

## Inhoud

In deze eerste editie van de Nieuwsbrief Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen zal worden ingegaan op het project Basisnet dat door de Provincie Overijssel is opgestart binnen het MEVO.

Daarnaast uitleg over de uitgangspunten van het Basisnet en een korte blik op de organisatie en planning van het project Basisnet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## MEVO-project Basisnet

*De Provincie heeft een nieuw project opgestart om Overijsselse gemeenten op de hoogte te houden van ontwikkelingen rond het Basisnet.*

Het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen heeft invloed op transportbewegingen met gevaarlijke stoffen, op de externe veiligheid, maar ook op de ruimtelijke ordening. Deze belangen komen samen op lokaal niveau, dat wil zeggen bij de gemeenten. De Provincie Overijssel heeft dit onderkend en heeft daarom het project Basisnet opgestart binnen het MEVO 2006 – 2010.

Het project heeft vooral betrekking op communicatie. Ontwikkelingen binnen het project op landelijk niveau met gevolgen op lokaal niveau in Overijssel moeten tijdig bekend zijn bij de betrokken partijen. Door middel van periodieke nieuwsbrieven is het de bedoeling om de Overijsselse gemeenten beter bekend te maken met het Basisnet in het algemeen en daardoor de betrokkenheid van de gemeenten te vergroten.

De nieuwsbrieven worden verzonden aan alle externe veiligheidscoördinatoren in Overijssel.

Binnen het project is een aanspreekpunt aangesteld voor vragen van gemeenten. Marcel Reefhuis van de Hulpverleningsdienst Regio Twente geldt als eerste aanspreekpunt voor vragen. Van alle vragen die veel voorkomen wordt een zogenaamde FAQ gemaakt. De FAQ is een verzameldocument van de vragen met een bijbehorend antwoord.

Via VNG en IPO heeft de Provincie Overijssel de mogelijkheid om standpunten in te brengen in de project- en werkgroepen die werken aan het Basisnet. Mochten gemeenten in Overijssel punten onder de aandacht willen brengen, dan kan contact worden opgenomen met Marcel Reefhuis.



**Figuur 1: Spoortransport gevaarlijke stoffen (Bron: Min. V&W)**

## Basisnetten voor weg, water en spoor

*Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is van plan om basisnetten voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water vast te stellen.*

In de Nota Mobiliteit (2005) wordt de komst van een basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen voor het eerst genoemd. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hier vervolgens invulling aan gegeven in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, welke eind 2005 naar de Tweede Kamer is gestuurd. In de nota wordt gesproken over een aanpak via twee sporen.

Spoor 1 betreft de realisatie van basisnetten voor drie modaliteiten, namelijk de weg, het spoor en het water.

Spoor 2 betreft structurele verbeteringen van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verschillende onderwerpen kunnen hieronder vallen, zoals de coating van tankwagens.

Het doel van het Basisnet (spoor 1) is om de spanning tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid beheersbaar te maken.

Daarnaast is het belangrijk dat er duidelijkheid komt over waar het vervoer plaatsvindt en welke consequenties dit heeft voor o.a. ruimtelijke ontwikkelingen, hulpverlening en rampenbestrijding. Om dit te bereiken worden drie afzonderlijke basisnetten opgesteld voor weg, spoor en water. Op kaarten worden rijkswegen, de hoofdvaarwegen en de hoofdspoorwegen in drie hoofdcategorieën ingedeeld:

- Categorie 1: onbeperkt vervoer, grote beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen.
- Categorie 2: beperkingen voor zowel het vervoer als de ruimtelijke ontwikkelingen.
- Categorie 3: grote beperkingen voor het vervoer, geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen een het Basisnet krijgt elke route een categorie-indeling. Elke route met een categorie gaat gepaard met een gebruiksruimte en een veiligheidszone, waarvan de omvang afhankelijk is van de categorie-indeling. Op die manier wordt het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd in de gebruiksruimte. Ook de beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen worden wettelijk vastgelegd in een veiligheidszone. De situatie bij het transport sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

De uiteindelijke resultaten van het project zijn:

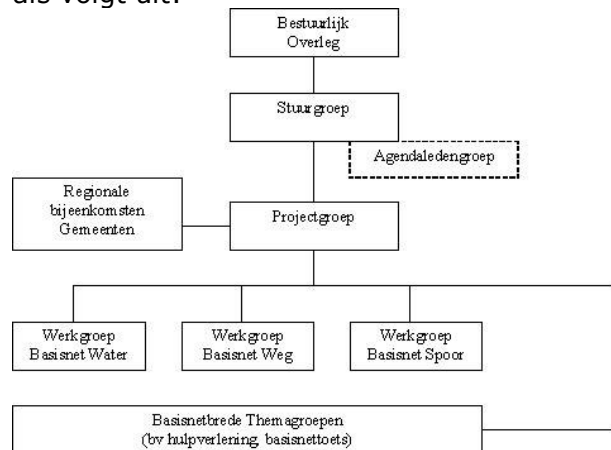
- basisnetkaarten voor water, weg en spoor waarop alle routes in categorieën zijn onderverdeeld;
- een wettelijke regeling voor de gebruiksruimte;
- een wettelijke regeling voor de veiligheidszones rondom het Basisnet inclusief verantwoordingsplicht voor het groepsrisico;
- een Basisnettoets om te voorkomen dat er nieuwe veiligheidsknelpunten ontstaan;
- een systeem om de ontwikkeling van het vervoer te monitoren;
- een uitgewerkt saneringsbeleid.

