

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 periode van stilte is er dan de derde nieuwsbrief over het Basisnet. Deze nieuwsbrief staat vol interessante onderwerpen naar aanleiding van de voortgangsrapportage van het ministerie van V&W aan de Tweede Kamer. Het Basisnet Spoor staat volop in de belangstelling als gevolg van de nieuwe marktverwachtingen voor het spoorvervoer. In deze nieuwsbrief treft u een aantal artikelen aan die ingaan op de discussie die op dit moment rond het Basisnet Spoor spelen.

Naar aanleiding van de marktverwachtingen heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden met gemeenten in Overijssel. Meer hierover verderop in de nieuwsbrief.

Ook de andere Basisnetten hebben niet stilgestaan. Voor de weg zijn in de afgelopen tijd tellingen en risicoberekeningen verricht en het concept voor het Basisnet Water ligt bij de themagroepen.

Veel onderwerpen kortom, dus lees snel verder voor de laatste ontwikkelingen.

In deze nieuwsbrief onder andere:

- Risicoberekeningen Basisnet;
- Nieuwe vervoersprognoses spoor;
- Bijeenkomst Overijssel;
- Toekomstscenario's voor spoorvervoer in Overijssel;
- Tellingen weg;
- Planning Basisnet.



Risicoberekeningen Basisnet

Op basis van vervoersprognoses voor spoor, water en weg worden risicoberekeningen uitgevoerd. Indien knelpunten worden geconstateerd, wordt eerst naar generieke oplossingen gezocht. Resterende knelpunten worden in een lokaal overleg besproken.

Binnen het project Basisnet worden op basis van lange termijn verwachtingen en de ruimtelijke plannen van gemeenten risicoberekeningen uitgevoerd.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water waren de oude prognoses nog actueel. Voor weg en spoor zijn recent nieuwe marktverwachtingen voor de lange termijn opgesteld.

De risicoberekeningen dienen de knelpunten inzichtelijk te maken. Zowel plaatsgebonden risico als groepsrisico worden daarin meegenomen.

Mochten de berekeningen overschrijdingen aanduiden, dan wordt allereerst naar generieke oplossingen gekeken om hier mee om te gaan. Generieke oplossingen zijn bijvoorbeeld het aanwijzen van andere routes, dag-/nachtrijden, etc.

Wanneer deze oplossingen tot knelpunten elders leiden of in het geheel niet mogelijk zijn, dan wordt per knelpunt een lokaal overleg ingesteld. Met de lokaal belanghebbenden (gemeenten) wordt gekeken naar maatwerk om met het knelpunt om te gaan. Mogelijkheden voor zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en beheersbaarheid worden dan ook bekeken. Knelpunten waarin er problemen zijn ontstaan doordat het bevoegd gezag geen rekening heeft gehouden met de geldende risiconormen, worden echter niet binnen het Basisnet opgelost. Dit geldt tevens voor situaties waarin een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico is geaccepteerd door het bevoegd gezag.

In de vorige nieuwsbrief is reeds aandacht besteed aan de uitkomsten van de risicoberekeningen voor het Basisnet Water. Voor Overijssel zaten hier geen knelpunten in.

De berekeningen voor het wegvervoer vinden plaats op basis van uitgevoerde tellingen langs de weg (zie verderop in deze nieuwsbrief) en de toekomstverkenning van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). De eerste resultaten daarvan zijn besproken in de vorige nieuwsbrief. De resterende wegvakken worden op dit moment nog bekeken.

Voor het spoorvervoer zijn tevens nieuwe marktverwachtingen uitgevoerd. Ook is veel tijd gestoken in het achterhalen van de ruimtelijke plannen rond het spoor. Elke gemeente is via meerdere consultatieronden in de gelegenheid gesteld haar plannen rond het spoor aan te melden bij het Basisnet. Met deze plannen wordt rekening gehouden bij het berekenen van de risico's.



Deze berekeningen worden echter op dit moment nog uitgevoerd. Naar verwachting zal de analyse voor spoor eind december voltooid zijn. Indien tijdig bekend zullen de knelpunten in de volgende uitgave van de nieuwsbrief worden opgenomen.

Nieuwe lange termijn prognoses vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

ProRail heeft nieuwe beleidsvrije marktverwachtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgesteld. Deze prognoses zijn de input voor risicoberekeningen die in het kader van het Basisnet worden uitgevoerd.

ProRail heeft onlangs, mede naar aanleiding van de ontwikkeling van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen, nieuwe prognoses voor de lange termijn opgesteld.

De nieuwe marktverwachting laat een forse toename zien van het vervoer. Rond het jaar 2020 worden nu circa 127.000 tot 137.000 wagons gevaarlijke stoffen per jaar verwacht op het Nederlandse spoorweginet, terwijl in de verwachting van 2003 nog werd uitgegaan van 54.000 wagon.

