

## Inhoud

Het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen streeft een duurzame oplossing voor het spanningsveld tussen vervoer, ruimte en veiligheid na. Een belangrijk onderdeel zijn de Basisnetten voor weg, spoor en water. Benieuwd welke consequenties dit heeft voor de ruimtelijke plannen van uw gemeente? De nieuwsbrief van de Provincie Overijssel houdt u op de hoogte van de ontwikkelingen en specifieke gevolgen voor Overijssel.

In deze nieuwsbrief o.a. aandacht voor het Basisnet Water en de consequenties voor de vaarwegen in Overijssel.

## Informatiebijeenkomst 28 juni

*Op 28 juni organiseerde het Ministerie van V&W i.s.m. de VNG een informatiebijeenkomst over het Basisnet om betrokken overheden te informeren over de achtergronden en voortgang van het project Basisnet.*

In het congrescentrum De Reehorst te Ede werd een bijeenkomst over het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen georganiseerd voor betrokken ambtenaren van provincies, regio's en gemeenten. Tijdens het plenaire gedeelte werd ingegaan op de achtergronden van het Basisnet en de algemene voortgang. Tevens was er aandacht voor het Basisnet Water dat in concept gereed is en daarnaast voor de uitvoeringsagenda om de veiligheid structureel te verbeteren (het zogenoemde Spoor 2).

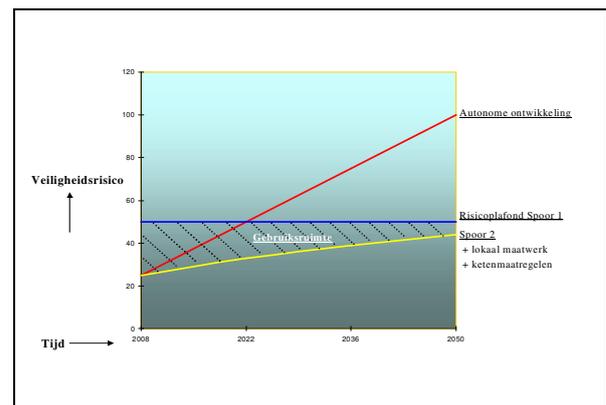
Het verst gevorderd is het Basisnet Water. Over de inhoud van het Basisnet Water wordt verderop in deze nieuwsbrief meer informatie gegeven. De werkgroep Water heeft een conceptontwerp opgesteld. Op basis hiervan kunnen nu de themagroepen aan het werk. De themagroepen werken het Basisnet Water uit voor het eigen thema aan de hand van de uitgangspunten die de werkgroep Water heeft opgesteld. Dat houdt bijvoorbeeld in dat de Themagroep 'Ruimtelijk Doorwerking' kan gaan kijken naar het vastleggen van de veiligheidszones in wet- en regelgeving.

Tevens is er een start gemaakt met Spoor 2.

De aanduiding Spoor 2 heeft geen betrekking op de modaliteit spoor, maar op de twee-sporen-aanpak van het project Basisnet. Spoor 1 betreft de ontwikkeling van de drie basisnetten met behulp waarvan een duurzame oplossing wordt gezocht voor het spanningsveld tussen ruimte, vervoer en veiligheid.

Spoor 2 tracht vervolgens een gezamenlijke uitvoeringsagenda op te stellen om de veiligheid van het transport permanent te blijven verbeteren en zodoende groei van het vervoer mogelijk te maken. Alle partijen worden geacht daarin vanuit hun eigen verantwoordelijkheid deel te nemen. Het gaat daarbij om het verbeteren van de veiligheid van het vervoer, het ontwerp & gebruik van infrastructuur en de bebouwde omgeving.

De onderstaande figuur illustreert de wisselwerking tussen Spoor 1 en Spoor 2. Spoor 1 zorgt voor een afweging tussen vervoer, ruimte en veiligheid die wettelijk wordt vastgelegd. Dit resulteert in een bepaald veiligheidsniveau (blauwe lijn). De rode lijn geeft het risico weer als het vervoer van gevaarlijke stoffen kan groeien zonder nadere maatregelen. Spoor 2 is bedoeld om maatregelen te treffen zodat groei van het vervoer ook in de toekomst mogelijk is zonder dat de veiligheid in het geding komt (gele lijn).



