling tussen gemeente Halderberge en ministerie IenM over inventarisatie Basisnet Spoor	20120120	Nee	artikel 11.1
F63	mailwisseling tussen gemeente Moerdijk en ministerie IenM over Basisnet Spoor, saneringen	20120126	Ja	
F64	Brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over Wetsontwerp Basisnet	20120306	Ja	
F65	Nieuwsbank: Interactieve Nederlands Persbureau	20120308	Ja	
F66	Mailwisseling gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over 'inventarisatie te saneren objecten en NIBC	20120327	Ja	
F67	Brief gemeente Halderberge over Basisnet spoor: feitenblad gemeente Halderberge	20120330	Ja	
F68	brief gemeente Moerdijk over basisnet spoor: feitenblad gemeente Moerdijk	20120402	Ja	
F69	mail RMD West-Brabant aan ministerie IenM inzake opmerkingen rekenen Basisnet Spoor	20120405	Ja	
F70	mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM inzake conceptverslag 4 april 2012, incl. conceptverslag	20120405	Nee	artikel 11.1
F71	mailwisseling tussen gemeente Halderberge en ministerie IenM over inventarisatie Basisnet Spoor	20120410	Nee	artikel 11.1
F72	mailwisseling gemeente Roosendaal en ministerie IenM over verslag van 4 april 2012, incl. verslag	20120416	Ja	
F73	brief gemeente Moerdijk over reactie concept feitenblad Basisnet Spoor, gemeente Moerdijk	20130508	Ja	
F74	Mail Regio West-Brabant aan ministerie IenM over brief Externe veiligheid goederenspoorlijn Rotterdam-België, incl. brief	20130515	Ja	
F75	brief gemeente Halderberge over reactie concept feitenblad Basisnet Spoor, gemeente Halderberge	20130515	Ja	
F76	Agenda overleg gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal op 17 mei 2013	20120517	Ja	
F77	verslag overleg tussen ministerie IenM en gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal, RMD West-Brabant 17 mei 2013	20130524	Nee	artikel 11.1 Zie voor definitieve versie F107
F78	Mail gemeente Halderberge inzake toezending GIS-contouren Basisnet	20130627	Ja	
F79	Mail gemeente Moerdijk over Basisnet Spoor, incl. bijlage knelpunten spoorzone Zevenbergen	20130628	Nee	artikel 11.1
F80	Brief gemeente Halderberge en Moerdijk 1 juli 2013 inzake reactie conceptverslag bestuurlijk overleg Basisnet spoor 17 mei 2013	20130701	Ja	zie F107
F81	Brief gemeente Halderberge 26 juni 2013 inzake eerder gestuurde brieven	20130626	Ja	

