

ONTWERP BASISNET WATER

Binnenvaart is een bijzonder veilige wijze van transport en daarom zeer geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Van al het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor vindt 80% over het water plaats. Met het Basisnet Water voorkomen we toekomstige externe veiligheidsknelpunten langs waterwegen. Er wordt een grens gesteld aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten moeten bij bouwplannen rekening houden met dat toekomstige vervoer. Daarmee hebben we een robuust systeem gecreëerd waar we de komende decennia mee vooruit kunnen. De risico's zullen dan nergens onacceptabel groot worden.

1. Doel en Ambitie

Het Basisnet Water moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen. Daarnaast moet ook de ruimtelijke ontwikkeling langs het water op verantwoorde wijze mogelijk blijven. Dit alles binnen de normen van externe veiligheid.

Tachtig procent van al het vervoer (weg, water en spoor) van gevaarlijke stoffen vindt plaats over water. Hoewel ongelukken met schepen met deze stoffen in Nederland gelukkig zeldzaam zijn, bestaat er een kans dat deze stoffen vrij komen. Dat kan in de omgeving van de vaarweg tot slachtoffers leiden. De kans dat dat gebeurt, is klein vanwege de strenge regelgeving rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. Maar er blijft altijd wel een risico bestaan. Dat risico moeten we aanvaardbaar klein houden.

De gemeenten, die over de bebouwing gaan, zijn niet in staat iets aan het vervoer te doen en de vervoersector kan niet ingrijpen in de ruimtelijke ontwikkelingen. De rijksoverheid ziet het daarom als haar taak om naar alle belanghebbende partijen helderheid te scheppen en samen met hen beleid te ontwikkelen.

De aankondiging dat er op dit punt beleid zal worden gemaakt, is opgenomen in de Nota Mobiliteit uit 2005. Dat is verder uitgewerkt in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen uit datzelfde jaar. Daarin staat dat er een Basisnet komt waarin groeiruites worden aangegeven voor zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen als voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de infrastructuur.

Het Basisnet beoogt een duurzame balans te vinden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ordening en veiligheid. Basisnet Water doet dit voor de vaarwegen in Nederland.

2. Aanpak

2.1 Proces

Het Basisnet Water is gemaakt door de Werkgroep Basisnet Water. Daarin zitten vertegenwoordigers van de belangrijkste betrokken partijen: gemeenten, provincies, bedrijfsleven, havens, vaarwegbeheerder (RWS) en de ministeries van VROM en VenW. De focus van het project was gericht op maximaal draagvlak bij al deze partijen. Dit heeft er toe geleid dat de deelnemende partijen het Basisnet Water ondersteunen.

2.2 Inhoud

Bij het Basisnet Water gaat het er om een balans te vinden tussen het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen op het hoofdvaarwegennet, de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen daar omheen en de veiligheid van burgers.

Eerst is onderzocht hoeveel het vervoer nog kan groeien zonder dat er sprake is van een te hoog risico op de oever¹. In die gevoeligheidsanalyse zijn de volgende zaken meegenomen:

- Verwachte groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2030;
- Toekomstige ontwikkelingen als uitbreiding van de Maasvlakte en de aanleg van de benzineterminal Amsterdam;
- De gevolgen van een eventuele modal shift conform Kabinetsstandpunt Ketenstudies LPG, Chloor en Ammoniak.

Ook is geïnventariseerd welke gemeenten bouwplannen hebben in of op het water.

3. Uitkomst

3.1 Hoofdpijnen van het Basisnet Water

Categorie-indeling

De vaarwegen die onderdeel zijn van het Basisnet Water zijn hoofdtransportassen, (doorgaande) vaarwegen en potentiële distributivaarwegen². Havenbekkens maken geen deel uit van het Basisnet. Er is gebruik gemaakt van CEMT-klassen die in Europa gelden³. Hierbij zijn per klasse de maximale afmetingen van een schip vastgelegd. In het Basisnet zijn de vaarwegen met CEMT-klasse 2 en hoger opgenomen⁴. Vaarwegen die zijn ingedeeld in een lagere CEMT-klasse, maken geen onderdeel uit van het Basisnet. Op die vaarwegen (en alle andere vaarwegen die niet tot het Basisnet behoren) vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk plaats. Af en toe vaart er een bunkerschip van maximaal 300 ton voor de bevoorrading van brandstofstations langs de vaarweg. Opname in het Basisnet van deze vaarwegen heeft geen effect op de veiligheid. Zij zijn daarom buiten beschouwing gelaten⁵.