**Figuur 1: Relatie tussen Spoor 1 (Basisnet) en Spoor 2 (Bron: Min. VenW, 2007)**

De planning van de verschillende modaliteiten loopt uiteen. Wel is duidelijk dat alle werkgroepen ernaar streven om in het najaar van 2007 met definitieve voorstellen te komen.

## Basisnet water

*De werkgroep water heeft een definitief conceptrapport opgesteld voor het Basisnet Water. Er is een Basisnetkaart met routes opgesteld. Binnen het routenetwerk zijn geen knelpunten aangetroffen. De themagroepen van het Basisnet kunnen nu met het concept aan de slag.*

De werkgroep Water kon op 28 juni als eerste werkgroep een Basisnetkaart presenteren (zie blz. 3). De vaarwegen zijn belangrijk in het vervoer van gevaarlijke stoffen (78% van de vervoerde gevaarlijke stoffen excl. buisleidingen wordt over water vervoerd) en hebben bovendien nog voldoende capaciteit om een grote groei van het vervoer op te kunnen vangen.

Met deze kennis in het achterhoofd is het Basisnet Water opgezet volgens een aantal uitgangspunten:

- ruim van opzet;
- toekomstvast;
- streeft een extra veiligheidsambitie na.

Om dit te kunnen realiseren bestaat het Basisnet uit:

- alle vaarwegen van CEMT klasse 4 en hoger (scheepslengte 80-85m);
- alle vaarwegen die in de Nota Mobiliteit aangegeven zijn in het streefbeeld vaarwegennet 2020.

Deze vaarwegen zijn ingedeeld in categorieën. Voor het Basisnet Water zijn er drie categorieën gedefinieerd (deze wijken af van de drie categorieën uit de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen):

- zeevaart (rood);
- binnenvaart met frequent vervoer van gevaarlijke stoffen (zwart);
- scheepvaart zonder frequent vervoer (groen).

De rode vaarwegen zijn de belangrijke verbindingen voor zeeschepen tussen de zee en de zeehavens. De zwarte routes zijn de verbindingen tussen de chemische clusters, de achterlandverbindingen voor de havens en de noord-zuid verbindingen. Op deze vaarwegen vindt in de huidige situatie al frequent vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De groene routes zijn alle overige scheepvaartwegen waarop in de huidige

situatie weinig of geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd (één schip per dag of minder). Op de volgende bladzijde is de Basisnetkaart Water weergegeven.

Aangezien uit een risicoanalyse is gebleken dat zelfs bij een zeer extreme groei van het transport er nagenoeg geen PR-10<sup>-6</sup>-contour op de oever terecht komt en er ook geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het GR optreden, wordt er voor het Basisnet Water geen gebruiksruijmt gedefinieerd (d.w.z. er wordt geen limiet aan het transport gesteld).

Wel is er een extra veiligheidsambitie gesteld. Voor het meest voorkomende transport, namelijk dat van brandbare vloeistoffen (LF1/LF2), wordt rekening gehouden door een plasbrandaandachtsgebied vast te stellen. Dit gebied wordt voor rode routes 40m en voor zwarte routes 25m vanuit de oever. Vanwege de lage frequentie van vervoer gelden bij ruimtelijke ontwikkeling langs groene vaarwegen geen plasbrandaandachtsgebieden. Binnen het plasbrandaandachtsgebied dienen gemeenten 'terughoudend' te zijn met het toevoegen van kwetsbare objecten. Mocht dit wel noodzakelijk zijn dan kan dit alleen wanneer een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden. De afweging heeft de vorm van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico, maar is verder onafhankelijk van de waarde van het groepsrisico ter plaatse.

Naast het plasbrandaandachtsgebied dient een verantwoording van het groepsrisico te worden uitgevoerd bij ontwikkelingen langs rode routes. Bij zwarte routes geldt dit alleen bij ontwikkelingen met een personendichtheid van meer dan 1500 personen per hectare.