Dit komt doordat er in 2003 nog geen inzicht was in het extra vervoer als gevolg van een Tweede Maasvlakte. Bovendien is er uitgebreider onderzoek gedaan naar de verwachtingen van de marktpartijen. De cijfers vallen daardoor ten opzichte van de prognoses uit 2003 hoger uit.

In een second opinion heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteit aangegeven dat de nieuwe marktverwachting plausibel is en dat deze aan de bovenkant van de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zit.

Het gaat echter om beleidsvrije marktverwachtingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De prognose geeft een indicatie van de ontwikkeling van de totale vervoersstroom van gevaarlijke stoffen.

De prognose geeft een verwachting weer en biedt daardoor geen garantie voor de werkelijke vervoerscijfers. Allerlei onvoorziene marktomstandigheden kunnen ertoe leiden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zich heel anders ontwikkelt.

Bovendien is de marktverwachting 'beleidsvrij', waardoor er geen rekening is gehouden met overheidsingrijpen. De ontwikkeling van het Basisnet Spoor is juist een maatregel waarmee het sturen van aard en omvang van vervoersstromen mogelijk wordt. Het is daardoor niet gezegd dat de marktverwachting uit de prognoses één op één wordt omgezet in een gebruiksruimte van het Basisnet. Het is dus mogelijk dat de gebruiksruimtes van routes in het Basisnet lager of juist hoger uitvallen dan de marktverwachtingen.

Zekerheid is er daarom pas op het moment dat het Basisnet Spoor wordt vastgesteld. Vanaf dat moment kunnen de gebruiksruimtes worden gehanteerd als onderbouwing voor risicoberekeningen.

Bijeenkomst Provincie Overijssel

Vanwege nieuwe toekomstcijfers voor het spoor en de discussie daaromtrent heeft de Provincie Overijssel een bijeenkomst gehouden voor gemeenten met een woonkern langs het spoor. Een impressie van de bijeenkomst.

Vanwege de mogelijke consequenties van de nieuwe vervoersprognoses voor het spoor organiseerde de Provincie Overijssel op 31 oktober jl. een bijeenkomst voor gemeenten die te maken hebben met een doorgaande spoorlijn met transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom van een kern.

Tijdens de bijeenkomst werden de gemeenten bijgepraat over de relevante aspecten van de Basisnetten Weg en Spoor. Eric Broens, vertegenwoordiger namens het IPO in de werkgroep Weg van het Basisnet en werkzaam bij de Provincie Overijssel, gaf een presentatie over het Basisnet Weg. Herman Aalderink, vertegenwoordiger namens de VNG in de werkgroep Spoor en werkzaam bij de gemeente Hengelo, verzorgde een presentatie over het Basisnet Spoor.

De bijeenkomst was goed bezocht en tijdens de verschillende onderdelen ontstond een open discussie over verschillende aspecten van de beide Basisnetten en de consequenties voor de gemeenten in Overijssel.

Basisnet Weg

De presentatie over het Basisnet Weg liet zien dat het Basisnet Weg vergevorderd is, maar dat er over een aantal punten nog duidelijkheid moet komen, zoals het toepassen van het plasbrandaandachtsgebied, de handhaving van de gebruiksruimtes en de omgang met tunnels, overkappingen en wegverbredingen in het Basisnet. Duidelijk is al wel dat er in heel Overijssel geen knelpunten ontstaan ten aanzien van het plaatsgebonden risico op basis van de vervoersprognoses, zelfs niet bij een groei van twee maal de prognoses. Alleen op de A28 nabij Zwolle kan een knelpunt ontstaan als alle ruimtelijke plannen en twee maal de prognoses worden meegenomen.

Basisnet Spoor

Uit de presentatie over het Basisnet Spoor bleek wederom de complexiteit die rond deze modaliteit speelt. Dit zorgt ook voor de vertraging die de werkgroep Spoor heeft opgelopen ten opzichte van de andere modaliteiten. In de presentatie werd tevens ingegaan op de nieuwe marktverwachtingen van ProRail in Overijssel. De cijfers blijken aanzienlijk hoger te liggen ten opzichte van de prognoses uit 2003. Met name op de lijn Deventer – Duitsland worden meer gevaarlijke stoffen verwacht.

Over het Basisnet Spoor werd uitgebreid gediscussieerd, waarbij een aantal punten centraal stonden:

- de rol van de Betuweroute;
- de nieuwe vervoersprognoses;
- de aanpak van knelpunten.

