

## 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 basisnetten beginnen vorm te krijgen en dit is te merken in de afgelopen periode. Het Basisnet Water heeft het definitieve concept gereed, binnen het Basisnet Spoor zijn de risicoberekeningen uitgevoerd en de werkgroep Weg heeft een eindrapport opgesteld met de uitgangspunten voor de verschillende aspecten van het Basisnet Weg.

Onlangs bent u reeds op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen rond water en spoor. De huidige nieuwsbrief staat grotendeels in het teken van het Basisnet Weg. Ook in Overijssel ligt een groot aantal rijkswegen en het Basisnet Weg heeft betrekking op deze wegen en de ruimtelijke ordening er omheen. Meer over de consequenties voor de rijksweg in uw gemeente in deze nieuwsbrief.

In deze nieuwsbrief onder andere:

- Het Basisnet Weg: algemeen;
- De kaart van het Basisnet Weg;
- Ruimtelijke ordening langs rijkswegen;
- De rijkswegen in Overijssel.

Daarnaast aandacht voor de voortgang van het Basisnet Spoor, het Basisnet Water en een korte terugblik op een bijeenkomst voor 'spoorgemeenten' in Overijssel.



## Het Basisnet Weg: algemeen

*De werkgroep Weg heeft de conceptversie van de eindrapportage gereed. De uitgangspunten voor het Basisnet Weg worden daarin uiteengezet.*

De werkgroep Weg heeft een eerste complete versie van het Basisnet Weg opgesteld. Hierin worden de uitgangspunten van het Basisnet Weg weergegeven.

Getracht is om een robuust en toekomstvast basisnet te ontwerpen dat aan de veiligheidsnormen voldoet. Daarmee wordt een eind gemaakt aan de huidige situatie waarin een ongebreidelde groei van het vervoer mogelijk is en daardoor de RO continu herijkt moet worden.

Het aantal knelpunten op het gebied van PR en GR is lager dan verwacht, waardoor deze eerste versie eerder dan het Basisnet Spoor is opgeleverd.

Bij het vaststellen van gebruiksruidtes is afgeweken van de oorspronkelijke indeling in drie categorieën. De indeling van routes vindt plaats op basis van de risico's veroorzaakt door het vervoer. Daardoor wordt een onderscheid in paarse, oranje, gele en groene routes voorgesteld.

Groene routes zijn routes met een PR  $10^{-6}$ -contour op de weg zelf en met een beperkte hoeveelheid vervoer. Gele routes hebben ook een PR  $10^{-6}$ -contour op de weg, maar kennen een grotere hoeveelheid vervoer (grootweg meer dan 7.000 voertuigen met gevaarlijke stoffen op jaarbasis). Oranje routes zijn routes waarbij de PR  $10^{-6}$ -contour buiten de weg komt (tot 30m). Bij paarse routes komen de PR-contouren op meer dan 30m te liggen.

Het vervoer wordt gebonden aan gebruiksruidtes, die in de vorm van de PR-max worden bepaald. De PR-max is de PR-contour bij een aanzienlijke groei (gebaseerd op het Global Economy-scenario en een toeslagfactor) van het wegverkeer op een route.

# Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Nieuwsbrief 4 – 07 april 2008

Meerjarenprogramma Externe Veiligheid Overijssel 2006 – 2010

## De Basisnetkaart



**Figuur 1: Basisnetkaart Weg (Bron: Basisnet Werkgroep Weg, 2008)**

Deze uitgave is bestemd voor de gemeenten Almelo, Borne, Dalfsen, Deventer, Dinkelland, Enschede, Haaksbergen, Hardenberg, Hellendoorn, Hengelo, Hof van Twente, Kampen, Losser, Oldenzaal, Olst-Wijhe, Ommen, Raalte, Rijssen-Holten, Staphorst, Steenwijkerland, Tubbergen, Twenterand, Wierden, Zwartewaterland en Zwolle.