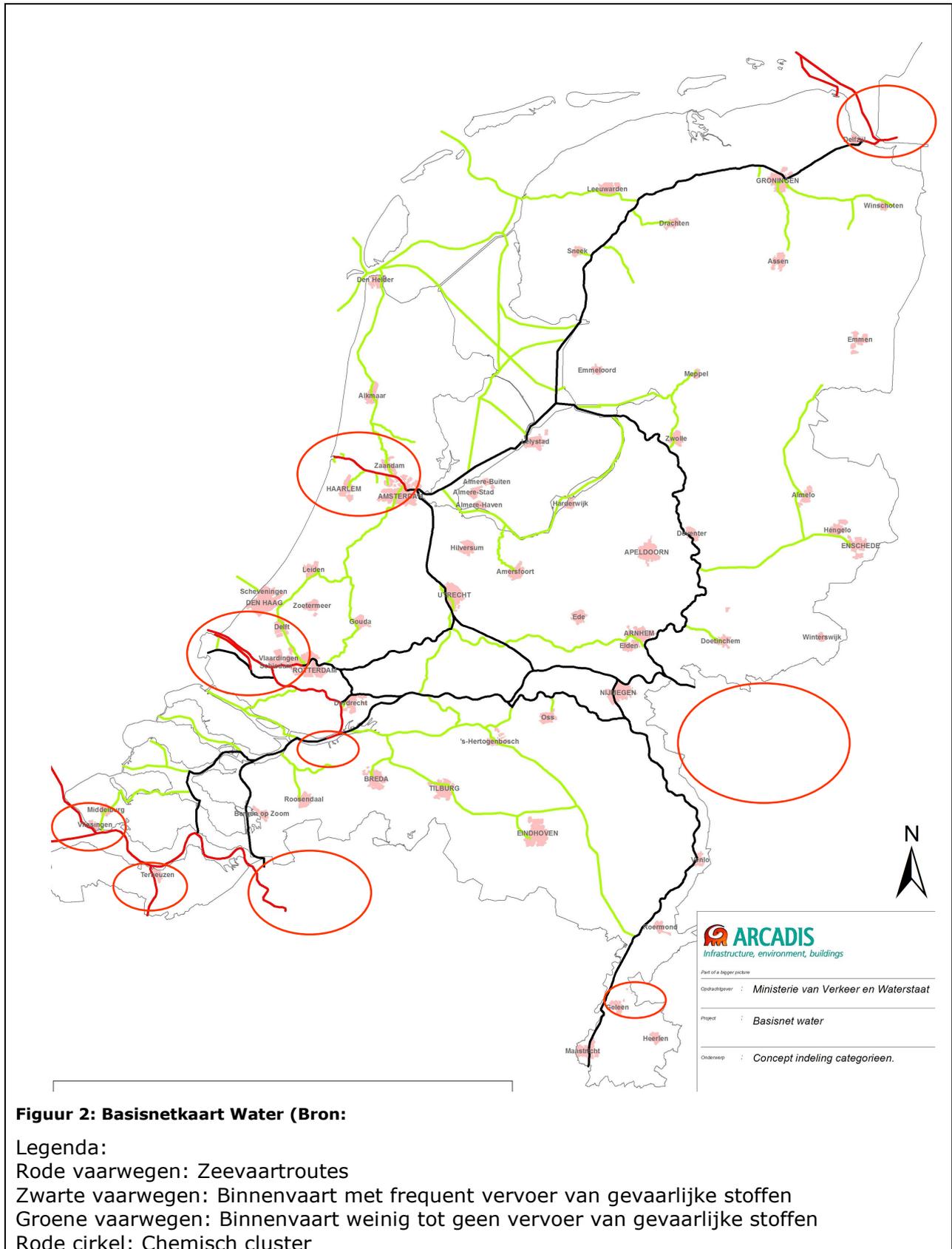
Bij ruimtelijke ontwikkeling rond groene routes is een verantwoording van het groepsrisico niet nodig.

Het Basisnet Water zal in het najaar behandeld kunnen worden in de Tweede Kamer. De planning hiervan is afhankelijk van de andere Basisnetten omdat zij als één pakket worden aangeboden.

# Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Nieuwsbrief 2 – 9 juli 2007

Meerjarenprogramma Externe Veiligheid Overijssel 2006 – 2010



## **Basisnet Water in Overijssel**

*Een aantal vaarwegen binnen Overijssel maakt ook deel uit van het Basisnet Water. De IJssel vormt een belangrijke noord-zuid verbinding en kent een frequent vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast gaan een aantal andere vaarwegen in Overijssel deel uit maken van het Basisnet, maar zonder frequent transport en zonder ruimtelijke consequenties.*

De Basisnetkaart voor het water laat zien dat de IJssel een belangrijke schakel is in het huidige vervoer en in het toekomstige Basisnet Water. Als verbinding tussen het IJsselmeer en de Rijn is het één van de weinige mogelijkheden om vanuit het noorden richting het zuiden te varen en vice versa.

