

Concept ten behoeve van internetconsultatie augustus 2016

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van ...2016, nr. IENM/BSK-2016/169131, tot wijziging van de Regeling basisnet in verband met het verkleinen van het plasbrandaandachtsgebied langs enkele Rijkswegen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 13 en 14, tweede lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit externe veiligheid transportroutes;

BESLUIT:

#### **ARTIKEL I**

De Regeling basisnet wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 16 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. In afwijking van het tweede lid wordt de breedte van de zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste kantstrepen van de hoofdrijbanen, indien in bijlage I, kolom 7, is vermeld dat een wegvak als bedoeld in het eerste lid is onderverdeeld in hoofdrijbanen voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen voor lokaal verkeer.

B

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1. In kolom 7, derde rij, van de koptekst van de tabel wordt toegevoegd: P-H = parallel- en hoofdrijbaan.
2. In de tabel in onderdeel Rijksweg A2/N2, bij wegvakken B63, B106, B72 en B104, in onderdeel Rijksweg A4, bij wegvak N7, in onderdeel Rijksweg A10, bij

wegvak N12 en in onderdeel Rijksweg A16, bij wegvakken Z54 en Z134, wordt in kolom 7 toegevoegd: P-H.

**ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2016.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijksma

## **Toelichting**

### *1. Inleiding*

Deze wijziging van de Regeling basisnet strekt tot het verkleinen van het plasbrandaandachtsgebied langs enkele Rijkswegen met een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie waarbij de omvang van het vervoer van brandbare vloeistoffen over de parallelrijbaan gering is. De reden voor deze aanpassing is dat de kans op een ongeluk, waarbij brandbare vloeistoffen betrokken zijn, op dergelijke parallelrijbanen klein is.

Langs wegen en spoorlijnen waarover brandbare vloeistoffen worden vervoerd, kan bij een eventueel ongeluk brandbare vloeistof uitstromen of ontsteken, waardoor een plasbrand ontstaat. Daarom zijn op grond van artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)<sup>1</sup> voor het basisnet<sup>2</sup> door de Minister van Infrastructuur en Milieu plasbrandaandachtsgebieden aangewezen als middel om extra bescherming te bieden tegen de gevolgen van een eventueel ongeluk met brandbare vloeistoffen voor mensen die wonen en werken langs de infrastructuur waarover brandbare vloeistoffen worden vervoerd.

De bescherming die de aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied met zich meebrengt, is tweeledig. In de eerste plaats heeft de aanwijzing tot gevolg dat gemeenten die binnen een plasbrandaandachtsgebied ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, in de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan aandacht moeten geven aan de mogelijke gevolgen van een ongeluk waarbij brandbare vloeistoffen kunnen vrijkomen. Deze gemeenten moeten op grond van artikel 10 van het Bevt motiveren waarom ze juist op de beoogde plek binnen het plasbrandaandachtsgebied nieuwe bebouwing mogelijk willen maken. In de tweede plaats kunnen krachtens artikel 2.133 van het Bouwbesluit 2012 aan nieuwe gebouwen in een plasbrandaandachtsgebied extra beschermende maatregelen tegen de effecten van een plasbrand te worden getroffen.

Er is sprake van een plasbrandaandachtsgebied langs de weg- en baanvakken die als zodanig zijn aangewezen in de bijlagen I en II bij Regeling basisnet. De aanwijzing is gebaseerd op verwachtingen omtrent de omvang van het

---

<sup>1</sup> *Stb.2013, 465.*

<sup>2</sup> Het basisnet betreft de krachtens artikel 13, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen wegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen.

toekomstige vervoer van brandbare vloeistoffen. Alleen langs wegen of spoorlijnen waarover, volgens de vervoersprognoses waarop het basisnet is gebaseerd, substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zullen worden vervoerd, zijn plasbrandaandachtsgebieden aangewezen waarop de motiveringsplicht uit het Bevt en waarin de extra bouweisen uit de artikelen 2.4 tot en met 2.10 van de Regeling Bouwbesluit 2012 van toepassing zijn. Langs weg- en baanvakken waarover naar verwachting geen substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zullen worden vervoerd, is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. De kans op een ongeluk waarbij brandbare vloeistoffen betrokken zijn, is namelijk op dergelijke wegen en spoorlijnen dermate klein dat het aanwijzen van een plasbrandaandachtsgebied disproportioneel zou zijn.

De aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied is een maatregel om de omgeving te beschermen tegen de effecten van een eventueel ongeluk met brandbare vloeistoffen. Het al dan niet aanwijzen van een plasbrandaandachtsgebied heeft geen consequenties voor het daadwerkelijke vervoer. Zowel over wegen en spoorlijnen waarlangs een plasbrandaandachtsgebied is aangewezen, als over wegen en spoorlijnen waarlangs geen plasbrandaandachtsgebied is aangewezen, kunnen brandbare vloeistoffen worden vervoerd, ook indien dit de verwachte omvang van het vervoer van brandbare vloeistoffen te boven gaat. Uiteraard wordt de feitelijk in een jaar gerealiseerde omvang van het vervoer van brandbare vloeistoffen tezamen met de omvang van het vervoer van de overige gevaarlijke stoffen wel meegenomen bij de jaarlijkse berekening van het feitelijk gerealiseerde risico en de toetsing van dat risico aan het voor het betreffende weg- of baanvak geldende risicoplafond<sup>3</sup>. Overschrijding van het risicoplafond kan wel leiden tot maatregelen ten aanzien van het vervoer.

---

<sup>3</sup> Onder risicoplafond wordt op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verstaan: het maximaal toegestane risico op een plaats op of langs het basisnet, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op het basisnet waarbij één of meer gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

## *2. Plasbrandaandachtsgebied bij hoofdrijbanen met parallelrijbanen*

Bij het ontwerpen van het basisnet is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van autowegen waarop het doorgaande vervoer wordt gescheiden van het lokale vervoer door middel van hoofdrijbanen en parallelrijbanen. Het eerder genoemde onderscheid tussen wegen mét plasbrandaandachtsgebied, waarover substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen wordt verwacht, en wegen zonder plasbrandaandachtsgebied, waar geen of nauwelijks vervoer van brandbare vloeistoffen wordt verwacht, kan ook worden toegepast op hoofd- en parallelrijbanen. Over parallelrijbanen van autosnelwegen die als functie hebben om lokaal verkeer van doorgaand verkeer te scheiden, zal de omvang van het vervoer van brandbare vloeistoffen gering zijn in vergelijking met de omvang van dergelijk vervoer over de hoofdrijbanen. De kans op een ongeluk waarbij brandbare vloeistoffen betrokken zijn, is op dergelijke parallelrijbanen dermate klein dat het aanwijzen van een plasbrandaandachtsgebied langs de parallelrijbaan disproportioneel zou zijn. Om die reden wordt in deze wijzigingsregeling aan artikel 16 van de Regeling basisnet een vijfde lid toegevoegd, waarin wordt bepaald dat het plasbrandaandachtsgebied langs wegen waar het doorgaande vervoer wordt gescheiden van het lokale vervoer door middel van hoofdrijbanen en parallelrijbanen, moet worden gemeten vanaf de hoofdrijbanen en niet vanaf de parallelrijbanen. Het gevolg hiervan is dat voor nieuwe bouwwerken langs deze parallelrijbanen geen extra brandwerende veiligheidsmaatregelen hoeven te worden getroffen op grond van de Regeling Bouwbesluit 2012, mits deze bouwwerken buiten het plasbrandaandachtsgebied worden gerealiseerd.

Niet in alle gevallen dienen parallelrijbanen om het lokaal vervoer van het doorgaand vervoer te scheiden. In sommige gevallen dienen parallelconstructies ervoor om doorgaande vervoersstromen van elkaar te scheiden. Dergelijke situaties zijn gewoonlijk herkenbaar aan de dubbele A-nummering van de over een bepaalde afstand parallel lopende autowegen. Ook komen soms verbindingbogen tussen twee autowegen uit op de parallelrijbanen. Daarnaast is het mogelijk dat over de parallelrijbaan juist meer vervoer van brandbare stoffen zal plaatsvinden dan over de hoofdrijbaan, omdat verderop in de weg een tunnel met beperkingen voor het vervoer van brandbare vloeistoffen ligt. De parallelrijbaan dient dan om de omrijroute langs de tunnel te kunnen bereiken. Ten slotte is het mogelijk dat over parallelrijbanen die bestemd zijn voor lokaal vervoer, juist wel substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen

plaatsvindt, omdat de parallelrijbanen leiden naar de herkomst- of bestemminglocaties van die stoffen. Indien voor dergelijke wegen plasbrandaandachtsgebieden zijn aangewezen, is het van belang om het plasbrandaandachtsgebied wel vanaf de parallelrijbaan te meten.