**Inventarisatielijst F: documenten traject Roosendaal - Moerdijk**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatie
F82	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over wijziging wet vervoer gevaarlijke stoffen inzake totstandkoming van een basisnet	20130626	Ja	
F83	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over Wetsontwerp Basisnet	20120306	Ja	Zie document F64
F84	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over knelpunten Basisnet Spoor gemeente Halderberge	20110630	Ja	Zie document F44
F85	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over aandacht voor knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk	20110526	Ja	Zie document F42
F86	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over veiligheidsknelpunten Basisnet Spoor	20110526	Ja	Zie document F42
F87	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk 26 juni 2013 over knelpunten Basisnet Spoor Moerdijk	20110303	Ja	Zie document F36
F88	Bijlage bij brief gemeente Halderberge en Moerdijk over Basisnet spoor: feitenblad gemeente Halderberge	20120330	Ja	Zie document F67
F89	Mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM inzake feitenblad, inclusief bijlage	20130709	Ja	
F90	Mail gemeente Moerdijk aan ministerie IenM inzake Eerste Kamerbehandeling Basisnet	20130815	Ja	
F91	Agenda voorbereidend overleg informatiebijeenkomsten gemeente Halderberge en Moerdijk	20130906	Ja	
F92	Rapport 'inventarisatie spoorzone gemeente Halderberge'	20130906	Nee	artikel 11.1
F93	Mail gemeente Halderberge aan ministerie IenM over informatiebijeenkomst over basisnet spoor, incl. uitnodigingsbrieven aan bewoners	20130910	Ja	
F94	Mailwisseling ministerie IenM en gemeente Halderberge en Moerdijk met verslag voorbereidend overleg informatiebijeenkomsten	20130913	Ja	
F95	Presentaties ministerie IenM, gemeente Halderberge en Brandweer Midden en West Brabant voor informatiebijeenkomst 18 september 2013	20130918	Reeds openbaar	zie website gemeente Halderberge
F96	Mailwisseling ministerie IenM en gemeente Moerdijk inzake informatiebijeenkomst 23 september 2013.	20130920	Ja	
F97	Mail ministerie IenM aan gemeente Roosendaal inzake kort verslag overleg 12 september 2013, inclusief verslag.	20130920	Ja	
F98	Presentaties ministerie IenM, gemeente Moerdijk en Brandweer Midden en West Brabant voor informatiebijeenkomst 23 september 2013	20130923	Reeds openbaar	zie website gemeente Moerdijk
F99	Mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over informatiebijeenkomst Roosendaal	20131003	Ja	
F100	Brief ministerie IenM aan gemeente Halderberge inzake feitenblad Basisnet Spoor, incl. feitenblad	20131007	Ja	
F101	Brief ministerie IenM aan gemeente Moerdijk inzake feitenblad Basisnet Spoor, incl. feitenblad	20131007	Ja	
F102	Brief ministerie IenM aan gemeente Roosendaal inzake feitenblad Basisnet Spoor, incl. feitenblad	20131007	Ja	
F103	Mail ministerie IenM aan gemeente Roosendaal over feitenblad	20131007	Ja	zie ook document F102
F104	Mail ministerie IenM aan gemeente Moerdijk over feitenblad	20131007	Ja	zie ook document F101
F105	Mail ministerie IenM aan gemeente Halderberge over feitenblad	20131007	Ja	zie ook document F100
F106	Presentatie ministerie IenM inzake Basisnet Spoor t.b.v. raadsvergadering gemeente Halderberge, 10 oktober 2013	20131010	Reeds openbaar	zie website gemeente Halderberge
F107	Mailwisseling ministerie IenM en gemeenten Halderberge en Moerdijk over aangepast conceptverslag 17 mei 2013, incl. verslag	20131015	Ja	
F108	Brief gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal aan ministerie IenM over projectvoorstel verbeteren hulpverlening en bevorderen zelfredzaamheid, inclusief projectvoorstel en planning	20131015	Ja	

**Inventarisatielijst F: documenten traject Roosendaal - Moerdijk**

Nr.	Document	Datum	Openbaar	Motivatatie
F109	Mailwisseling ministerie IenM en gemeente Halderberge over QenA list bewonersbijeenkomst Halderberge	20131017	Ja	
F110	Mailwisseling ministerie IenM en gemeente Roosendaal over presentatie informatieavond gemeente Roosendaal	20131025	Nee	artikel 11.1
F111	Presentatie ministerie IenM inzake informatiebijeenkomst gemeente Roosendaal 30 oktober	20131030	Reeds openbaar	zie website gemeente Roosendaal
F112	Mailwisseling ministerie IenM en gemeente Roosendaal over verzameluitkering	20131112	Nee	artikel 11.1
F113	Mail ministerie IenM aan gemeente Roosendaal inzake verslag informatieavond Basisnet	20131113	Nee	artikel 11.1
F114	Memo aan directeur VenR inzake zelfredzaamheid en hulpverlening Halderberge, Moerdijk en Roosendaal (€ 5 mln)	20131115	Nee	artikel 11.1
F115	Brief gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal over gezamenlijke reactie feitenbladen, incl. reactie beleidslijn	20131119	Reeds openbaar	zie website gemeente Halderberge
F116	mailwisseling gemeente Roosendaal en ministerie IenM over qena lijst informatieavond Basisnet, incl. qena lijst	20131120	Nee	artikel 11.1, zie voor definitieve versie website gemeente Roosendaal
F117	mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over saneringspand	20131120	Nee	artikel 11.1
F118	mailwisseling ministerie IenM en gemeente Roosendaal over twee openstaande vragen	20131121	Nee	artikel 11.1
F119	Brief gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal aan ministerie IenM over projectvoorstel verbeteren hulpverlening en bevorderen zelfredzaamheid met voorlopige projectbegroting	20131122	Ja	
F120	mail gemeente Roosendaal aan ministerie IenM over toekenning middelen, incl. brief BZK	20131210	Nee	artikel 11.1
F121	Brief gemeente Halderberge, Moerdijk en Roosendaal over bezwaarschrift op Regeling Basisnet, incl. brief	20131220	Reeds openbaar	zie website gemeente Halderberge