## Gebruiksruimtes en RO en langs het Basisnet

Het Basisnet Weg biedt duidelijkheid over het maximale risico als gevolg van het transport, maar ook over de ruimtelijke ordening rond rijkswegen. Om zowel aan transport als ruimtelijke ordening grenzen te stellen worden drie begrippen geïntroduceerd:

- PR-max
- KOV-zone
- PAG

Nu de eindrapportage gereed is, wordt tevens duidelijk wat dit inhoudt voor de gebruiksruimtes en de ruimtelijke ordening rond rijkswegen. In het gebied rond rijkswegen spelen een aantal begrippen een rol:

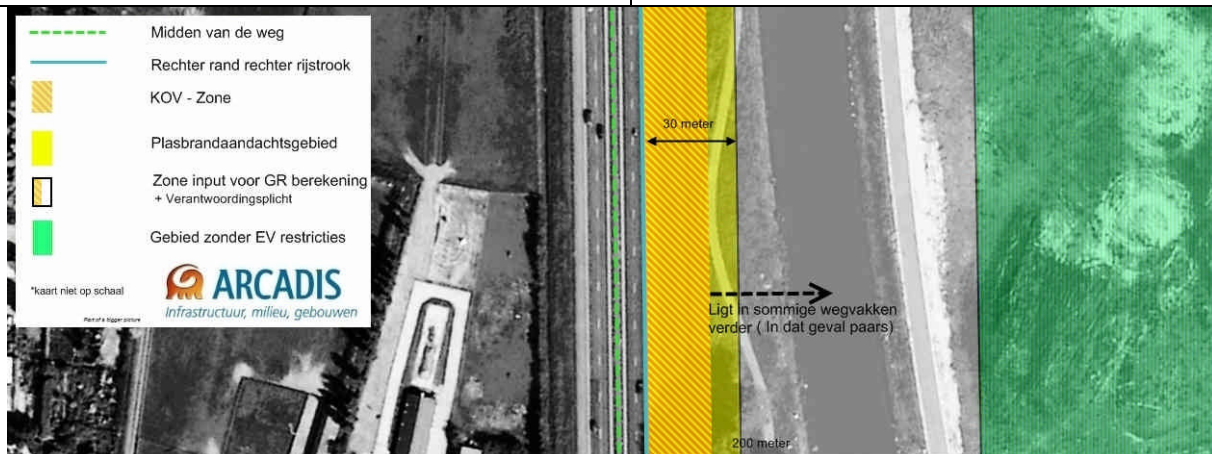
- PR-max
- KOV-zone
- PAG

De PR-max is de PR  $10^{-6}$  contour uitgaande van de vervoersprognoses voor 2020 en rekening houdend met een extra groeifactor. De PR-max geeft tevens de grens van de gebruiksruimte voor het vervoer aan. Voor gele en groene routes ligt de PR-max op het asfalt. Daar is ten minste een groei mogelijk met een factor 2 bovenop de prognoses voor 2020.

Oranje en paarse routes hebben een PR-max gebaseerd op een factor 1,5 voor GF3 (LPG) en 2 voor overige gevaarlijke stoffen bovenop de verwachting voor 2020.

De KOV-zone is een bepaalde zone langs de weg waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Beperkt kwetsbare objecten zijn alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. De KOV-zone geldt vanaf de rechter rand van de rechter rijstrook en wordt aan de andere zijde begrensd door de PR-max.

Het plasbrandaandachtsgebied ten slotte is het gebied tot 30m van de weg waarin, bij realisatie van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Het plasbrandaandachtsgebied is een extra verantwoording bij het bouwen van kwetsbare objecten binnen dit gebied en wordt uitgevoerd naar analogie van de verantwoording van het groepsrisico.



Figuur 2: Zonering rond Basisnet Weg (Bron: Basisnet Werkgroep Weg, 2008)

## De rijkswegen in Overijssel

*De rijkswegen in Overijssel maken deel uit van het Basisnet Weg. De meeste wegen vallen in de categorie met een PR  $10^{-6}$  contour op de weg en een lage intensiteit. De A1 en A28 wijken hier van af.*

Het Basisnet Weg heeft ook betrekking op rijkswegen in Overijssel. De berekeningen wijzen echter uit dat er geen overschrijdingen van de normen van het PR zijn en één overschrijding van de oriënterende waarde van het GR (A28 ter hoogte van Zwolle uitgaande van de prognoses voor 2020). Daarnaast is er binnen Overijssel een wegvak met een GR tussen de 0,1 en 1x de oriënterende waarde (N18 tussen Haaksbergen en Eibergen).

Volgens de Basisnetkaart krijgen de A35, N18, N35, N36, N48 en N50 niet te maken met ruimtelijke beperkingen. Uiteraard is er wel sprake van een verantwoording van het groepsrisico in kwalitatieve zin (bekijken van mogelijkheden voor bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid).