Om buiten twijfel te stellen voor welke wegen met parallelrijbanen het plasbrandaandachtsgebied moet worden gemeten vanaf de hoofdrijbaan en voor welke wegen vanaf de parallelrijbaan, is in het nieuwe artikel 16, vijfde lid, bepaald dat alleen langs wegvakken waarvoor in kolom 7 van bijlage I bij de Regeling basisnet is vermeld dat er sprake is van een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie het plasbrandaandachtsgebied wordt gemeten vanaf de hoofdrijbanen. De aanwijzing van wegen waarvoor dit geldt, is gebaseerd op een inventarisatie door Rijkswaterstaat van de bestaande hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructies en een toetsing aan bovengenoemde criteria. Alleen wegen waar de parallelrijbanen zijn bedoeld voor lokaal vervoer én geen herkomst- en bestemmingslocaties ontsluiten die naar verwachting substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen genereren, zijn aangewezen als wegen waar het plasbrandaandachtsgebied wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan in plaats vanaf de parallelrijbaan. Op dit moment gaat het om de volgende drie wegen met bestaande parallelrijbanen: de A2 tussen Batadorp en Leenderheide, de A4 tussen De Hoek en Hoofddorp en de A16 tussen Terbregseplein en Ridderkerk Noord. Dit wordt voor deze wegvakken vermeld met de aanduiding 'P-H' in kolom 7 van bijlage I bij de Regeling basisnet.

### *3. Hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie bij nieuwe wegen*

In de toekomst kunnen nieuwe wegen worden aangelegd met een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie of kunnen bestaande wegen zo worden aangepast dat een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie ontstaat. In het kader van de Tracébesluitprocedure zal de nieuwe situatie met hoofdrijbanen en parallelrijbanen op basis van de verwachtingen ten aanzien van het vervoer over hoofd- en parallelrijbanen worden getoetst aan bovengenoemde criteria. Indien de nieuwe parallelrijbanen zijn bedoeld voor lokaal vervoer en zij geen herkomst- en bestemmingslocaties ontsluiten die naar verwachting substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen genereren, zal dat in het Tracébesluit worden vermeld. Op basis van het reeds geldende artikel 17, tweede lid, van de Regeling basisnet geldt dan de toekomstige situatie, zoals vastgelegd in het Tracébesluit, als maatgevend. Gemeenten kunnen in een dergelijk geval bij ruimtelijke

planvorming uitgaan van de toekomstige situatie met parallelrijbanen bedoeld voor lokaal vervoer. Nadat het Tracébesluit is genomen en uitvoering van het project zeker is geworden, zal de Regeling basisnet hierop worden aangepast.

Rijkswaterstaat heeft eveneens geïnventariseerd voor welke wegprojecten al een Tracébesluit is genomen, dat voorziet in de aanleg van een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie, maar welke nog niet zijn uitgevoerd. Dit is het geval voor de A10 ten zuiden van Amsterdam tussen de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel. Omdat de nieuwe parallelrijbanen zijn bedoeld voor lokaal vervoer en zij geen herkomst- en bestemmingslocaties ontsluiten die naar verwachting substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen genereren, is in bijlage I bij de Regeling basisnet dit wegvak aangewezen als wegvak waar het plasbrandaandachtsgebied wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan en niet vanaf de toekomstige parallelrijbanen door in kolom 7 de aanduiding 'P-H' toe te voegen. Hoewel de voltooiing van dit project is voorzien in het jaar 2028 kan de gemeente Amsterdam bij planvorming uitgaan van de toekomstige situatie met parallelrijbanen bedoeld voor lokaal vervoer.

Overigens zal als gevolg van het maken van onderscheid tussen hoofdrijbanen en parallelrijbanen bij de monitoring van het vervoer vanaf nu ook apart worden gekeken naar de omvang van het vervoer over de hoofd- en over de parallelrijbanen.

#### *4. Administratieve lasten*

Deze wijziging leidt niet tot lasten voor burgers of het bedrijfsleven.

#### *5. Internetconsultatie*

Over deze wijziging van de Regeling basisnet heeft een internetconsultatie plaatsgevonden. **PM reacties uit internetconsultatie**

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,