

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.

Na een lange periode van relatieve stilte komt er weer beweging in het Basisnet. Intern is er binnen het Basisnet hard doorgewerkt. Nu minister Eurlings de Tweede Kamer heeft geïnformeerd over de stand van zaken ontvangt u wederom een nieuwsbrief over het Basisnet.

Met de brief aan de Tweede Kamer worden tevens de concepten van de Basisnetten Weg en Water aan de Tweede Kamer aangeboden. Ook wordt er ingegaan op twee andere belangrijke zaken, namelijk de stand van zaken van het Basisnet Spoor en het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid. Over deze laatste twee wordt in deze nieuwsbrief het een en ander nader toegelicht.

Naar aanleiding van de ontwikkelingen in het Basisnet Spoor wordt er vanuit het basisnet in 2009 ook weer een informatiemiddag georganiseerd, maar nu in het teken van het spoor.

Ook is de bestuurlijke stuurgroep van het Basisnet opgestart met een eerste bijeenkomst in november jl. Gedeputeerde Rietkerk van de provincie Overijssel is hiervan namens het IPO lid voor RO-aspecten.

Zoals u ziet is er wederom voldoende stof om over te berichten. Kortom, in deze nieuwsbrief aandacht voor:

- Minister informeert Tweede Kamer;
- Informatiemiddag Basisnet;
- Stand van zaken BTEV;
- Stand van zaken Basisnet Spoor;
- Theo Rietkerk in bestuurlijke stuurgroep Basisnet.

Minister informeert Tweede Kamer

Minister Eurlings heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van het Basisnet. Ondermeer de concepten voor Weg en Water zijn aan de Tweede Kamer aangeboden.

Zoals eerder dit jaar toegezegd heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het Basisnet. Oorspronkelijk was het de bedoeling de uitwerking van het Basisnet aan te bieden. De uitwerking van het Basisnet Spoor vereist echter meer tijd en zal naar verwachting pas in de tweede helft van 2009 worden afgerond.

De minister biedt de Tweede Kamer naast de brief ondermeer de conceptontwerpen van het Basisnet Weg en Basisnet Water aan. Daarnaast wordt een stand van zaken gegeven van het Basisnet Spoor en wordt een ontwerp van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid aan de Tweede Kamer voorgelegd.

De conceptontwerpen van het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn al eerder in de nieuwsbrief aan bod geweest.

De grote lijnen van het Basisnet Weg zijn beschreven in nieuwsbrief 4 (7 april 2008). Voor de hoofdlijnen van het Basisnet Water is nieuwsbrief 2 (9 juli 2007) na te lezen. De ontwerpen zijn bovendien te downloaden via de website van het ministerie van V&W¹.

De tussenstand van het Basisnet Spoor wordt verderop in deze nieuwsbrief besproken.

Ook is er in de nieuwsbrief aandacht voor het ontwerp Besluit Transportroutes Externe Veiligheid.

Voor 2009 ligt het zwaartepunt op het Basisnet Spoor en de regelgeving aan de vervoerszijde in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Ook wordt in 2009 gekeken in hoeverre het warme BLEVE-vrij samenstellen van LPG-transport over het spoor haalbaar is.

¹http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/goederenvervoer/vervoergevaarlijkst/095_basisnet/

Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV)

In navolging op het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen wordt in het Basisnet een BEVI voor transport opgesteld. De inhoud van Besluit is inmiddels in concept duidelijk. Tot de vaststelling blijft de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht.

De bestuurlijke stuurgroep van het Basisnet heeft op 19 november met het concept-Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) ingestemd. Het concept is nu verzonden aan de Tweede Kamer. Na behandeling in de Tweede Kamer wordt het besluit eventueel nog aangepast, alvorens het traject voor wetgeving wordt opgestart. Het conceptbesluit wordt nog aangevuld met een saneringsparagraaf. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe met gerealiseerde of geprojecteerd kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone (de maximale PR 10^{-6} -contour) moet worden omgegaan.

In het BTEV worden richtlijnen opgegeven voor de ruimtelijke plannen rond infrastructuur op basis van de systematiek uit het BEVI. Inhoudelijk zijn er ook grote gelijkenissen met de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. In de vorige nieuwsbrief (nr. 5, 4 juli 2008) zijn de inhoudelijke uitgangspunten van het BTEV aan bod gekomen. Hierin zijn o.a. de zones beschreven die in het BTEV worden onderscheiden.

