

BASISNETTOOL

Welke ruimte geeft het Basisnet ?



21 november 2016



Geen Maatschappelijke
acceptatie “giftreinen”

CEFIC: Basic-net?
*Will I be allowed to
transport my dangerous
goods at all?*

BASISNET HAVENBREED

Rigide
ingrijpen
overheid?

Past die nieuwe klant wel?

Maasvlakte 2 = Meer transport

Alle modaliteiten – naar heel Europa

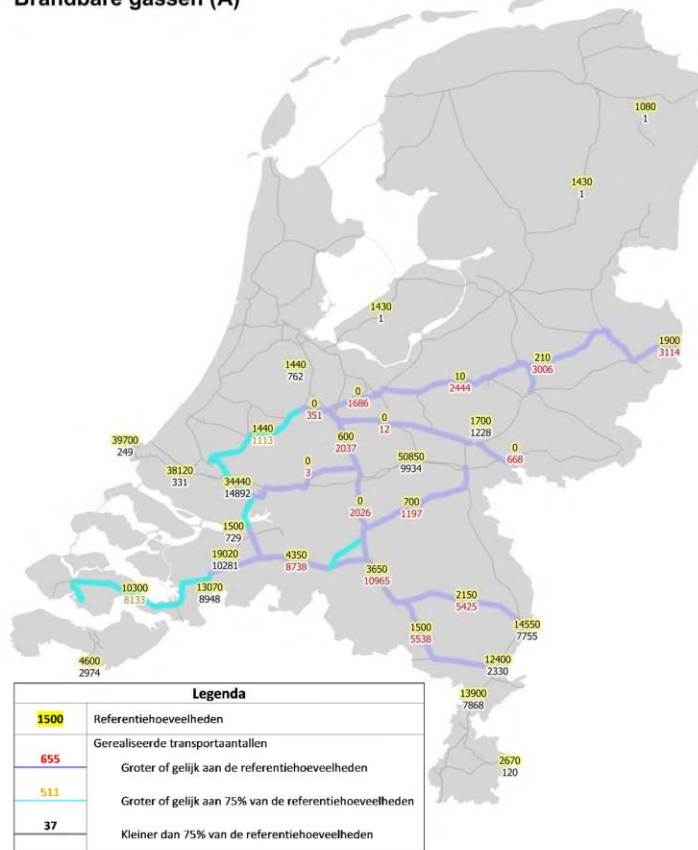


Onder het vergrootglas...

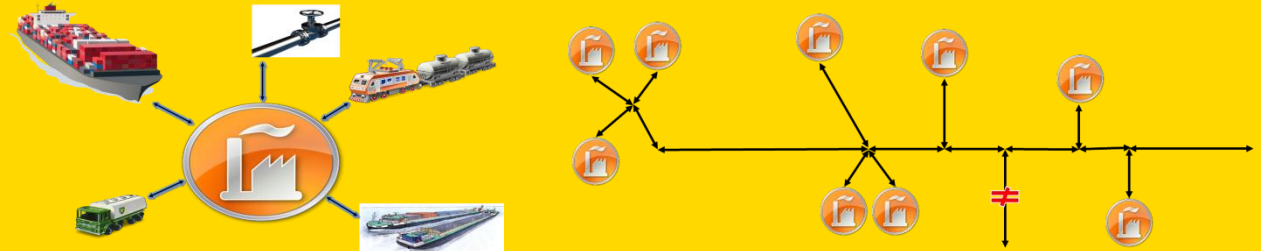
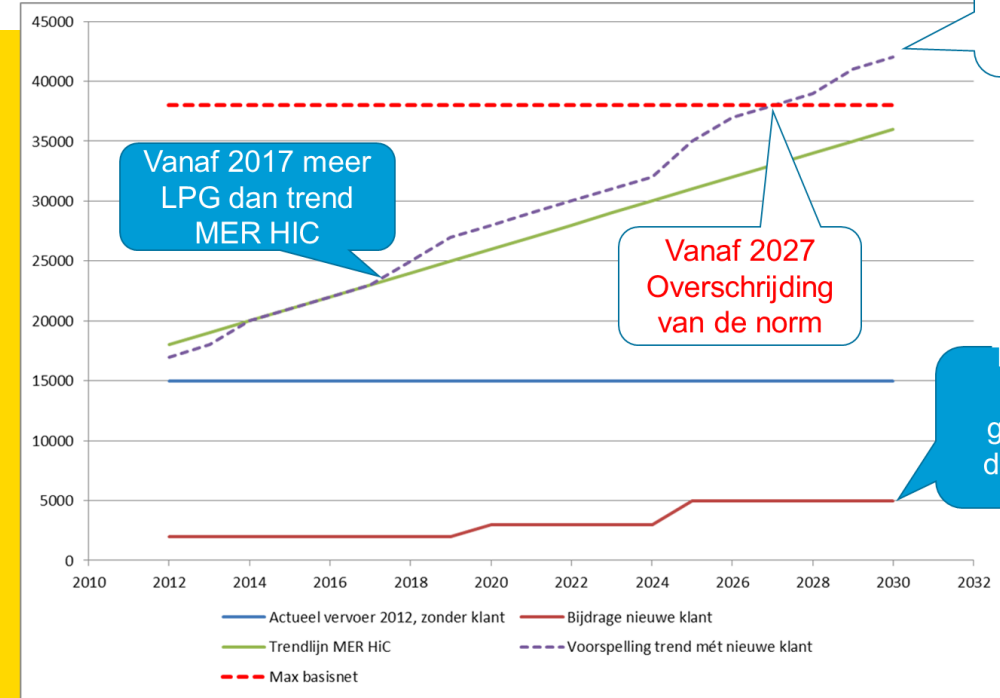