De gemeenten Kampen, Zwolle, Olst-Wijhe en Deventer dienen daardoor bij ontwikkelingen rekening te houden met de verantwoording van het groepsrisico (bij >1500 personen per hectare) en het plasbrandaandachtsgebied (25m vanaf de zomerdijk).

Ook zullen een aantal vaarwegen in Overijssel als 'groene route' deel uit maken van het Basisnet Water:

- Kanaal Almelo de Haandrik
- Meppelerdiep
- Twentekanaal
- Twentekanaal – zijtak Almelo
- Zwarte Water

Voor deze routes geldt dat er geen tot weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daardoor is er bij deze vaarwegen geen sprake van een verantwoordingsplicht van het groepsrisico en hoeft er ook geen rekening te worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied.

Kort gezegd heeft het opstellen van een Basisnet Water vooral gevolgen voor de gemeenten liggend aan de IJssel.

## **Voortgang Basisnet Spoor**

*Het Basisnet is vanwege de complexiteit van deze modaliteit het minst gevorderd van de drie Basisnetten. De verwachting is dat het Basisnet Spoor met een groot aantal knelpunten te maken krijgt. Ook gemeenten in Overijssel zullen te maken krijgen met het Basisnet Spoor.*

Het Basisnet Spoor gaat over een modaliteit die te maken heeft met een complexe problematiek. Spoorwegen voeren door dichtbevolkte steden, waar bovendien de stationsomgevingen gezien worden als interessante gebieden voor stedelijke ontwikkeling met hoogbouw, meervoudig ruimtegebruik, etc. De ruimtelijke druk rond het spoor is daardoor groot. Bovendien zijn er weinig uitwijkmogelijkheden naar alternatieve routes zoals bij de weg wel het geval is. Door deze complexiteit is het Basisnet Spoor op dit moment het minst gevorderd van de drie Basisnetten. Ook in Overijssel speelt het spanningsveld tussen vervoersrisico's en ruimtelijke ontwikkeling rond het spoor nadrukkelijk. De spoorlijnen doorsnijden een groot aantal steden en kernen in Overijssel. Een aantal gemeenten in Overijssel zullen daardoor ook te maken krijgen met de ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor.

Door ProRail wordt op dit moment een beleidsvrije prognose opgesteld van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Beleidsvrij wil zeggen dat is uitgegaan van de verwachte marktontwikkelingen en van de kortst mogelijke routes. De invloed van sturing vanuit de overheid (waaronder bijvoorbeeld een instrument als het Basisnet) is in de prognose niet meegenomen. Het beeld van deze prognose zal hierdoor enigszins vertekend zijn; het geeft een relatief betrouwbaar beeld van de totale verwachte vervoersstroom, maar zal naar verwachting geen goed beeld geven van de uiteindelijke routing.

De verwachting is dat het vervoer over het spoor behoorlijk zal groeien in de komende jaren. Een voorlopige inschatting geeft al wel weer dat de groei van het vervoer hoger zal zijn dan de oorspronkelijke prognose uit 2003 aangaf.

Daarnaast worden gemeenten langs potentiële Basisnetroutes en alternatieve routes benaderd door Arcadis om een nadere detaillering van personendichtheden en functies van inrichtingen te verkrijgen. Gemeenten in Overijssel langs een aantal spoorlijnen kunnen hierover worden benaderd. Het gaat om de spoorverbindingen:

- Deventer – Duitsland;
- Deventer – Zwolle - Meppel;
- Zwolle – Mariënberg – Emmen;
- Zwolle – Hengelo;
- Zutphen – Hengelo.

De lijnen Zwolle – Hengelo, Zutphen – Hengelo en Zwolle - Mariënberg – Emmen worden niet gezien als Basisnetroutes, maar worden zekerheidshalve geïnventariseerd. ProRail houdt de mogelijkheid open om deze lijnen in zeer uitzonderlijke gevallen als omleidingsroute in te kunnen zetten.

