

## 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.

De ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor komen in een fase waarin belangrijke knopen moeten worden doorgemaakt. Dat de tegenstellingen daardoor verscherpen is te merken aan stellingen die partijen nu innemen. In aanloop naar de vergadering van de Tweede Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 19 maart jl. hebben verschillende partijen hun standpunt duidelijk gemaakt richting de landelijke politiek. Ondermeer het IPO, de VNG en de CTGG (bedrijfsleven) hebben in een brief hun zorgen geuit over de ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor.

De zorgen over de aandacht vanuit het Basisnet voor het groepsrisico zijn ook binnen Overijssel merkbaar. De vrees is dat gemeenten hier te eenzijdig voor moeten opdraaien. Een aantal gemeenten in Overijssel hebben daarom in een eigen brief aandacht gevraagd voor hun situatie.

De nieuwsbrief brengt u bij over de laatste ontwikkelingen rond het Basisnet. Deze keer in de nieuwsbrief:

- Tweede Kamercommissie in het teken van Basisnet;
- IPO uit zorgen over Basisnet;
- VNG-brief over Basisnet;
- Reactie CTGG op ontwikkelingen;
- BLEVE-vrij rijden.

## Tweede Kamercommissie in het teken van Basisnet

*Op donderdag 19 maart jl. stond het Basisnet op de agenda van de Tweede Kamercommissie Verkeer en Waterstaat. Een verslag van de belangrijkste discussiepunten.*

De Tweede Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat kwam op donderdag 19 maart bij elkaar om te discussiëren over het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Aanleiding hiervoor was de voortgangsrapportage van de minister in december.

Het was duidelijk te merken dat de verschillende partijen de signalen vanuit het land hebben opgepikt. In de vergadering stonden veel punten centraal, die tevens in de verschillende brieven aan bod kwamen (zie ook verderop in deze nieuwsbrief). Uiteenlopende onderwerpen werden behandeld in de vergadering, van herkenbaarheid van transporten tot het ammoniakconvenant met DSM.

De meest relevante vragen van de aanwezige Tweede Kamerleden hadden betrekking op:

- het zogenaamde BLEVE-vrij rijden;
- het stimuleren en maximeren van het gebruik van de Betuweroute;
- aanpak van knelpunten van het plaatsgebonden risico;
- de aanpak en de waarde van de oriënterende waarde van het groepsrisico binnen het Basisnet;
- mogelijkheden gemeenten maatregelen Bouwbesluit.



De minister werd daarnaast door meerdere partijen verzocht daadkracht te tonen in dit dossier.

In deze nieuwsbrief wordt alleen op hoofdlijnen verslag gedaan van de meest relevante onderwerpen.

Om te beginnen waren er veel vragen rond het **groepsrisico** en het nemen van maatregelen om dit groepsrisico te verlagen. De vrees werd geuit dat het oplossen van de overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico eenzijdig bij lokale overheden komt te liggen.

De minister benadrukte nogmaals dat het Basisnet zoveel mogelijk knelpuntvrij wordt opgeleverd ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico zijn aandachtspunten geformuleerd. Daarnaast gaf hij aan het groepsrisico serieus te nemen en daarvoor ook een stappenplan te hebben ontwikkeld. Dit stappenplan omvat:

1. het treffen van generieke maatregelen;
2. lokaal overleg voor de locaties waar dan nog sprake is van een overschrijding;
3. verantwoording van het groepsrisico door Rijk en lokaal bevoegd gezag.

Eerst wordt gekeken of door middel van generieke maatregelen de risico's afnemen. Eén van de belangrijkste maatregelen is het **BLEVE-vrij rijden**, waarbij zeer brandbare vloeistoffen en brandbare gassen niet meer direct achter elkaar in een trein rijden. Verwacht wordt dat deze maatregel een behoorlijke risicoreductie oplevert. De minister denkt daarbij aan een afname van 50% van het risico. De minister probeert in samenspraak met het bedrijfsleven te komen tot dit BLEVE-vrij rijden. De Groenlinksfractie stelde voor om een motie in te dienen om de minister een steun in de rug te geven.