Niet toetsen achteraf – Maar voorspellen vooraf

Brandbare gassen (A)



Figuur 3: Transportgegevens stofcategorie A



Hoofdvraag:

Wat betekent de invulling van een kavel met een activiteit uit een bepaald deelsegment voor het vervoer van verschillende stofcategorieën uitgesplitst naar de verschillende modaliteiten en vervolgens voor de ruimte binnen het Basisnet (Basisnettoets)?

Basismodel: per modaliteit, traject, stofcategorie, deelsegment

2015: $A+B*C$

2040: $A+B*D+A*E$

KENTALLEN

Bottom-up benadering

Kentallen:

A: Huidige tellingen gevaarlijke stoffen (vervoersbewegingen)

B: Hectares van het in te vullen / te wijzigen kavel en de bijbehorende deelsegmenten

C: Productiefactor 2015: Toename/ha (o.b.v. verkeersproductie per stofcategorie per modaliteit 2015) als gevolg van invulling e/o verandering van een kavel met een specifiek deelsegment¹

D: Productiefactor 2040: Toename/ha (o.b.v. verkeersproductie per stofcategorie per modaliteit 2040) als gevolg van invulling e/o verandering van een kavel met een specifiek deelsegment

E: Autonome groei van 2015 naar 2040

Uitwerking onderzoek

Identificatie van relevante deelsegmenten

Hoofd-segment	Marktsegment	Deelsegment (productgroep)	Afkorting	Relevantie voor basisnet “..”		
				weg	water	spoor
[]	[]	[]	[]			
Non-bulk	Containers	Deepsea	dps	x		x
		Shortsea	shs	x		x
		Empty depots	emd			
	Breakbulk	Distriparken	dis			
		Overig stukgoed	ovs			
		RoRo	roro	x		x