Tot aan de vaststelling van het BTEV blijft de circulaire van kracht. De circulaire was in beginsel bedoeld voor een periode van 4 jaar (2004 – 2008), maar deze periode is onlangs door de Tweede Kamer met nog eens 4 jaar verlengd. Mocht tussentijds het BTEV van kracht worden, dan vervalt de circulaire.

Gemeenten moeten op dat moment verplicht de risico's en effecten van het transport van gevaarlijke stoffen inventariseren en analyseren bij ruimtelijke plannen.

Informatiemiddag Basisnet

Op donderdag 29 januari organiseert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een informatiemiddag over het Basisnet Spoor.

Om alle betrokkenen en geïnteresseerden wederom in te lichten over de laatste stand van zaken wordt door het Ministerie een informatiemiddag georganiseerd op 29 januari in de Nieuwe Kerk in Den Haag.

Tijdens deze dag zal het Basisnet Spoor centraal staan. Geïnteresseerden kunnen zich opgeven via:

infobasisnetspoor@minvenw.nl.

Ontwikkelingen spoor

In de brief aan de Tweede Kamer wordt ook gerapporteerd over de stand van zaken van het Basisnet Spoor. In een tussenstand worden de belangrijkste uitgangspunten op een rij gezet.

Door de complexiteit en het aantal knel- en aandachtspunten verloopt het proces van het Basisnet Spoor uitermate moeizaam. Als bijlage bij de brief aan de Tweede Kamer is een tussenstand van het Basisnet Spoor meegestuurd. Hierin staan de belangrijkste uitgangspunten en discussiepunten omschreven. Een ontwerp van het Basisnet kan nog niet worden weergegeven. De verwachting is dat een eerste concept halverwege 2009 gereed is.

In hoofdlijnen bestaat het Basisnet Spoor nog steeds uit gebruiksruidtes voor de vervoerszijde en veiligheidzones voor de ruimtelijke kant.

Voor alle spoorwegen wordt per baanvak een maximale ligging van de PR 10^{-6} -contour vastgesteld, die daarmee de gebruiksruidte voor het vervoer vormt. Ook wordt een systematiek uitgedacht om het groepsrisico te kunnen beheersen vanuit de vervoerskant en de ruimtelijke ordeningskant. Gedacht wordt aan het vastleggen van maximale PR 10^{-7} en 10^{-8} -contouren, zodat ook stoffen met een grote effectafstand gereguleerd worden.

Daarnaast wordt de bebouwing rond het spoor gereguleerd door middel van de zonering zoals beschreven in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid.

Knelpunten en maatregelen Spoor

Op basis van de prognoses 2007 wordt een groot aantal knel- en aandachtspunten geconstateerd rond het spoor.

Binnen het Basisnet Spoor zijn al verschillende analyses uitgevoerd op basis van de prognoses uit 2007 en de ruimtelijke plannen van gemeenten.

Bij ongewijzigd beleid doen zich een groot aantal knel- en aandachtspunten voor. Zonder herrouteren en aanvullende veiligheidsmaatregelen aan vervoerszijde en bebouwing zullen veel van deze knelpunten op korte termijn lokaal al een probleem worden.

Herrouteren levert al een substantiële afname van het aantal knel- en aandachtspunten, maar kan tevens leiden tot verschuiving van risico's. Binnen de werkgroep Spoor zijn daarvoor meerdere varianten doorgerekend.

Duidelijk is dat zonder aanvullende infrastructurele, logistieke en ruimtelijke maatregelen het knelpuntvrij opleveren van het Basisnet niet eenvoudig wordt.

In twee figuren zijn de risico's in beeld gebracht. Deze figuren zijn op de volgende pagina's weergegeven.

De eerste figuur geeft aan wat de belangrijkste knel- en aandachtspunten zijn bij ongewijzigd beleid (de kleuren geven overigens niet de exacte hoogte van het PR of GR). De figuur geeft geen overzicht van alle knelpunten, maar alleen van de belangrijkste punten.

De tweede figuur geeft de ambitie van de werkgroep spoor weer ten aanzien van de knelpunten.