De indeling van het Basisnet Water wijkt af van de indeling uit de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Die indeling bestond uit 3 categorieën: vaarwegen waar het vervoer onbeperkt kan groeien, vaarwegen waar de ruimtelijke ontwikkelingen onbeperkt kunnen groeien en vaarwegen met een mengvorm. Deze indeling blijkt voor het Basisnet Water niet zo geschikt. Uit de analyses bleek dat zowel het vervoer op als de bebouwing langs alle vaarwegen nog kunnen groeien zonder dat er onacceptabele risico's ontstaan. Zwaar beperken van de ruimtelijke mogelijkheden of de vervoermogelijkheden is dan ook nergens nodig. Voor het basisnet water wordt daarom een alternatieve indeling voorgesteld, gebaseerd op het karakter van de vaarwegen. Dat leidt tot 3 typen routes.

- Zeevaartroutes (rood): dit zijn alle vaarwegen vanaf zee naar zeehavens. Deze routes worden zowel gebruikt door grote zeeschepen als door binnenvaartschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.
- Binnenvaartroutes met frequent vervoer van gevaarlijke stoffen (zwart): dit zijn alle verbindingen tussen chemische clusters, met het achterland en de Noord-Zuid

¹ Deze aanpak wijkt af van de werkwijze bij de Basisnetten Weg en Spoor. Daar zijn eerst prognoses gemaakt van het verwachte vervoer in 2020. Met die prognoses als basis zijn risicoberekeningen uitgevoerd. Bij water was een dergelijke arbeidsintensieve werkwijze niet nodig, omdat uit de eerste gevoeligheidsanalyse al bleek dat er op het water voldoende ruimte is voor de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

² Zoals benoemd in de Nota Mobiliteit, blz 83.

³ De scheepvaart is in Europa opgedeeld in CEMT-klassen, bepaald door de Conférence Européenne des Ministres de Transport.

