

Reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie

Aanpassing Regeling basisnet in verband met het verkleinen van het plasbrandaandachtsgebied langs enkele Rijkswegen

Openbare internetconsultatie van 11 augustus tot en met 8 september 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) past de Regeling basisnet aan. Bij de ontwikkeling van het basisnet is in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling basisnet geen rekening gehouden met Rijkswegen met parallelrijbanen voor lokaal verkeer. Daardoor ondervinden gemeenten die willen bouwen binnen een strook van 30 meter (het zogeheten plasbrandaandachtsgebied, hierna: PAG) langs een dergelijke parallelrijbaan, ruimtelijke beperkingen en moeten eigenaren van nieuwe gebouwen in die strook extra kosten maken voor het treffen van brandwerende veiligheidsvoorzieningen. Doel van de voorliggende aanpassing van de Regeling basisnet is het verkleinen van het PAG langs Rijkswegen waarop doorgaande verkeersstromen op de hoofdrijbaan (zullen) worden gescheiden van lokale verkeersstromen op de parallelrijbaan. Dit leidt ertoe dat ruimtelijke beperkingen langs het betreffende PAG alsmede de verplichting om extra brandwerende voorzieningen aan te brengen aan nieuwe gebouwen in deze strook niet meer nodig zijn. De ruimtelijke beperkingen en de extra kosten voor brandwerende veiligheidsvoorzieningen worden namelijk, gezien de zeer geringe kans op een ongeluk met brandbare vloeistoffen op een parallelrijbaan voor lokaal verkeer, als disproportioneel gezien.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal drie reacties ingediend, waaronder één openbare reactie. De reacties zijn afkomstig van de Commissie transport gevaarlijke stoffen, een bedrijf en een overheidsorganisatie.

Algemeen

De Commissie transport gevaarlijke stoffen vindt de voorgenomen wijziging van de Regeling basisnet onwenselijk en geeft hiervoor uiteenlopende redenen. De overige twee participanten beperken zich tot becommentariëring van de keuze van de wegen waar het PAG al dan niet wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan.

Wenselijkheid van de wijziging van de Regeling basisnet in verband met het verkleinen van het plasbrandaandachtsgebied langs enkele Rijkswegen

De Commissie transport gevaarlijke stoffen (hierna: Commissie) is van mening dat de voorgenomen wijziging van de Regeling basisnet onwenselijk is. De Commissie voert hiervoor diverse argumenten aan.

Zo wordt er op gewezen dat de hoge intensiteit van het vervoer op de betreffende wegen voldoet aan de ondergrens om een PAG toe te wijzen. Hiernaast merkt deze participant op dat op de buitenste parallelrijbanen soms wel degelijk sprake is van doorgaand verkeer en dat door uitzonderingen op de regel onduidelijke situaties kunnen ontstaan, die in strijd zijn met het

voornemen een eenvoudiger en efficiënter omgevingsbeleid te ontwikkelen. Ook wordt er volgens de participant aan voorbij gegaan dat de parallelrijbanen als eerste omleidingsroute fungeren bij files/incidenten op de hoofdrijbanen en dat vangrails/rijbaanafscheidings in Nederland niet sterk genoeg zijn om een tankauto tegen te houden.

De Commissie noemt vervolgens een aantal knooppunten waarvan het onduidelijk is vanaf waar men het PAG moet gaan opmeten, en stelt dat het opmeten vanaf de buitenste rijbaan eenvoudiger, beter en veiliger is. Door het PAG op de betreffende wegen vanaf de hoofdrijbaan op te laten meten kan er zonder aanvullende eisen dichter op die Rijkswegen worden gebouwd. De participant is van mening dat daardoor in de nabije toekomst, bij onvoorziene groei van transport van gevaarlijke stoffen, saneringssituaties kunnen ontstaan waarbij er onnodig dicht op deze wegen is gebouwd.

Tot slot wijst de Commissie erop dat de (externe) veiligheidssituatie op de genoemde wegen verslechtert daar er ruimte wordt geboden aan het bevoegd gezag om (beperkt) kwetsbare objecten te realiseren, terwijl een toekomstige monitoring van hoofd en parallelwegen is gepland die moet aantonen dat op de betreffende wegen daadwerkelijk gering vervoer van brandbare vloeistoffen plaatsvindt.