Het verlagen van de snelheid als oplossing voor het verlagen van de risico's lijkt praktisch niet haalbaar, omdat dat in belangrijke mate de capaciteit van het spoor aantast.

Ook wordt het gebruik van de **Betuweroute** zoveel mogelijk gestimuleerd. De minister verwacht dat het bedrijfsleven zelf tot herrotering via de Betuweroute komt doordat de vervoersplafonds op andere routes al snel worden bereikt. Ook wordt de branche daardoor gedwongen blijvend aandacht te hebben voor veiliger vervoer, omdat er dan meer vervoer mogelijk is. De minister gaf aan dat de Betuweroute op dit moment al voor een wijziging in stromen zorgt. Op basis van een convenant zijn LPG-stromen al grotendeels van de Brabantroute naar de Betuweroute verplaatst. Zijdelings zei hij wellicht met tarieven te kunnen schuiven. Veilig samengestelde treinen zouden bijvoorbeeld korting kunnen krijgen bij het gebruik van de Betuweroute. Opvallend is dat de discussie rond de Betuweroute vooral als ontlasting van de Brabantroute wordt gezien. De andere routes worden in de discussie niet genoemd. Dit valt op omdat in de IPO brief expliciet de afspraken na het schrappen van de Noord Oostelijke Verbinding (door Twente) onder de aandacht zijn gebracht. Minister Eurlings stelt dat de kracht van het Basisnet vooral zit in het maximaliseren van het vervoer: boven de limiet moet geherrouteerd worden.



**Figuur 1: Betuweroute**

Daarnaast wordt door het RIVM nog een onderzoek uitgevoerd naar faalkansen en de effectiviteit van maatregelen. De ministers Eurlings en Cramer gaven blijk van hoge verwachtingen voor het BLEVE vrij rijden en het herzien van de (input van) de risicoberekeningen.

Daarbij noemde Eurlings dat de Kamerleden zich niet zozeer moeten laten leiden door berichten over het voorkomen van overschrijdingen van 10 of 50 keer de oriënterende waarde van het groepsrisico. Ook zal er nog worden gerekend met een robuustheidsfactor van 1,4 tot 1,6 boven op de prognoses uit 2007 voor 2020. Verzocht werd eerst de resultaten van de berekeningen af te wachten. Zodra deze exercities gereed zijn kan bepaald worden welke aandachtspunten over blijven.

Voor deze punten wordt een **lokaal overleg** opgestart, waarin gekeken zal worden naar maatregelen die zowel aan de RO-zijde als aan de vervoerszijde liggen. Voorbeelden zijn de vernieuwde versie van Automatische Treinbeïnvloeding of het verwijderen/verplaatsen van wissels. De minister gaf aan dat als er daarna nog steeds sprake is van een overschrijding, het Rijk en het lokaal bevoegd gezag een **verantwoording** moeten opstellen met de reden waarom voor die specifieke situatie wordt afgeweken van de oriënterende waarde. Wel benadrukte hij desgevraagd dat de gemeente uiteindelijk bepaald hoe hier mee omgegaan moet worden.

Tijdens de vergadering was er ten slotte ook nog aandacht voor de mogelijkheden die gemeenten hebben om **bouwkundige en installatietechnische eisen** te stellen in het kader van externe veiligheid. In de huidige situatie kunnen gemeenten deze maatregelen niet via het bestemmingsplan wegzetten en ook niet via het Bouwbesluit. Verzocht werd om te kijken of hierin wijzigingen kunnen worden aangebracht zodat gemeenten eisen kunnen stellen.



## **IPO uit zorgen over Basisnet**

*Omdat de ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor het IPO zorgen baart, heeft het IPO een brief gestuurd naar de minister. Het IPO roept daarin op de lasten niet eenzijdig aan bij de RO-kant neer te leggen.*

Het InterProvinciaal Overleg (IPO) heeft naar aanleiding van de ontwikkelingen rond het Basisnet Spoor een brief aan de minister gestuurd. In de brief uit het IPO haar zorgen over een aantal aspecten van het Basisnet Spoor.