Voor de A1 geldt vanwege de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen een plasbrandaandachtsgebied, maar de PR  $10^{-6}$  blijft op de weg zelf. De A1 is daarom opgenomen als gele route. De A28 is tot Zwolle ook als gele route opgenomen, maar is tussen Meppel en Zwolle grotendeels oranje. Hier komt de PR  $10^{-6}$  buiten de weg en ontstaat daardoor een KOV-zone.

Een bijzondere situatie is er in Nijverdal. Een gedeelte van de N35 is binnen de bebouwde kom geen rijksweg, maar een gemeentelijke weg. De gemeente Hellendoorn heeft dit gedeelte van de N35 niet aangewezen als route voor het (doorgaande) transport van routeplichtige stoffen. Een vergelijkbare beperking blijft bestaan na het gereed komen van de combitunnel door Nijverdal. De tunnel geeft immers beperkingen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

## Bijeenkomst Overijssel

*De eerste uitkomsten van de risicoberekeningen voor het spoor en de eindversie van het Basisnet Weg waren aanleiding om opnieuw een bijeenkomst te organiseren in Overijssel. Een impressie van de bijeenkomst van 18 maart.*

Het Basisnet Water en het Basisnet Weg kennen relatief weinig knelpunten of aandachtspunten. Voor spoor ligt dit echter anders. De gemeenten in Overijssel met een woonkern aan een spoorverbinding met gevaarlijke stoffen waren daarom opnieuw uitgenodigd voor een bijeenkomst. Op 18 maart j.l. werden de aanwezigen in het gemeentehuis van Hengelo geïnformeerd over de stand van zaken.

Er werd kort iets verteld over het Basisnet Water, waarin voor Overijssel alleen voor de IJssel consequenties te verwachten zijn.

Eric Broens van de Provincie Overijssel vertelde de aanwezigen over het eindrapport van de werkgroep weg. Over de uitkomsten daarvan kunt u meer lezen elders in deze nieuwsbrief.

Herman Aalderink van de gemeente Hengelo ging in op het Basisnet Spoor. Door nieuwe vertragingen zijn op dit moment alleen de uitkomsten van de standaardroutering bekend. Hieruit blijken reeds vele knelpunten met betrekking tot het groepsrisico voor te komen.

Discussie was er over de mate waarin ruimtelijke plannen zijn meegenomen in het Basisnet Spoor. Ook ontstond er discussie over de mate waarin Overijssel – en met name het traject Deventer – Hengelo – Duitsland – te maken krijgt met een stijging van het vervoer t.o.v. de prognoses uit 2003.

## **Stand van zaken Basisnet Spoor**

*De risicoberekeningen binnen het Basisnet Spoor zijn complex. Inmiddels is de standaardroutering doorgerekend. Alternatieve routeringen worden nog beschouwd.*

Binnen het Basisnet Spoor zijn inmiddels de eerste berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen hebben betrekking op de standaardroutering, waarin de geactualiseerde vervoersprognoses zijn geprojecteerd op het spoorwegennet.

In de standaardroutering zijn er voor Overijssel PR-contouren te verwachten in Zwolle en Deventer in de orde grootte van 10-15m van de spoorlijn.

Overschrijdingen van het groepsrisico zijn er des te meer. Nagenoeg elke kern langs het traject Deventer – Hengelo – Duitsland en via de Hanzelijn en Zwolle naar het noorden kent een overschrijding van de oriënterende waarde. In veel gevallen bedraagt de overschrijding meer dan 10x de oriënterende waarde.

Daarnaast zijn er 15 alternatieven ontwikkeld, waarvan 2 alternatieven voor Overijssel relevant zijn. Beide alternatieven ontlasten de route Rotterdam – Gouda – Utrecht – Amersfoort.

In het eerste alternatief vindt voor vervoer richting het noorden een concentratie plaats op de Betuweroute en vervolgens via Elst – Zutphen – Deventer naar het noorden. Dit verhoogt de vervoersaantallen op de route Deventer – Zwolle.

Het tweede alternatief voorziet een concentratie op de Betuweroute en voor vervoer richting het noorden en oosten over Elst – Zutphen – Goor – Hengelo. Daardoor zal het traject tussen Zutphen en Hengelo te maken krijgen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ongeacht de alternatieven krijgt Overijssel met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te maken. De route via Zwolle is onvermijdelijk voor vervoer van en naar het noorden. Bovendien is de grensovergang bij Oldenzaal voor vervoerders belangrijk voor verbindingen richting het noorden van Duitsland en Polen.