Wegen rondom Utrecht

Een overheidsorganisatie vraagt om een nadere toelichting/onderbouwing waarom bepaalde wegvakken op de A2 (westelijke parallelbaan) en de A12 (noordelijke parallelbaan) niet zijn genoemd, daar hierover nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Wegen rondom Rotterdam

Een bedrijf is van mening dat de aanwijzing van het gehele A16-tracé tussen Ridderkerk Noord en het Terbregseplein niet correct is. Deze participant beschrijft een deel van het traject Rotterdam - Gouda waar meting van het PAG vanaf de hoofdrijbaan wel degelijk relevant is.

Reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Naar aanleiding van de tijdens de consultatiefase door de Commissie transport gevaarlijke stoffen naar voren gebrachte zienswijze zal onderscheid gemaakt worden tussen bestaande en nieuwe parallelrijbanen.

Bestaande parallelrijbanen

Het aanvankelijke voornemen om nu al bestaande wegen aan te wijzen waar het PAG wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan in plaats van de parallelrijbaan, is verlaten. Het voornemen is nu om de omvang van het vervoer van brandbare vloeistoffen over parallelrijbanen van bestaande wegen die voldoen aan de in de toelichting geformuleerde criteria, eerst door middel van tellingen vast te stellen. Op basis van die telling kan vastgesteld worden of er inderdaad geen sprake is van substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen over de parallelrijbanen. Bij een volgende wijziging van de Regeling basisnet kan dan voor wegen waar dit inderdaad het geval is, worden bepaald dat het PAG wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan in plaats van vanaf de parallelrijbaan.

Nieuwe parallelrijbanen

Bovengenoemde werkwijze voor bestaande wegen –eerst tellen, dan bepalen of het PAG moet worden gemeten vanaf de hoofdrijbaan of vanaf de parallelrijbaan- is niet goed toepasbaar voor nieuwe situaties. Op basis van het reeds geldende artikel 17, tweede lid, van de Regeling basisnet geldt de toekomstige situatie, zoals vastgelegd in het Tracébesluit, als maatgevend. Dat betekent dat zonder nadere aanduiding het PAG moet worden gemeten vanaf de toekomstige ligging van de parallelrijbaan. Dat kan tot gevolg hebben dat investeringen moeten worden gedaan voor het aanbrengen van brandwerende voorzieningen aan nieuwe gebouwen in dat gebied die na aanleg van de parallelrijbanen (soms vele jaren nadat het Tracébesluit is genomen) niet nodig blijken omdat er geen sprake is van substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen over de parallelrijbanen. Daarom zal voor nieuwe wegen met een hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie en voor bestaande wegen met een nieuwe hoofdrijbaan/parallelrijbaan-constructie de werkwijze worden gevolgd die ook bij initiële vormgeving van het basisnet is toegepast. Er wordt een inschatting gemaakt of er na aanleg van de parallelrijbanen sprake zal zijn van substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen over de parallelrijbanen.

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 door voor de betreffende wegvakken in kolom 7 van bijlage I bij de Regeling basisnet de aanduiding 'P-H' op te nemen.

Concreet betekent dit dat uitvoering van het aanvankelijke voornemen om de bestaande wegen met parallelrijbanen A2 tussen Batadorp en Leenderheide, A4 tussen De Hoek en Hoofddorp en de A16 tussen Terbregseplein en Ridderkerk Noord, aan te wijzen als wegen waar het PAG wordt gemeenten vanaf de hoofdrijbaan wordt opgeschort, totdat door middel van tellingen is vastgesteld of er inderdaad geen sprake is van substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen over de parallelrijbanen.

Langs de A10 ten zuiden van Amsterdam zullen tussen de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel nieuwe parallelrijbanen bedoeld voor lokaal vervoer worden aangelegd. Omdat zij geen herkomst- en bestemmingslocaties ontsluiten die naar verwachting substantieel vervoer van brandbare vloeistoffen genereren, zal dit wegvak wel nu al worden aangewezen als wegvak waar het PAG wordt gemeten vanaf de hoofdrijbaan en niet vanaf de toekomstige parallelrijbanen. Hoewel de voltooiing van dit project is voorzien in het jaar 2028 kan de gemeente Amsterdam bij planvorming nu al uitgaan van de toekomstige situatie met parallelrijbanen bedoeld voor lokaal vervoer.

Door op bestaande wegen met parallelrijbanen eerst tellingen uit te voeren, is een reactie op de zienswijzen t.a.v. de A16 bij Rotterdam en de A2/A12 bij Utrecht nu niet aan de orde. Op basis van tellingen zal nader worden bezien voor welke bestaande wegen met parallelrijbanen al dan niet het PAG moet worden gemeten vanaf de hoofdrijbaan.