Om deze ambitie waar te kunnen maken zijn maatregelen nodig. Binnen de werkgroep Spoor is daarom het document 'Overzicht maatregelen doorgaand spoor' opgesteld. Dit document voorziet in een overzicht van logistieke, infrastructurele en ruimtelijke maatregelen en kan gebruikt worden om oplossingsrichtingen te vinden voor knelpunten.

Het is de bedoeling om lokale overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico met behulp van dit document aan te pakken.

Basisnet Spoor in Overijssel

Overijssel krijgt wel te maken met het Basisnet Spoor. De tussenstand geeft echter nog geen definitieve keuze voor routes weer.

In Overijssel staan twee aandachtspunten ten aanzien van het groepsrisico in de figuur weergegeven, namelijk Almelo en Hengelo. Daarmee is niet gezegd dat in de overige kernen geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt voorzien. Met name moet daarbij worden gedacht aan Zwolle en Deventer en wellicht Oldenzaal.

Bovendien is nog niet aan te geven welke van de varianten wordt gekozen. Eén van de varianten voorziet in het gebruik van de lijn Zutphen – Hengelo. Dit verschuift de risico's (deels) van de lijn Deventer – Hengelo naar de lijn Zutphen – Hengelo.

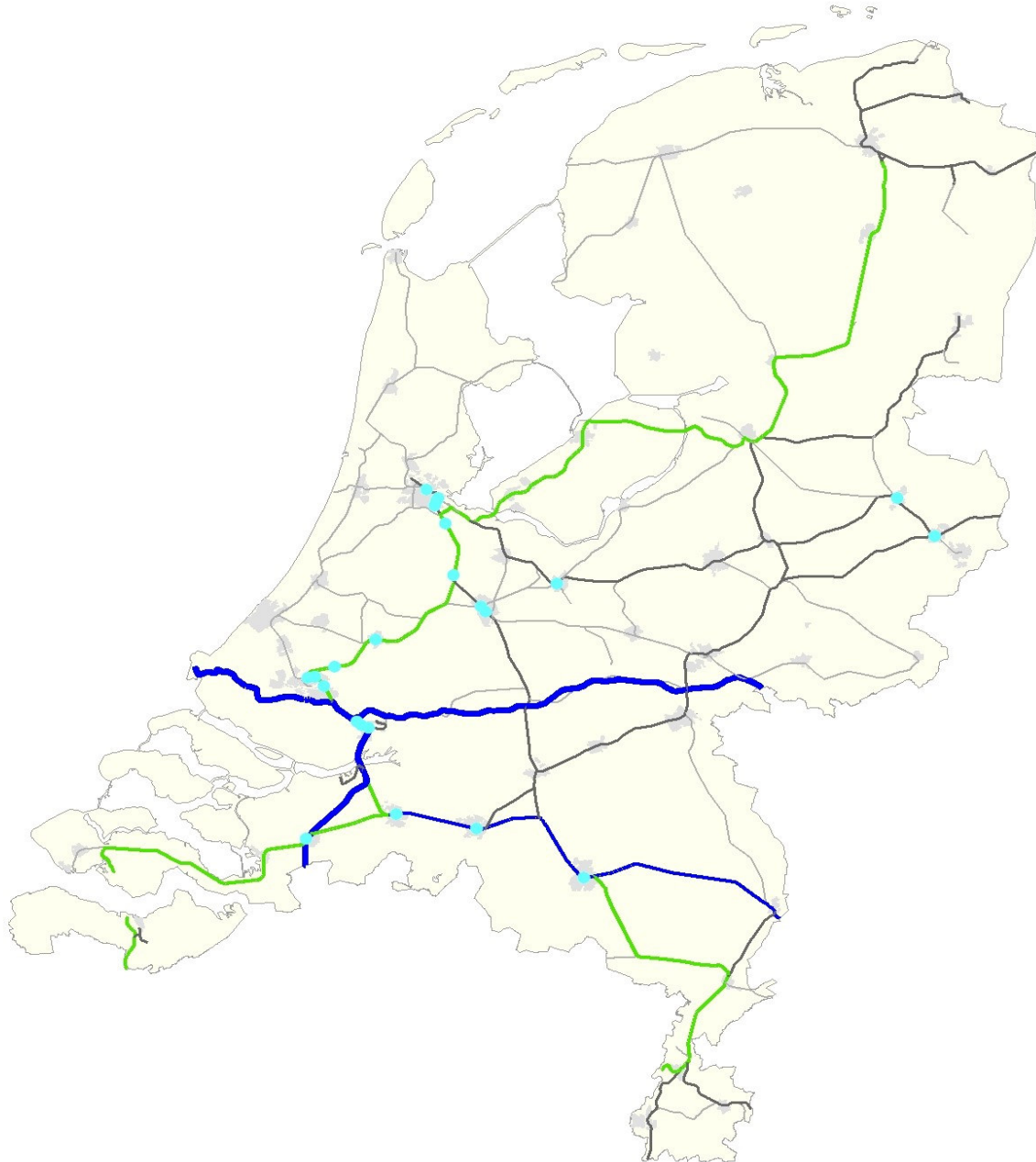
In alle varianten moet echter rekening worden gehouden met vervoer van gevaarlijke stoffen over de lijn Deventer – Almelo – Hengelo – Duitsland en de lijn Deventer – Zwolle. Op de achtergrond speelt de wens van het bedrijfsleven voor meerdere grensovergangen voor het railtransport van goederen, ondermeer naar Noord-Europa. Twente is daarbij als corridor naast de Betuwelijn in beeld.