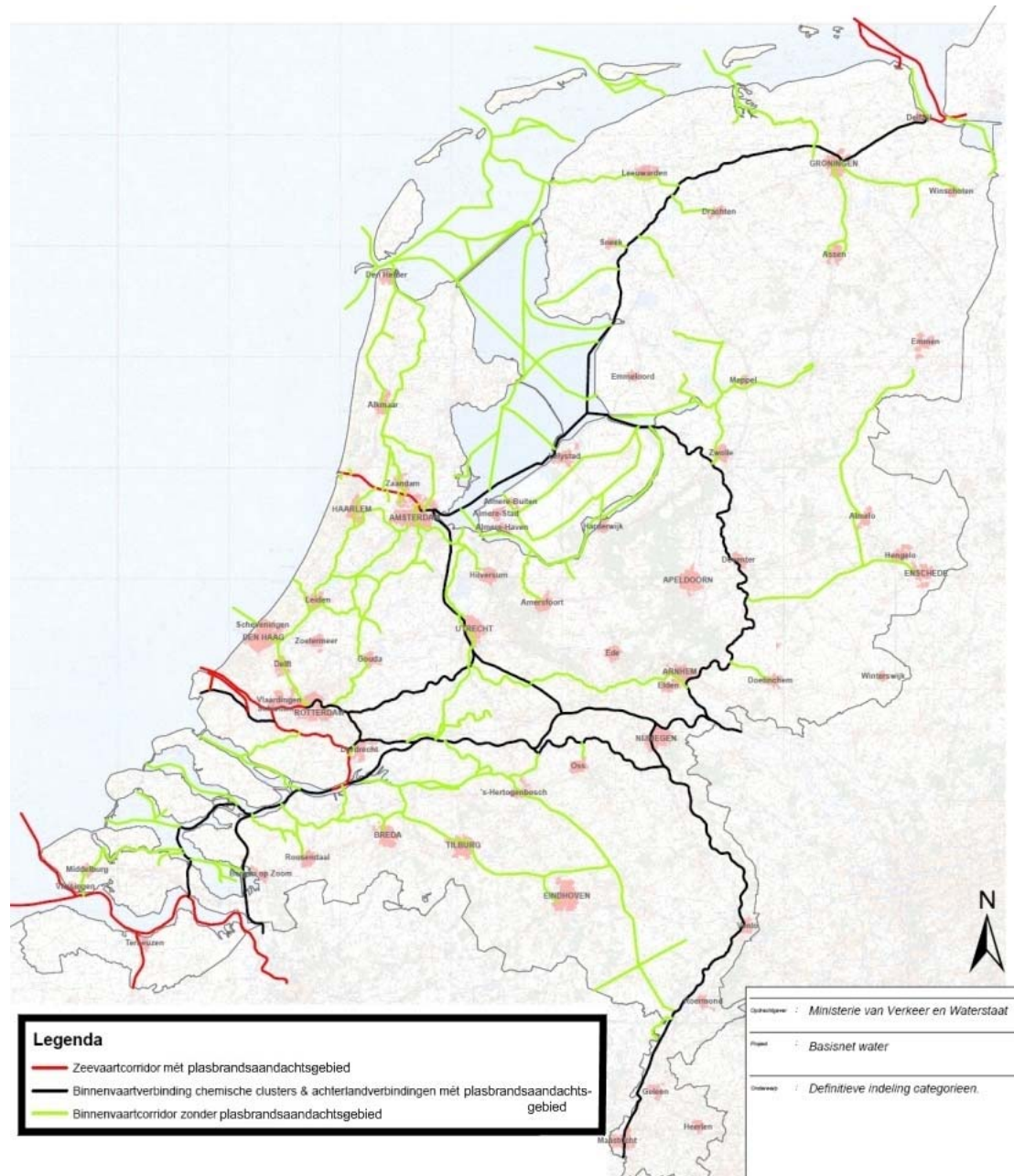
⁴ Resolution No.92/2 on new classification of inland waterways.

⁵ Niet alle vaarwegen in Basisnet Water zijn Rijksvaarwegen. De opgenomen vaarwegen vormen echter essentiële binnenvaartverbindingen. Bij de juridische uitwerking van het Basisnet zal worden bezien of het wenselijk en mogelijk is deze niet-Rijks(vaar)wegen ook in formele zin op te nemen in het Basisnet.

verbindingen. Dit zijn tevens de vaarwegen waar regelmatig vervoer van brandbare vloeistoffen plaatsvindt.

- Binnenvaartroutes zonder frequent vervoer van gevaarlijke stoffen (groen): dit zijn de overige vaarwegen binnen het Basisnet. Hier vindt weinig of geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. (Ter oriëntatie: minder dan 1 geladen benzinetanker per dag.)

Deze indeling is weergegeven in onderstaande kaart.



Gebruiksruimte

Het Basisnet Water geeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruiksruimtes aan. Die gebruiksruimtes worden uitgedrukt in maximale risico's. In het risicobeleid van het kabinet is bepaald dat de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op de miljoen per jaar mag zijn (= 10^{-6} , plaatsgebonden risico). Het rijk stelt dus langs alle vaarwegen een maximale ligging van deze $PR10^{-6}$ contour vast.

Uit analyses is gebleken dat het vervoer over water de komende 20 jaar nog fors kan groeien, zonder dat de $PR10^{-6}$ contour op de oever zal komen. Ook zal nergens een groepsrisico-probleem ontstaan. Op de meeste plekken zal dit waarschijnlijk ook verder in de toekomst nooit gebeuren. Voor groene vaarwegen geldt dat er geen $PR10^{-6}$ contour is en naar verwachting zelfs bij voortgaande groei ook niet zal komen. Het Basisnet Water kan daardoor zo worden opgezet dat er én ruimte is voor groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen én er op een verantwoorde wijze langs vaarwegen kan worden gebouwd.