In het bijzonder het grote aantal overschrijdingen van het groepsrisico baart het IPO zorgen. Temeer omdat vanuit het rijk tegenstrijdige doelen worden nagestreefd. Enerzijds wil men dat stationsomgevingen dichter bebouwd worden, maar anderzijds moet de veiligheid van de burger voldoende worden gewaarborgd. Uit de berekeningen van het Basisnet komt echter een groot aantal forse overschrijdingen van het groepsrisico. Voor enkele stationsomgevingen (Nationale Sleutelprojecten) zijn afspraken gemaakt over het maximale risico op basis van de prognoses uit 2003, maar voor veel andere gemeenten niet. Deze gemeenten moeten rekenen met de hoge prognoses uit 2007 en worden zodoende beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Het IPO acht dat er sprake is van rechtsongelijkheid en onduidelijkheid.

Omdat er in belangrijke mate ook sprake is van bestaande bebouwing waarbij door groei van het gevaarlijke stoffentransport een groepsrisico-overschrijding is ontstaan, kan de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de problemen niet eenzijdig bij de gemeenten en provincies worden neergelegd.

Het IPO verzoekt daarom het BLEVE-vrij rijden in te voeren, waarbij vervoer van zeer brandbare vloeistoffen en brandbare gassen niet meer gecombineerd is. Ook moet er nieuwe infrastructuur worden aangelegd om het vervoer buiten de steden om te leiden. Ten slotte wordt verzocht het gebruik van de Betuweroute te stimuleren opdat andere – minder veiliger transportassen – worden ontlast.

## VNG-brief over Basisnet

*Ook het VNG laat blijken zich zorgen te maken over de ontwikkelingen rond het Basisnet. In een brief aan de minister vraagt zij aandacht voor haar standpunten.*

In de aanloop naar de bijeenkomst van de Tweede Kamercommissie stuurt ook het VNG een brief. In de brief geeft de VNG de tegenstrijdige belangen aan en roept daarom op om veiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid van lokale overheden, het Rijk en het bedrijfsleven te maken.

Het Basisnet moet duidelijkheid scheppen en zoveel mogelijk knelpuntvrij worden opgeleverd.

De VNG benadrukt daarnaast dat niet alleen de knelpunten van het plaatsgebonden risico aandacht moeten krijgen, maar vooral ook de overschrijdingen van het groepsrisico. *“Zonder concrete oplossingen voor de aandachtspunten van het groepsrisico, heeft het Basisnet geen toegevoegde waarde voor gemeenten”*: aldus de VNG.

Net als het IPO roept de VNG op tot het BLEVE-vrij rijden en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Ten slotte breekt de VNG een lans voor de mogelijkheden van gemeenten om maatregelen te kunnen treffen. Gemeenten mogen op dit moment het Bouwbesluit niet aanvullen met eisen van bouwkundige of installatietechnische aard. Dit soort maatregelen is vanuit de externe veiligheid echter vaak gewenst, maar kan binnen het bestemmingsplan geen plek krijgen. De VNG verzoekt om deze situatie aan te passen zodat gemeenten de mogelijkheid krijgen *“in de bebouwde omgeving actief veiligheidsbeleid te voeren”*.

## CTGG reageert op ontwikkelingen Basisnet

*Het CTGG heeft als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven een brief opgesteld naar aanleiding van het Basisnet Spoor. In de brief geeft het CTGG haar visie over een aantal aspecten.*

De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) is namens het bedrijfsleven vertegenwoordiger in het Basisnet. Vanuit haar rol heeft het CTGG een brief opgesteld met daarin haar visie op een aantal aspecten van het Basisnet Spoor. Allereerst wordt een aantal uitgangspunten aangehaald:

- Vervoer blijft mogelijk, modaliteitskeuze is vrij;
- Chemieclusters kunnen zich blijven ontwikkelen;
- Internationale concurrentiepositie wordt niet geschaad.