In een volgende uitgave van de nieuwsbrief wordt dieper ingegaan op de verschillen in de gebruiksruimtes en veiligheidszones voor de drie modaliteiten. Voor meer informatie kan de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen worden geraadpleegd, verkrijgbaar via [www.verkeerenwaterstaat.nl/basisnet](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/basisnet).

## Projectorganisatie Basisnet

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het project Basisnet ingericht met een stuurgroep, een projectgroep, werkgroepen per modaliteit en aparte themagroepen voor specifieke onderwerpen. In alle groepen hebben vertegenwoordigers van verschillende partijen zitting genomen om zodoende zoveel mogelijk draagvlak te verkrijgen.

De projectstructuur van het Basisnet ziet er als volgt uit:



**Figuur 2: Organisatie Basisnet (Bron: Min. V&W)**

De belangrijkste groepen tijdens de ontwikkeling van het Basisnet zijn de project-, werk- en themagroepen. De projectgroep is verantwoordelijk voor het proces en de algemene onderwerpen. Bovendien zorgt de projectgroep voor de afstemming en beoordeling van activiteiten in de werkgroepen.

Naast de projectgroep zijn er drie werkgroepen. Deze werkgroepen dienen de basisnetkaarten voor de drie modaliteiten te realiseren. Per modaliteit is er dus een werkgroep.

Daarnaast kan het voor specifieke onderwerpen nodig zijn een themagroep in te stellen. Het gaat in dat geval om onderwerpen die bij alle modaliteiten op dezelfde manier spelen. Binnen het Basisnet is er sprake van een aantal themagroepen:

- ruimtelijke doorwerking:  
veiligheidszones en plaatsgebonden risico vastleggen, verantwoording groepsrisico.
- handhaving gebruiksruimte:  
instrumentarium ontwikkelen voor handhaving van de gebruiksruimte
- hulpverlening en rampenbestrijding:  
gevolgen voor hulpverlening en rampenbestrijding in kaart brengen, aandachtspunten aandragen voor opstellen basisnetten. Hierin participeert de Hulpverleningsdienst Regio Twente.
- stoffengroep:  
welke stoffen meenemen in het basisnet, adviezen over stoffen.
- juridische themagroep:  
juridische haalbaarheid basisnet, juridische adviezen.
- communicatie:  
Communicatie over voortgang project en over eindresultaat.

Binnen elke groep zijn zowel de overheid als het bedrijfsleven vertegenwoordigd. Ook maken infrabeheerders (ProRail, Rijkswaterstaat) deel uit van de groepen. Namens de provincies en de gemeenten zijn het IPO en de VNG lid van de project- en werkgroepen.

Binnen de themagroepen kunnen andere belangengroepen vertegenwoordigd zijn, afhankelijk van het onderwerp.



## Planning van het Basisnet

*Volgens planning zouden de definitieve plannen voor het Basisnet in september van 2007 naar de Tweede Kamer gaan. Door de complexiteit van het onderwerp zal dit echter langer duren.*

De projectorganisatie van het Basisnet maakt een onderscheid in een aantal fasen, welke stapsgewijs worden doorlopen voor elk van de modaliteiten.

### Fase 1: het maken van generieke ontwerpen

In deze fase worden houtskoolschetsen voor elke modaliteit gemaakt. Een concept-basisnet is het resultaat. Knelpunten, zoals overschrijdingen van PR-normen, worden in eerste instantie zoveel mogelijk met generieke maatregelen (andere routes, dag/nachtrijden) opgelost.

### Fase 2: maatwerk voor lokale knelpunten

Daar waar de categorie-indeling tot knelpunten leidt (PR/GR overschrijdingen), vindt lokaal overleg tussen Rijk, betrokken provincies en gemeenten, infrastructuur-beheerders, hulpverleners en bedrijfsleven plaats voor maatwerkoplossingen.

### Fase 3: definitieve kaarten

Uiteindelijk resulteert dit in definitieve kaarten die, na beoordeling in het bestuurlijk overleg, aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Volgens de oorspronkelijke planning zou dit in september van dit jaar gebeuren. Deze termijn zal waarschijnlijk niet gehaald worden, doordat de modaliteiten niet gelijk lopen.