De gebruiksruimtes voor het Basisnet Water zijn als volgt gedefinieerd:

- Rode en zwarte vaarwegen: de $PR10^{-6}$ contour komt maximaal tot de oeverlijn⁶;
- Groene vaarwegen: er is geen $PR10^{-6}$ contour (ook niet op het water zelf).

In de praktijk betekent dit dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op deze vaarwegen feitelijk niet beperkt wordt.

Een uitzondering op bovenstaand verhaal is mogelijk de Westerschelde. Daar kan, bij een scenario van hoge vervoersgroei, de $PR10^{-6}$ contour bij Vlissingen na 2030 op de oever komen te liggen. Ook kan er sprake zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bij Terneuzen. In juli 2006 is er een convenant gesloten tussen het Rijk en de Provincie Zeeland. Daarnaast hebben Nederland en Vlaanderen eind 2005 een Verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer gesloten. In de overeenkomsten is afgesproken dat beide partijen de externe veiligheidsituatie langs de Westerschelde monitoren en zich inspannen om te zorgen dat de risicocontouren niet op de oever komen. Beide partijen hebben een inspanningsverplichting om ervoor te zorgen dat de risico's buiten kwetsbare bestemmingen blijven. Dit geldt zowel voor de scheepvaart als voor gemeenten op de oever.

Veiligheidszones

Bij nieuwe ruimtelijke plannen houden gemeenten na inwerkingtreding van het Basisnet rekening met de maximale risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat binnen de maximale $PR10^{-6}$ contour geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden. Ook moet terughoudendheid worden betracht met het bouwen van beperkt kwetsbare objecten. Omdat de $PR10^{-6}$ contour maximaal tot de oever mag komen, is er geen noodzaak op het land een zone vrij te houden van kwetsbare objecten. Het Basisnet Water kent dus geen veiligheidszones langs de vaarwegen. Het betekent wel dat nieuwbouw van kwetsbare objecten op of in het water langs rode en zwarte vaarwegen niet meer mogelijk is. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld grote kantoorgebouwen, woonwijken, ziekenhuizen, scholen en bejaardenwoningen. In bijzondere situaties zal het nog wel mogelijk zijn om te bouwen op nieuw aan te leggen stroken land in de vaarweg. Hierdoor schuift de oeverlijn op. Maar dat kan alleen als de vaarweg breed genoeg is, de vaarwegbeheerder hier mee instemt en de aanleg van die stroken land niet ten koste gaat van de groeimogelijkheden van het vervoer.

Groepsrisico

De kern van het Basisnet is tweeledig: voorkómen dat mensen wonen of werken in een gebied met te hoge risico's en de kans op een ongeval met veel slachtoffers verkleinen. Het eerste doel wordt bereikt door ervoor te zorgen dat het maximale risico van het vervoer binnen de vastgestelde risicocontour blijft en dat de bebouwing daar buiten blijft. Met het beheersen van het groepsrisico wordt beoogd het tweede doel te bereiken, nl. de kans op een ongeval met veel slachtoffers te verkleinen.

⁶ Omdat er grote verschillen zijn tussen vaarwegen en de daarop voorkomende waterstanden, is de oeverlijn per type vaarweg gedefinieerd. Daarbij zijn de volgende typen vaarwegen onderscheiden: vaarwegen met een (nagenoeg) vaste waterstand, vrij stromende rivieren, gekanaliseerde rivieren en getijderivieren. De oeverlijnen zullen in een digitale kaart worden vastgelegd.

Dat betekent dat de gemeente in principe verplicht is bij bouwplannen binnen 200 meter langs de vaarweg het groepsrisico te verantwoorden. Door middel van deze verantwoording geeft de gemeente een oordeel over de aanvaardbaarheid van het groepsrisico dat door die plannen zou ontstaan. Voor het groepsrisico bestaat geen harde norm maar wel een oriëntatiewaarde. Verder moet de gemeente de mogelijkheden onderzoeken om de risico's te verlagen. Dat kan door extra aandacht te besteden aan veiligheidsaspecten zoals de toegankelijkheid voor de hulpverlening, voorzieningen aan gebouwen, blusvoorzieningen en vluchtwegen voor de bewoners of gebruikers van gebouwen.