Identificatie relevante stof categorieën

Basisnet ≠ ADR *Spoor ≠ weg/water*

Beschikbare gegevens: beoordeling en analyse

Verouderd

Niet specifiek

Identificatie key-spelers

Interviews

Vertrouwelijkheid

Resultaat onderzoek

Beoordeling basismodel voor olieterminals	
Verkeersproductie	De doorzet en wijze van transport van de terminals wordt bepaald door de klantvraag. Dit betekent dat de doorzet (aantal transportbewegingen) en de modalsplit per jaar kan verschillen. Voor de huidige situatie heeft ### wel gegevens maar deze willen zij niet beschikbaar stellen omdat het (concurrentie) gevoelige informatie is. De verkeersproductie wordt begrensd door de vergunningen. Hieruit zijn maximale hoeveelheden af te leiden (Maximale productiefactor). NB. Door meerdere vergunningen van olieterminals te analyseren kan worden beoordeeld of de berekende productiefactoren vergelijkbaar zijn en aldus een representatieve waarde kan worden afgeleid voor dit marktsegment.
Modal split	Zoals hierboven aangegeven is de modal split afhankelijk van de klant en kan daarmee per jaar verschillen. Over het algemeen kan wel worden geconcludeerd dat de aanvoer per binnenvaart, zeevaart en buisleiding plaatsvindt en de afvoer per zee-, binnenvaart en weg. Afvoer per spoor lijkt gering te zijn. De verhouding daartussen kan per jaar verschillen. Het is onduidelijk of deze verhouding ook per terminal verschillen. Analyse van de vergunningen geeft hier mogelijk inzicht in.
Aandeel GS	De transportbewegingen zijn gevaarlijke stoffen
Verhouding stof categorieën	De transportbewegingen zijn brandbare vloeistoffen.
<p><i>Conclusie: Het is niet direct mogelijk om voor het marktsegment 'onafhankelijke tankoverslag' en specifiek voor olieproducten het basismodel zoals voorgesteld af te leiden.</i></p> <p><i>Aanpak/alternatief:</i> <i>Er zijn heeft meerdere locaties voor opslag van olieproducten. Voor deze locaties kan op basis van de vergunde maximale transporten een maximale productiefactor worden afgeleid. Mogelijk kunnen hier ook andere vergelijkbare bedrijven bij worden betrokken. Deze waarde kan op basis van de realisatiecijfers worden getoetst. Hierbij is overigens ook inzicht nodig in de productiefactor voor andere marktsegmenten, om te beoordelen of de maximale productiefactor niet te worst case is (correctie bepalen).</i></p>	
Ontwikkelingen toekomst	
Verkeersproductie	Voor de olieterminals is het moeilijk te bepalen wat toekomstverwachting is. Dit is afhankelijk van de marktverwachting.
Modal split	Verschildt per jaar
Aandeel GS	Verschildt per jaar
Verhouding stof categorieën	Verschildt per jaar
Overige	-
<p><i>Conclusie: De maximale productiefactor van de huidige situatie kan ook in het toekomstmodel worden opgenomen waarbij de waarde wordt vermenigvuldigd met een marktverwachtingsfactor. De marktverwachtingsfactor kan mogelijk worden afgeleid van data van het havenbedrijf over marktverwachtingen van de olie-industrie.</i></p>	

Marktsegment	Relevant voor/ Productiefactor mogelijk			Stofcategorieën	Toelichting
	Weg	Water	Spoor		
Containers	ja/ja	nee/nee	ja/ja	Alle stofcategorieën	In het kader van het Basisnet is transport van containers met GS over water niet relevant
Chemie en bio-based industrie	ja/nee	ja/nee	nee?/nee?	Alle stofcategorieën	In toekomst dezelfde waarde; Industrie geeft aan spoor niet relevant; Klankbordgroep plaatst hier vraagtekens bij.
Ruwe olie & raffinage	ja/?	ja/?	?/?	Brandbare vloeistoffen en brandbare gassen	Conclusie over mogelijke productiefactor afhankelijk van resultaten interview met Shell Pernis.
Onafhankelijke tankoverslag	ja/ja	ja/ja	nee/ja	Alle stofcategorieën	Voor zowel de olietankopslagen als de tankopslagen voor chemische producten kan een <u>maximale</u> productiefactor worden afgeleid (obv vergunningen)
Gas en power	?/nee	?/nee	?/nee	Brandbare gassen	Transport zal hoofdzakelijk per buisleiding plaatsvinden.
Boeien en palen	nee/nee	ja/ja	nee/nee	Alle stofcategorieën	-

Conclusies en aanbevelingen

Productiefactoren (nog) niet mogelijk voor alle marktsegmenten

Vervolgonderzoek (aanvullende interviews en/of nadere analyse)

Productiefactor soms onzinnig (vb chemie)

Top-down benadering ipv bottom-up benadering :

- beperkt en overzichtelijk gebied, bijvoorbeeld Maasvlakte I en II
- één modaliteit (bijvoorbeeld weg, meest kritisch in risicoruimte)
- beperkt aantal stof categorieën (bijvoorbeeld toxisch, meest kritische binnen de ruimte van het Basisnet)