Zwolle blijft een belangrijk punt in het vervoer naar het noorden vanwege het ontbreken van alternatieven.



Figuur 1: Stationsgebied Almelo (Bron: www.fortezza-almelo.nl)

Risico's bij ongewijzigd beleid



Figuur 2: Plaatsgebonden risico en Groepsrisico bij ongewijzigd beleid 2020: de kleuren breed blauw, blauw, groen, en grijs geven achtereenvolgens een afname van de berekende PR 10-6-contouren aan. Op de grijze lijnen valt de PR 10-6-contour binnen het spoor. De lichtblauwe stippen geven de locaties met de hoogste groepsrisico's aan (bron: Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2008).

Ambitie Basisnet Spoor 2020



Figuur 3: Ambitie van de Werkgroep Spoor voor 2020: de kleuren breed blauw, blauw, groen en grijs geven achtereenvolgens een afname van de berekende PR 10-6-contouren aan. Op de grijze lijnen valt de PR 10-6-contour binnen het spoor.

Planning Spoor

Het Basisnet Spoor moet uiteindelijk eind 2009 worden opgeleverd. Tot die tijd moet er nog veel gebeuren.

Eind 2009 moet het Basisnet Spoor volledig zijn uitgewerkt. Het grote aantal varianten en de daarbij horende knel- en aandachtspunten moet goed worden bekeken. Ondanks herrouteren zullen er knelpunten overblijven waarvoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Het RIVM kijkt nog naar het effect van aanvullende maatregelen. Ook wordt door het bedrijfsleven en het ministerie van V&W gekeken in hoeverre het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen haalbaar is. Deze maatregel heeft waarschijnlijk veel invloed op het groepsrisico.

De verwachting is dat overleggen met gemeenten over de lokale maatregelen in de eerste helft van 2009 worden uitgevoerd. Op basis daarvan kan een kosten-baten-analyse worden opgesteld.

In de tweede helft van 2009 moet het Basisnet Spoor vervolgens aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Theo Rietkerk in bestuurlijke stuurgroep Basisnet

Omdat de Basisnetten Weg en Water in concept gereed zijn, is de bestuurlijke stuurgroep opgestart. Namens het IPO zitten hier ook een aantal vertegenwoordigers in. Theo Rietkerk neemt ook zitting in de stuurgroep.

Nu de einddocumenten van de Basisnetten Weg en Water naar de Tweede Kamer zijn gestuurd, is een bestuurlijke stuurgroep opgestart. Vertegenwoordigers van alle partijen op bestuurlijk niveau nemen zitting in deze stuurgroep.

Namens het IPO heeft Theo Rietkerk toegestemd in de stuurgroep zitting te nemen. Theo Rietkerk is gedeputeerde van de Provincie Overijssel en heeft onder andere ruimtelijke ontwikkeling in zijn portefeuille. In de bestuurlijke stuurgroep richt hij zich op de gevolgen van het Basisnet in relatie tot de ruimtelijke ordening.

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



Figuur 4: Stationsgebied Zwolle