Er werden vraagtekens geplaatst bij de oorspronkelijk beoogde rol van de Betuweroute. De capaciteit van het aansluitende Duitse net is niet toereikend. Bovendien bestaat de vrees dat het bedrijfsleven zoveel mogelijk routealternatieven open wil houden. Gemeenten gaven tijdens de bijeenkomst aan dat ruimtelijke plannen jarenlang zijn verantwoord op basis van zeer lage prognoses. Het terugdraaien van deze plannen is niet meer mogelijk.

De discussie leidde uiteindelijk tot een gezamenlijke conclusie:

- Voor de lijn Deventer – Duitsland moet worden vastgehouden aan de status van een categorie 3 route (geen beperkingen ruimtelijke ordening, beperkt vervoer).
- De Betuweroute dient een centrale rol te spelen door het vervoer van gevaarlijke stoffen te faciliteren en de route Deventer – Duitsland te ontlasten.
- Voor de geplande categorie 2 routes in Overijssel is het essentieel het belang van lokale maatregelen, zoals het lokaal verlagen van de snelheid, te benadrukken.

De bovenstaande punten worden aan de werkgroep Spoor van het Basisnet kenbaar gemaakt.

VNG reageert op prognoses spoor

De VNG uit haar bezorgdheid over de status van de nieuwe prognoses voor het spoor in een brief aan de Minister.

Met de komst van de nieuwe vervoersprognoses van ProRail is onduidelijkheid ontstaan over het gebruik van vervoersgegevens bij ruimtelijke plannen. De VNG is van mening dat de vervoersprognoses van belang kunnen zijn om een toekomstvast en knelpuntvrij Basisnet te ontwikkelen. In een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 november verzoekt de VNG echter om de nieuwe prognoses niet aan gemeenten als input voor risicoberekeningen van ruimtelijke plannen te adviseren. De prognoses zouden leiden tot grote beperkingen in binnenstedelijke gebieden. Het draagvlak voor het Basisnet bij gemeenten zou daarmee in gevaar kunnen komen.

Minister en Brabant maken afspraken over vervoer gevaarlijke stoffen

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM trekken ruim 6 miljoen euro uit om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Zuid-Holland en het zuiden van Nederland te vergroten.

Aanleiding voor de afspraken is de bezorgdheid van gemeenten en provincies langs de Brabantroute over de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen op deze route.

Op 14 november hebben de ministers Eurlings en Cramer afspraken gemaakt met bestuurders van provincies langs de Brabantroute. De maatregelen bestaan bijvoorbeeld uit het verbeteren van seinen om roodlicht passages te voorkomen en voorzieningen voor brandweer en andere hulpverleners. Ook is afgesproken dat in overleg met bedrijven de Brabantroute zoveel mogelijk wordt ontlast, door gebruik te maken van de Betuweroute.

In overleg met Shell zijn hierover reeds afspraken gemaakt. Shell zal in de toekomst voor het vervoer richting Duitsland gebruik maken van de Betuweroute.

In het Basisnet zal getracht worden de Brabantroute zoveel mogelijk te ontlasten.

Spoorvervoer in Overijssel

De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Overijssel en met name langs Deventer – Almelo – Hengelo – Duitsland kan volgens verschillende scenario's verlopen afhankelijk van de mogelijkheden van de Betuweroute.

De Betuweroute wordt door velen als de hefboom gezien voor de oplossing van de problemen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De Betuweroute is een spoorlijn voor een specifieke doelgroep – het goederenvervoer – en is met name vanuit het oogpunt van externe veiligheid een uitermate geschikte verbinding. De spoorlijn geldt als 'de veiligste spoorlijn van Europa' en voert, in tegenstelling tot de historische routes, niet door bebouwde kernen.

Er is echter één belangrijk knelpunt, namelijk de aansluiting tussen het Nederlandse en Duitse spoorwegennet. In Duitsland sluit de Betuweroute aan op de gemengde spoorlijn bij Emmerich met een beperkte capaciteit. Afspraken met Duitsland over de uitbreiding van het spoorwegennet zijn gemaakt, maar een oplossing wordt niet op de korte termijn gerealiseerd. Tot die tijd geldt een beperkte capaciteit op het traject. Het teveel aan aanbod aan vervoer zal daardoor via Zutphen, Deventer, Almelo, Hengelo richting Duitsland worden omgeleid. Bovendien blijft de verbinding via Bad Bentheim aantrekkelijk voor bestemmingen in Noord-Duitsland.

Voor Overijssel kan dit betekenen dat in de eerstkomende jaren een daling van het aantal transporten wordt voorzien totdat de capaciteit van het Duitse net is bereikt. Op dat moment zal de route via Deventer wederom een groei laten zien, gezien de groei van de totale vervoersstroom van gevaarlijke stoffen.