In het concept-Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is bepaald dat het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord als er onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde wordt gebleven. Dit betekent in de praktijk dat gemeenten langs groene vaarwegen het groepsrisico niet hoeven te verantwoorden. Gemeenten langs zwarte vaarwegen moeten het groepsrisico verantwoorden indien het aantal inwoners de 1500 per hectare bij dubbelzijdige bebouwing overschrijdt. Bij enkelzijdige bebouwing geldt 2500 inwoners per ha. Langs rode vaarwegen is de verantwoording altijd noodzakelijk.

Omdat de bijdrage van het vervoer in het groepsrisico voldoende in de hand wordt gehouden met de maximale PR-contouren, zijn hiervoor geen aanvullende voorzieningen nodig.

Plasbrandaandachtsgebieden

Tenslotte moeten gemeenten langs rode en zwarte vaarwegen rekening gaan houden met de effecten van een ongeluk met brandbare vloeistoffen⁷. Bij een ongeluk met een schip met brandbare vloeistoffen kan zo'n stof uitstromen en in brand vliegen (plasbrand). Dat kan in een gebied van 25 tot 40 meter langs de vaarweg tot slachtoffers leiden. Daarom zijn er langs de rode en zwarte vaarwegen zogenaamde plasbrandaandachtsgebieden (PAG) van 40 resp. 25 meter vanaf de oeverlijn gedefinieerd. Dit onderscheid in afstanden is gebaseerd op de gevolgen van een aanvaring tussen binnenvaartschepen onderling resp. tussen een zeevaartschip en een binnenvaartschip. Langs groene vaarwegen worden geen plasbrandaandachtsgebieden aangewezen omdat de hoeveelheid vervoerde brandbare vloeistoffen daarvoor te gering is.

De gemeente moet bij bouwplannen in die gebieden beargumenteren waarom op deze locatie wordt gebouwd. Bouwen binnen een plasbrandaandachtsgebied wordt dus een afweging⁸ die door de gemeente wordt gemaakt op basis van de lokale situatie. Naast de risicobenadering biedt dit nieuwe effectbeleid extra veiligheid.

Het plasbrandaandachtsgebied wordt gerekend vanaf de oeverlijn. Omdat de gehele uiterwaard kan onderlopen, geldt deze in zijn geheel als plasbrandaandachtsgebied. Langs vaarwegen waar de dijk ver van de vaargeul ligt, zoals het IJsselmeer en de Oosterschelde, is er geen plasbrandaandachtsgebied. Hier zijn geen effecten op de oever te verwachten.

⁷ Eigenlijk zou je overal rekening willen houden met de effecten van gevaarlijke stoffen. Maar sommige gevaarlijke stoffen hebben een effectafstand van enkele kilometers. Daar kan je geen sluitend ruimtelijk beleid op voeren, vandaar dat hiervoor een risicobeleid is ontwikkeld. Brandbare vloeistoffen zijn de meest vervoerde gevaarlijke stoffen, en zij hebben een relatief beperkte effectafstand (plm 30 meter van de ongevalsplek op weg en spoor; 25 tot 40 meter vanaf de oever bij vaarwegen). Voor deze stoffen kan er dus makkelijker effectbeleid worden ontwikkeld. Met het PAG is hiervoor een aanzet gegeven.

⁸ Bij de PAG-afweging kan aangesloten worden bij de GR-verantwoording (in één keer te maken). Hiervoor zal een handreiking voor gemeenten worden gemaakt.

Samenvattend:

	Gebruiksruimte vervoer		Ruimtelijke ordening		
	PR10 ⁻⁶ max	GR	Veiligheidszones	PAG's	GR
Rode vaarwegen	Op de oeverlijn	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen; maar niet bouwen in of op het water	40 meter	Verantwoorden
Zwarte vaarwegen	Op de oeverlijn	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen; maar niet bouwen in of op het water	25 meter	Verantwoorden indien aantal mensen > 1500 per ha.
Groene vaarwegen	Geen PR 10 ⁻⁶ contour op het water	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen	Geen	Geen verantwoording nodig.