Basisnet Weg(wijzer) voor de Rotterdamse haven

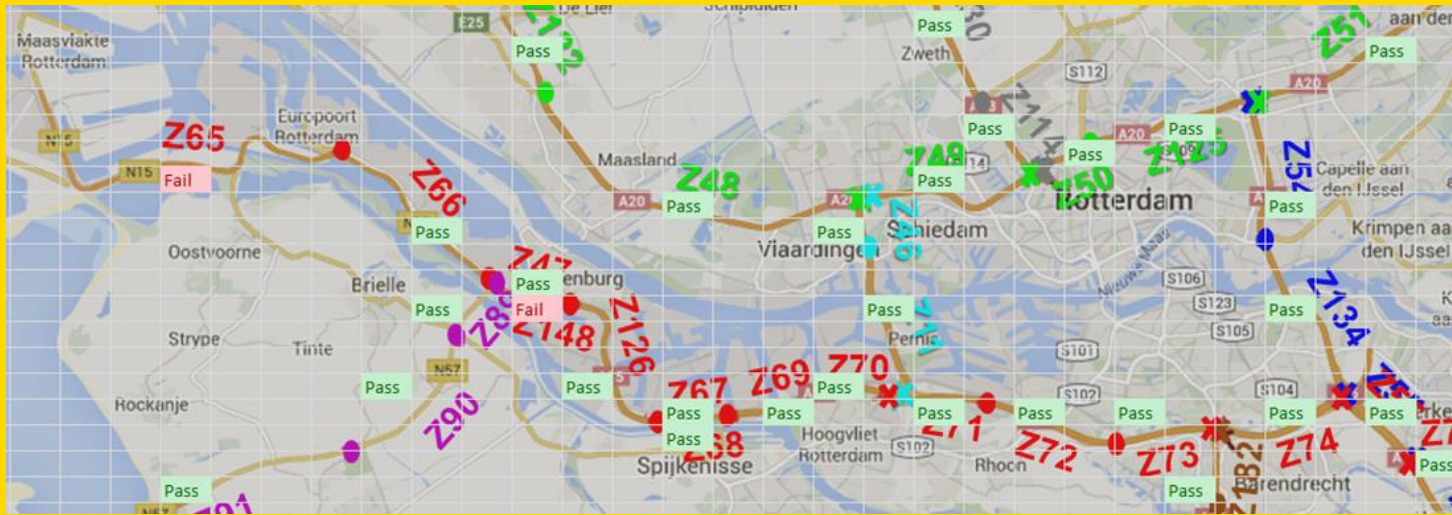
*“Hoe kunnen de consequenties van het Basisnet Weg op de huidige en toekomstige bedrijvigheid binnen de haven van Rotterdam inzichtelijk gemaakt worden, kijkend naar de beschikbare **gebruiksruimte** op de wegvakken in Rotterdam en de **onzekerheden** binnen het Basisnet Weg”*