De beperkte capaciteit van de aansluiting bij Emmerich en de inrichting van het spoorwegennet in Duitsland dragen daar aan bij.

De alternatieven worden nu doorgerekend. Alternatieven worden vervolgens beoordeeld op een 'cumulatief' risico van het gehele traject.

Het is echter nog onbekend wanneer een eerste basisnetkaart voor het spoor te verwachten is.

## **Besluit Externe Veiligheid Transport**

*In navolging op het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen wordt in het Basisnet een BEVI voor transport opgesteld. Een conceptversie is reeds gereed.*

Naar analogie van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) wordt, in het kader van het Basisnet, een BEVI voor transport voorbereid; het zogeheten Besluit Externe Veiligheid Transport (BEVT). In grote lijnen wordt de lijn voor de beoordeling van externe veiligheid bij inrichtingen daarmee doorgetrokken voor transport. Voor transport krijgt de beoordeling van externe veiligheid daarmee een wettelijke basis. In de huidige situatie gelden de beleidsrichtlijnen uit de Circulaire Risiconormering Gevaarlijke Stoffen. Belangrijke elementen die in het BEVT terug zullen komen:

- uitwerking van het plasbrandaandachtsgebied;
- grenswaarde plaatsgebonden risico  $10^{-6}$ ;
- oriënterende waarde groepsrisico;
- groepsrisicoberekening bij 0,1x OW;
- verantwoording van het groepsrisico in het invloedsgebied;
- advies regionale brandweer.

## Basisnet Water vastgesteld

*Het Basisnet Water is inmiddels in de stuurgroep vastgesteld. In Overijssel heeft dit met name consequenties voor de IJssel.*

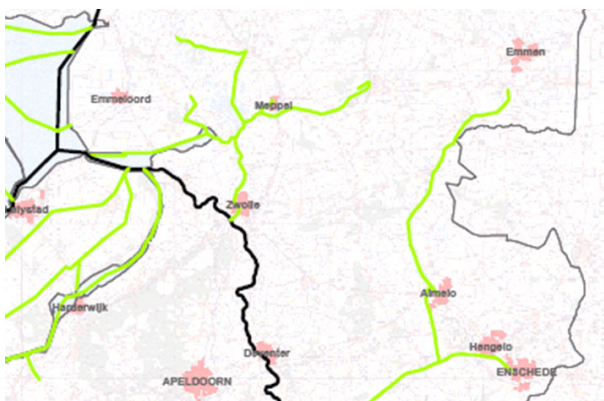
Het Basisnet Water is in een vergevorderd stadium. Inmiddels is het Basisnet Water zelfs al vastgesteld in de stuurgroep van het Basisnet.

Het Basisnet Water omvat alle vaarwegen van CEMT-klasse II en hoger (schepen van 55m lengte).

In Overijssel zijn de IJssel en een aantal kanalen in het Basisnet ingedeeld. Het gaat om de vaarwegen:

- IJssel
- Meppelerdiep
- Twentekanaal
- Zijkanaal Almelo
- Kanaal Almelo de Haandrik
- Zwarte Water

Alle vaarwegen zijn ingedeeld als groene route. Alleen de IJssel vormt een belangrijke doorgaande noord-zuid-verbinding en is daarom als zwarte route aangemerkt. Voor een zwarte route geldt een plasbrandaandachtsgebied van 25m en een verantwoordelijkheid van het groepsrisico bij ruimtelijke plannen. Voor groene routes zijn er geen beperkingen voor de ruimtelijke ordening.



**Figuur 3: Basisnet Water in Overijssel (in zwart de IJssel)**

## In de volgende uitgave

De inhoud van de nieuwsbrief is sterk afhankelijk van de ontwikkelingen. Met spanning worden de vorderingen van het Basisnet Spoor gevolgd. Zodra hierover meer duidelijkheid is, zullen wij u hierover informeren.

De verwachting is dat de volgende nieuwsbrief voor de zomervakantie verschijnt. Afhankelijk van de vorderingen van de risicoberekeningen van het Basisnet kan de nieuwsbrief eerder of later uitkomen. Ook zijn de onderwerpen hier sterk van afhankelijk.

### 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