3.2 Verschijningsvorm van het Basisnet Water

Het Basisnet Water bestaat uit twee kaarten en een tabel. Op de hiervoor weergegeven kaart in paragraaf 3.1 staat de indeling van het Basisnet Water in rode, zwarte en groene vaarwegen. De oeverlijnen en plasbrandaandachtsgebieden zullen op een digitale kaart worden aangegeven. In de tabel staan de aantallen gevaarlijke stoffen waar gemeenten hun groepsrisicoberekeningen mee kunnen uitvoeren. De gegevens uit de tabel kunnen ook gebruikt worden bij het monitoren van de ontwikkeling van het vervoer.

4 Basisnet Water in de praktijk

4.1 Vastleggen, monitoren en handhaven

Het vaststellen van een maximale gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft alleen zin als die grenzen ook gehandhaafd worden. De grenzen in het Basisnet Water worden naar verwachting de eerste decennia niet bereikt. De gebruiksruimtes worden wettelijk vastgelegd. In diezelfde regelgeving wordt opgenomen dat het vervoer periodiek gemonitord moet worden⁹. Tevens zullen periodiek nieuwe prognoses worden gemaakt van het in de toekomst te verwachten vervoer. De eerste keer zal zijn vijf jaar na de inwerkingtreding van het Basisnet. Daarbij wordt bekeken of de risico's van het vervoer de grenzen al naderen. Waar mogelijk worden de effecten van veiligheidsverbeteringen in de berekeningen meegenomen. Als het vervoer de grenzen nadert, of als voorzien wordt dat dat binnen afzienbare tijd zal gebeuren, zal ingegrepen worden in het vervoer. Daarvoor neemt het Rijk het initiatief. Gedacht kan worden aan maatregelen voor het veiliger maken van het vervoer, het veiliger maken van de vaarweg, of ingrijpen in de hoeveelheid vervoer. Duidelijk is wel dat dit in overleg met het bedrijfsleven zal gebeuren.

4.2 Gevolgen voor gemeenten

Gemeenten krijgen langs rode en zwarte wegen te maken met een plasbrandaandachtsgebied. Het groeprisico moet verantwoord worden bij bouwplannen binnen 200 meter van rode

⁹ Waarschijnlijk zal de vaarwegbeheerder dit gaan doen (Rijkswaterstaat)

vaarwegen en soms, afhankelijk van de voorgenomen bevolkingsdichtheid, bij zwarte vaarwegen.

Na vaststelling van het Basisnet is het langs rode en zwarte vaarwegen niet langer mogelijk kwetsbare objecten te bouwen in of op het water, omdat de PR10⁻⁶ contour in de toekomst mag oprukken tot de oeverlijn. In bijzondere situaties zal het nog wel mogelijk zijn om te bouwen op nieuw aan te leggen stroken land in de vaarweg. Hierdoor schuift de oeverlijn op.

Op vijftien plaatsen langs de grote rivieren krijgen gemeenten de kans om te experimenteren met innovatieve bouwvormen in het rivierbed, de zogenaamde EMAB-locaties (Experimenten Met Aangepast Bouwen). Deze projecten staan het Basisnet niet in de weg omdat de geplande locaties op of achter de zomerdijk liggen.

4.3 Gevolgen voor het bedrijfsleven

Het Basisnet Water levert voor het bedrijfsleven feitelijk geen beperkingen op. Het bleek niet nodig om in hoeveelheden en routes voor gevaarlijke stoffen in te grijpen. Op alle vaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet Water blijft daarmee vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk. De chemische clusters¹⁰ blijven dus bereikbaar en ook op de vaarwegen naar het buitenland kan het vervoer blijven plaatsvinden. Als de risico's van het vervoer buiten het vastgestelde maximum dreigen te komen, worden er maatregelen genomen (zie hiervoor bij punt 4.1).