### Fase 4: Basisnet wettelijk vastleggen

Na goedkeuring door de Tweede Kamer worden regelingen opgesteld om de kaarten en de ruimtelijke doorwerking wettelijk vast te leggen.

Zoals gezegd is nu al duidelijk dat de verschillende modaliteiten niet gelijk op kunnen trekken. De complexiteit per modaliteit verschilt daarvoor te veel. Op dit moment is men het verst gevorderd met het Basisnet water. Voor het Basisnet water is al een kaart beschikbaar.

Het Basisnet spoor is complexer vanwege de bebouwing rond de infrastructuur, maar kent wel een overzichtelijk routenetwerk met een duidelijke beheerder (ProRail).

Het Basisnet weg is het meest complex en zal daardoor ook de meeste tijd in beslag nemen. De complexiteit wordt veroorzaakt door de grote diversiteit in routes, aanbieders, afnemers, transporteurs, beheerders en door vraagstukken t.a.v. (externe) veiligheid en calamiteitenbestrijding. Het is daarom de verwachting dat het Basisnet weg nog enige vertraging zal oplopen. Op dit moment is men nog druk bezig met tellingen op de weg om de transportstromen inzichtelijk te krijgen.

Het project Basisnet is daardoor vertraagd en zal op zijn vroegst eind 2007/begin 2008 in de Tweede Kamer aan bod komen. Implementatie van het Basisnet kan daarna pas plaatsvinden als alle wet- en regelgeving is vastgelegd.

## **Erste indruk gevolgen voor Overijssel**

*Het lijkt erop dat de ontwikkeling van het Basisnet voor Overijssel gunstige gevolgen heeft, aangezien vooral grensoverschrijdend spoorvervoer zal afnemen wanneer in de toekomst dit vervoer over de Betuweroute wordt gestuurd.*

Uit voorlopige gegevens afkomstig uit de werkgroepen blijkt dat er slechts beperkt categorie 1 en 2 routes in Overijssel zullen worden aangewezen. Knelpunten zullen zich daardoor ook in beperkte mate voordoen. Omdat het conceptkaarten betreft is het moeilijk om onderbouwde conclusies te trekken en dus is enige voorzichtigheid op zijn plaats.

Voor water is reeds een kaart opgesteld. Uit deze kaart blijkt in Overijssel alleen de IJssel met een veiligheidszone te maken te krijgen vanwege regelmatig transport van brandbare vloeistoffen. De IJssel wordt opgenomen als een categorie 2 route met een veiligheidszone van 25 meter.

Voor het spoor wil de projectgroep zoveel mogelijk de Betuweroute gebruiken voor het transport van gevaarlijke stoffen. De ingebruikname van deze route zou daardoor voor Overijssel een gunstig scenario kunnen inhouden. Het grensoverschrijdend transport van gevaarlijke stoffen door de kernen langs de lijn Deventer – Almelo – Hengelo – Duitsland zou daarmee aanzienlijk afnemen. Keuzes liggen echter nog niet vast en het betreft alleen nog maar conceptkaarten. De spoorlijn door Zwolle is bijna onvermijdelijk om het noordelijke chemiecluster te bereiken en zal deel uit maken van Basisnet, waarschijnlijk als een categorie 2 route. Alle overige spoorlijnen in Overijssel worden waarschijnlijk categorie 3 routes, zonder beperkingen aan de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de weg worden nog tellingen uitgevoerd. Op basis van deze telgegevens zal het Basisnet vorm worden gegeven. Een eerste indicatie laat wel zien dat vooral de A1 en A28 belangrijke 'kandidaten' zijn om in het Basisnet te worden opgenomen met een veiligheidszone van 30m.



**Figuur 3: A28 bij Zwolle (Bron: [www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl))**

## **Informatiebijeenkomst**

*Het ministerie van V&W organiseert een informatiebijeenkomst voor medewerkers van gemeenten, provincies en regio's.*

Op donderdag 28 juni 2007 houdt het ministerie van V&W in samenwerking met het VNG een informatiebijeenkomst over het Basisnet.

Daarin is er ondermeer aandacht voor het eindvoorstel van het Basisnet Water en wordt ingegaan op de stand van zaken voor de Basisnetten Weg en Spoor.

Medewerkers RO, milieu, verkeer & vervoer, EZ en brandweer zijn van harte uitgenodigd om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomst.

Zie voor verdere informatie de uitnodiging van het ministerie en VNG of kijk op de congreskalender op [www.cs-vng.nl](http://www.cs-vng.nl).

### In de volgende uitgave

- Aandacht voor de afzonderlijke modaliteiten en hun voortgang.
- Uitleg over de veiligheidszones en de consequenties voor ruimtelijke ontwikkeling.

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

### 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