Op basis van de prognose en de ruimtelijke plannen rond de spoorwegen kunnen risicoanalyses worden opgesteld en knelpunten worden bepaald (augustus). De verwachting is dat er meer knelpunten moeten worden opgelost dan bij weg en water. Het conceptvoorstel Basisnet Spoor wordt verwacht in oktober. Lokale knelpunten worden vervolgens in oktober met de betrokken gemeenten besproken. Een eindvoorstel Basisnet Spoor volgt aan het eind van het jaar.



**Figuur 2: Stationsomgeving emplacement Almelo 2006 (Bron: maps.google.nl, 2007)**

## Voortgang Basisnet Weg

*De werkzaamheden voor het Basisnet Weg verlopen gestaag. Tellingen worden uitgevoerd en uit risicoberekeningen van de eerste wegvakken valt op te maken dat het aantal PR/GR-knelpunten beperkt is. Uit de eerste analyse komt één knelpunt in Overijssel naar voren.*

Binnen het Basisnet weg is de werkgroep voornamelijk bezig geweest met het uitvoeren van tellingen, het verzamelen van RO-gegevens en het opstellen van een toekomstverkenning door AVV. Inmiddels zijn de eerste 180 wegvakken geteld. Ook het rapport 'Toekomstverkenning vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg 2007' is gereed. De toekomstverkenning geeft een beeld van de groei van het vervoer en is binnenkort verkrijgbaar via de website [www.rws-avv.nl](http://www.rws-avv.nl). Royal Haskoning heeft daarnaast de RO-plannen van alle gemeenten geïnventariseerd.

Op basis van deze resultaten is voor de eerste 180 wegvakken een risicoberekening uitgevoerd. Hier zijn 5 PR-knelpunten en 2 GR-knelpunten geconstateerd in de huidige situatie (huidig vervoer/huidige bebouwing). Na het toevoegen van de ontwikkelingen rond de infrastructuur komen daar 3 additionele GR-knelpunten bij. Door daarnaast de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen mee te nemen komt er nog eens 1 GR-knelpunt bij. Deze laatste toevoeging betreft de A28 tussen de afritten 18 en 20 bij Zwolle. Dit is tevens het enige, geconstateerde knelpunt in Overijssel tot nu toe.

Een tweede en derde tranche wegvakken dient nog te worden geteld en geanalyseerd. De tweede tranche wordt in juli verwerkt, de derde volgt in september.

De verwachting is dat het bovenstaande beeld, een beperkt aantal knelpunten, niet veel zal wijzigen. De knelpunten die aanwezig zijn, verwacht de werkgroep lokaal op te kunnen lossen. Hiervoor zal contact worden opgenomen met de betreffende gemeente(n). In overleg met de lokale partijen wordt gekeken welke oplossingen voor het knelpunt mogelijk zijn.

Daarnaast speelt binnen de werkgroep nog een aantal discussiepunten. De voornaamste zijn de keuze voor het systeem (bv. categorieën uit de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, routing, etc.) waarmee het Basisnet wordt ingericht en de zonering rondom de infrastructuur.

De definitieve voorstellen voor het Basisnet Weg worden in oktober/november van dit jaar voorzien.

### In de volgende uitgave

- Meer informatie over Spoor 2 van het Basisnet;
- Aandacht voor de ontwikkelingen van de Basisnetten Weg en Spoor.

De inhoud is onder voorbehoud van ontwikkelingen binnen het Basisnet op landelijk niveau. De volgende uitgave volgt eind augustus 2007.

### Oproep:

Vragen over het Basisnet en suggesties voor onderwerpen in de nieuwsbrief zijn van harte welkom. Graag vernemen wij deze van u via [m.reefhuis@regiotwente.nl](mailto:m.reefhuis@regiotwente.nl)

### Colofon

Dit is een uitgave van de Provincie Overijssel in het kader van het MEVO-project Basisnet.

De Provincie Overijssel heeft de Hulpverleningsdienst Regio Twente gevraagd de uitvoering van het MEVO-project vorm te geven ten behoeve van alle gemeenten in Overijssel.

Voor vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met Marcel Reefhuis, bereikbaar via:

[m.reefhuis@regiotwente.nl](mailto:m.reefhuis@regiotwente.nl)

of telefonisch via:  
053 – 487 65 24