4.4. Bestaande objecten

Het regime voor plasbrandaandachtsgebieden geldt alleen voor nieuwe situaties. Er zijn geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Ook zijn er geen kwetsbare bestemmingen binnen de huidige PR-contour. In theorie zouden woonboten in rode en zwarte vaarwegen ooit binnen de PR10⁻⁶ contour kunnen vallen. Mocht dat gebeuren, dan geldt de saneringsregeling zoals die ook voor de andere modaliteiten zal gelden.

4.5. Nieuwe vaarwegen, vaarwegverbreding en kegelligplaatsen.

Aanleg of verbreding van vaarwegen komt niet vaak voor. Het Basisnet heeft de volgende consequenties voor dergelijke projecten.

Bij vaarwegverbreding zal het vervoer van gevaarlijke stoffen waarschijnlijk niet toenemen. Dat vervoer is namelijk niet gerelateerd aan de capaciteit van een vaarweg. Bij verbreding van een rode of zwarte vaarweg zal wel het plasbrandaandachtsgebied mee opschuiven. Dit zal worden meegenomen in de milieustudies (m.e.r.) die voor dat project moeten worden gemaakt.

Voor een nieuwe vaarweg zal bepaald moeten worden wat de prognoses zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis daarvan moet worden bepaald of de vaarweg opgenomen moet worden in het Basisnet. Zo ja, dan moet de vaarweg worden ingedeeld als rode, zwarte of groene vaarweg. Daarmee wordt ook een gebruiksruimte voor het vervoer vastgesteld.

Ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen (die afhankelijk van de aard van de gevaarlijke stof 1, 2 of 3 kegels voeren) worden kegelligplaatsen genoemd. In de Europese vervoerregelgeving ADNR zijn voor kegelligplaatsen regels gesteld. Daarin staat de afstand die het schip moet houden van andere schepen en van woongebieden. Deze regelgeving is overgenomen in de Richtlijnen Vaarwegen. De vaarwegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanwijzing van permanente kegelligplaatsen. Hij moet er voor zorgen dat nieuwe kegelligplaatsen op voldoende afstand van bebouwing komen te liggen. Het omgekeerde, dat

¹⁰ Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, Moerdijk, Vlissingen/Terneuzen, Geleen, Eemshaven/Delfzijl

kwetsbare objecten niet te dicht bij kegelligplaatsen gebouwd mogen worden, is nog niet geregeld. Dit zal alsnog gebeuren.

4.6 Wijzigen van de gebruiksruimtes

De gebruiksruimtes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de vaarwegen in Nederland worden wettelijk vastgelegd. De doorwerking van die gebruiksruimte voor de ruimtelijke ordening ook. Het aanpassen van de gebruiksruimte wordt daarmee de gezamenlijke bevoegdheid van de ministers van VROM en V&W. Vergroting of verkleining van de gebruiksruimte is niet iets dat gemakkelijk zal plaatsvinden. Aan de andere kant is het ook geen onmogelijkheid.

Aanpassing van de gebruiksruimte heeft de nodige consequenties. Vergroting van de gebruiksruimte zou kunnen betekenen dat er alsnog een veiligheidszone op de oever komt. Daardoor kunnen ruimtelijke plannen worden bemoeilijkt en/of bestaande panden een knelpunt worden.

De consequenties van de aanpassing van de gebruiksruimte zullen eerst in beeld moeten worden gebracht. Eventuele vervoers- of ruimtelijke ordeningsknelpunten zullen moeten worden opgelost, vóórdat in de genoemde situaties sprake zal kunnen zijn van aanpassing van de gebruiksruimte. Vanwege de zwaarte van de consequenties is het dus niet de verwachting dat dit vaak zal gebeuren.

5. Klaar?

Het Basisnet Water is als ontwerp klaar. De volgende stap is vastlegging van de kaart en de gebruiksruimtes voor het vervoer in de vervoersregelgeving en van de ruimtelijke consequenties in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid.

6. Meer weten?

In dit verhaal staan de hoofdpunten van het Basisnet Water. Meer gedetailleerde informatie met daarbij links naar de gemaakte rapporten zijn te vinden op de internetsite van Verkeer en Waterstaat: www.venw-basisnet.nl

--//--