Daarnaast geeft het CTGG aan dat het vervoer een beperkte invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Zij geeft aan moeite te hebben met de oriënterende waarde van het groepsrisico, omdat deze niet hard is en gemeenten hier van af kunnen wijken. Dit leidt van gemeente tot gemeente tot andere situaties. Ook heeft het CTGG geen begrip voor de onduidelijke situatie rond het gebruik van vervoercijfers. Lokale bouwplannen berekend op prognoses uit 2003 kunnen de gepropageerde groei verhinderen. De CTGG roept daarom op de actuele prognoses uit 2007 te gebruiken.

Andere punten in de CTGG-brief:

- Veiligheidswinst door maatregelen aan de vervoerskant moeten ook leiden tot groeiruimte voor het vervoer.
- Het bedrijfsleven is niet gebonden aan bestuurlijke afspraken tussen overheden.

De CTGG plaatst ten slotte nog kanttekeningen bij de juridische haalbaarheid van het Basisnet, vooral in Europees verband. Men vraagt zich af of internationaal vervoer aan extra Nederlandse regels kan worden gebonden.



## BLEVE-vrij rijden

*Een nieuwe term binnen het Basisnet wordt de laatste tijd veelvuldig geuit: BLEVE-vrij rijden. Wat houdt dat in?*

Het Basisnet Spoor heeft te maken met een groot aantal knel- en aandachtspunten. Eén van de belangrijkste maatregelen waar men veel van verwacht is het BLEVE-vrij rijden.

In het hedendaagse vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is een samenstelling van wagons met brandbare vloeistoffen en brandbare gassen achter elkaar in dezelfde trein geen uitzondering. Deze combinatie maakt het mogelijk dat het warme BLEVE-scenario kan optreden. BLEVE staat voor Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion.

Een BLEVE is een gaswolkexplosie waarbij een grote vuurbal met een drukgolf ontstaat.

Er bestaan 2 typen BLEVE's namelijk warme en koude BLEVE's.

Een koude BLEVE is mogelijk wanneer de houder (tank) direct scheurt als gevolg van bijvoorbeeld een botsing. De effecten van een koude BLEVE zijn kleiner dan van een warme BLEVE.

Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat de tankwagon wordt aangestraald door een nabije brand. De tankwand verliest daardoor langzaam zijn sterkte, terwijl het vloeibare gas opwarmt en begint te koken. Door de druk bezwijkt na een tijd de tank en het door de druk uitzettende gas ontbrandt.



**Figuur 2: Warme BLEVE van een 2 m<sup>3</sup>-propaantank. Ter indicatie: een spoorketelwagon is circa 80 tot 110 m<sup>3</sup>**

Deze vuurbal kan bij een warme BLEVE tot wel 80 meter reiken en gewonden kunnen nog tot op 300 meter van het incident vallen. Binnen 150 meter van het incident is het zeer waarschijnlijk dat aanwezigen dodelijk getroffen worden.

De aanstralende brand moet echter voldoende lang branden en voldoende intensief zijn om de tank te laten bezwijken. Een reguliere autobrand zal in de regel onvoldoende zijn voor het laten bezwijken van de tank en het veroorzaken van een BLEVE.

Het is goed voor te stellen dat indien naast wagons met brandbare gassen – die tot een BLEVE kunnen leiden – er een wagon met zeer brandbare vloeistoffen brandt, dit zeer waarschijnlijk wel tot een BLEVE-scenario leidt. Wanneer zeer brandbare vloeistoffen niet in combinatie met brandbare vloeistoffen direct naast elkaar in één trein rijden, is de kans op dit scenario aanzienlijk lager.

BLEVE-vrij rijden houdt in dat treinen niet meer bestaan uit combinaties van deze twee stoffen direct naast elkaar. Dit vereist meer logistieke maatregelen vanuit het bedrijfsleven. De vraag is dus of dit praktisch haalbaar is en het veiligheidsvoordeel in verhouding staat met de extra kosten voor logistiek.

De verwachting is echter dat het BLEVE-vrij rijden tot een flinke reductie van het aantal knel- en aandachtspunten in het Basisnet gaat leiden.

Het RIVM-onderzoek moet aantonen hoe effectief deze maatregel is.

# Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Nieuwsbrief 7 – 24 maart 2009

Meerjarenprogramma Externe Veiligheid Overijssel 2006 – 2010

## 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

of telefonisch via:  
053 487 65 24