Maatregelen, waardoor gevaarlijke stoffen voornamelijk over de Betuweroute worden vervoerd, worden bekeken. Het is niet duidelijk in hoeverre deze maatregelen mogelijk zijn en hoe effectief zij zijn. Ook is niet bekend welk scenario zich ontplooit als de capaciteit van het Duitse net wordt uitgebreid.

Op dit moment is wel duidelijk dat de Betuweroute niet de rol gaat innemen die oorspronkelijk was toebedeeld. In die rol zou de Betuweroute al het doorgaande verkeer van de grensoverschrijdende route door Overijssel wegtrekken. Inmiddels blijkt dat dit scenario niet realistisch is. Overijssel dient dus rekening te houden met een groeiscenario voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ten opzichte van de huidige situatie. De oude vervoersprognoses, waarbij voor de lijn Deventer – Duitsland werd uitgegaan van alleen bestemmingsverkeer, geven in ieder geval geen realistisch beeld van de lange termijn verwachtingen (zoals ook is aangegeven tijdens de informatiebijeenkomst van het Basisnet op 28 juni j.l.).



Oefening op de Betuweroute
Bron: www.112rivierenland.nl

Tellingen transport over de weg

Voor het Basisnet Weg zijn tellingen op een groot aantal wegen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn beschikbaar voor gemeenten.

Om de Basisnetroutes door te kunnen rekenen, zijn tellingen uitgevoerd langs doorgaande routes. Met behulp van videoapparatuur zijn gedurende twee weken (één week voor drukke routes) alle oranje borden geregistreerd. Met behulp van computersoftware zijn de UN-nummers automatisch uitgelezen en zijn de cijfers geëxtrapoleerd naar jaarintensiteiten.

Op dit moment zijn alle tellingen uitgevoerd en zijn de gegevens verwerkt. Voor gemeenten zijn de tellingen op te vragen. De gegevens kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden als input voor risicoberekeningen bij ruimtelijke plannen langs wegen.

In Overijssel zijn onder andere tellingen verricht op de volgende wegen:

- A1
- A28
- A32
- A35
- N18
- N34
- N35
- N36
- N48
- N50
- N332
- N347
- N348
- N350
- N377

De nieuwe telgegevens zijn betrouwbaarder dan de gegevens uit de risicoatlassen (2001) vooral vanwege de duur van de telling. De oorspronkelijke telling vond plaats gedurende acht uur. De nieuwe tellingen zijn gebaseerd op een volcontinue telling gedurende veertien dagen.

Uit de tellingen komt naar voren dat over het algemeen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is toegenomen, maar dat dit voornamelijk veroorzaakt wordt door een toename van de brandbare vloeistoffen (diesel/benzine). Het vervoer van LPG ligt redelijk in de lijn met de risicoatlas van 2001.

Mocht er interesse zijn in informatie over tellingen, neemt u dan contact op via m.reefhuis@regiotwente.nl. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat is daarnaast bezig met het opzetten van een website. Het is de bedoeling dat de telgegevens uiteindelijk ook via deze website kunnen worden gedownload.



Bron: www.tctubantia.nl

Planning Basisnet

Vanwege de complexe situatie rond het Basisnet Spoor is de planning bijgesteld. Volgens planning zou het Basisnet eind 2008 aan de Tweede Kamer kunnen worden voorgelegd.

In verband met de complexiteit van het onderwerp en de intensieve betrokkenheid van alle betrokken partijen kost de realisatie van het Basisnet veel tijd. De oorspronkelijke ambitie om het Basisnet eind 2007 aan te bieden aan de Tweede Kamer wordt niet gehaald. Aangezien de ontwikkeling van voornamelijk het Basisnet Spoor meer tijd kost dan voorzien, is de planning aangepast. Dit wordt veroorzaakt doordat het spanningsveld tussen de ruimtelijke ordening, economische belangen en veiligheid van burgers het meest tot uiting komt bij het spoorvervoer.

Het Basisnet Water is aan het eind van dit jaar zo goed als gereed. Alleen een kosten-batenanalyse en de juridische vastlegging komen dan nog aan bod.

Ook het concept Basisnet Weg zal tegen die tijd ter beoordeling bij de Themagroepen liggen.

Voor Spoor zouden de risicoberekeningen in december gereed kunnen zijn. Het eindconcept voor het Basisnet Spoor wordt vervolgens voorzien in de zomer van 2008.

Behandeling van de Basisnetten in de Tweede Kamer en vaststelling van de wet- en regelgeving zal pas vanaf dat moment kunnen plaatsvinden.

In de volgende uitgave

- Uitkomsten risicoberekeningen Basisnet Spoor;
- Uitkomsten risicoberekeningen Basisnet Weg.

De inhoud is onder voorbehoud van ontwikkelingen binnen het Basisnet op landelijk niveau. De volgende uitgave volgt begin 2008.

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

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