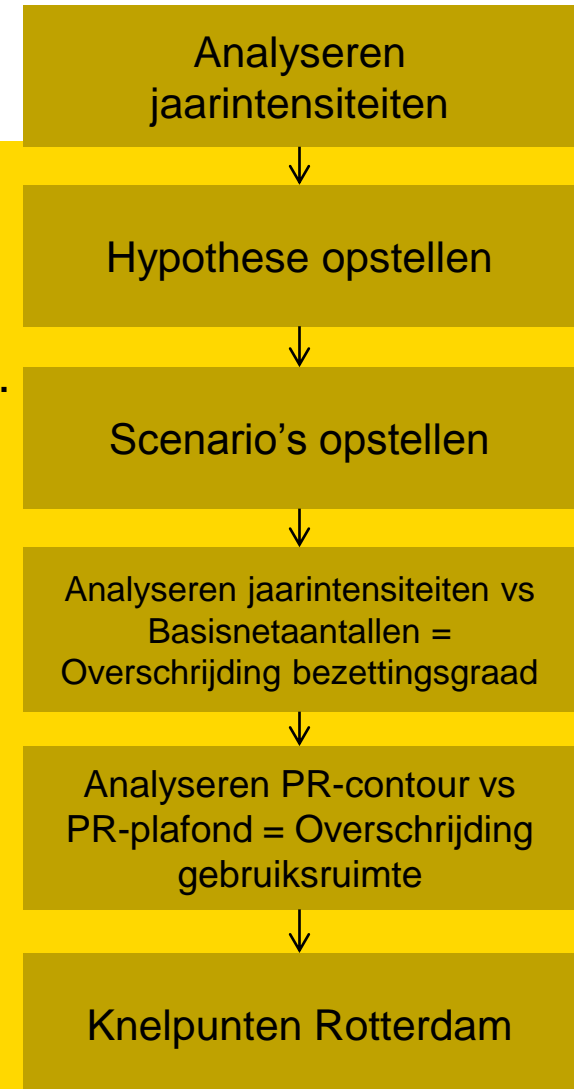
Knelpuntanalyse na doorlopen methode

GEBRUIKSRUIMTE

- Op wegvak Z65 is een overschrijding geconstateerd tijdens mijn onderzoek: Momenteel zijn nieuwe telgegevens 2016 beschikbaar voor wegvak Z65 wat resulteert in geen overschrijding.
- Op wegvak Z148 is een overschrijding geconstateerd door fout in PRplafond.



→ In Rotterdam blijkt de vermeende druk van het Basisnet Weg op de beschikbare gebruikruimte vrijwel afwezig

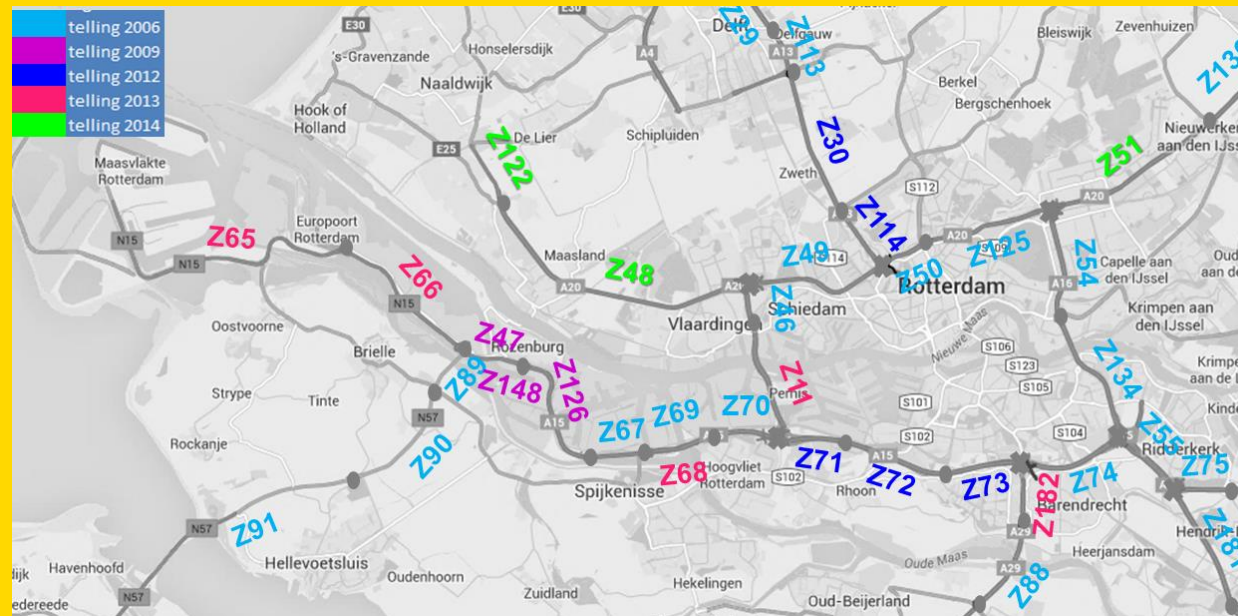


Analyse Basisnet Weg

Onzekerheden in de 'input' (risicobepaling) en 'output' (risicobeheersing) van het Basisnet Weg.



→ Gebaseerd op (gedateerde) telgegevens van één a twee weken telduur.



ONZEKERHEDEN

Analyse Basisnet Weg

Onzekerheden in de 'input' (risicobepaling) en 'output' (risicobeheersing) van het Basisnet Weg.



→ Basisnet PR-plafond \neq RBMII PR-plafond

Wegvak	Wegvak omschrijving	PR Basisnet	PR RBMII
Z148	N15: Omleidingsroute Thomassentunnel	27	80

Analyse Basisnet Weg

Onzekerheden in de 'input' (risicobepaling) en 'output' (risicobeheersing) van het Basisnet Weg.



→ Basisnet PR-plafond ≠ RBMII PR-plafond

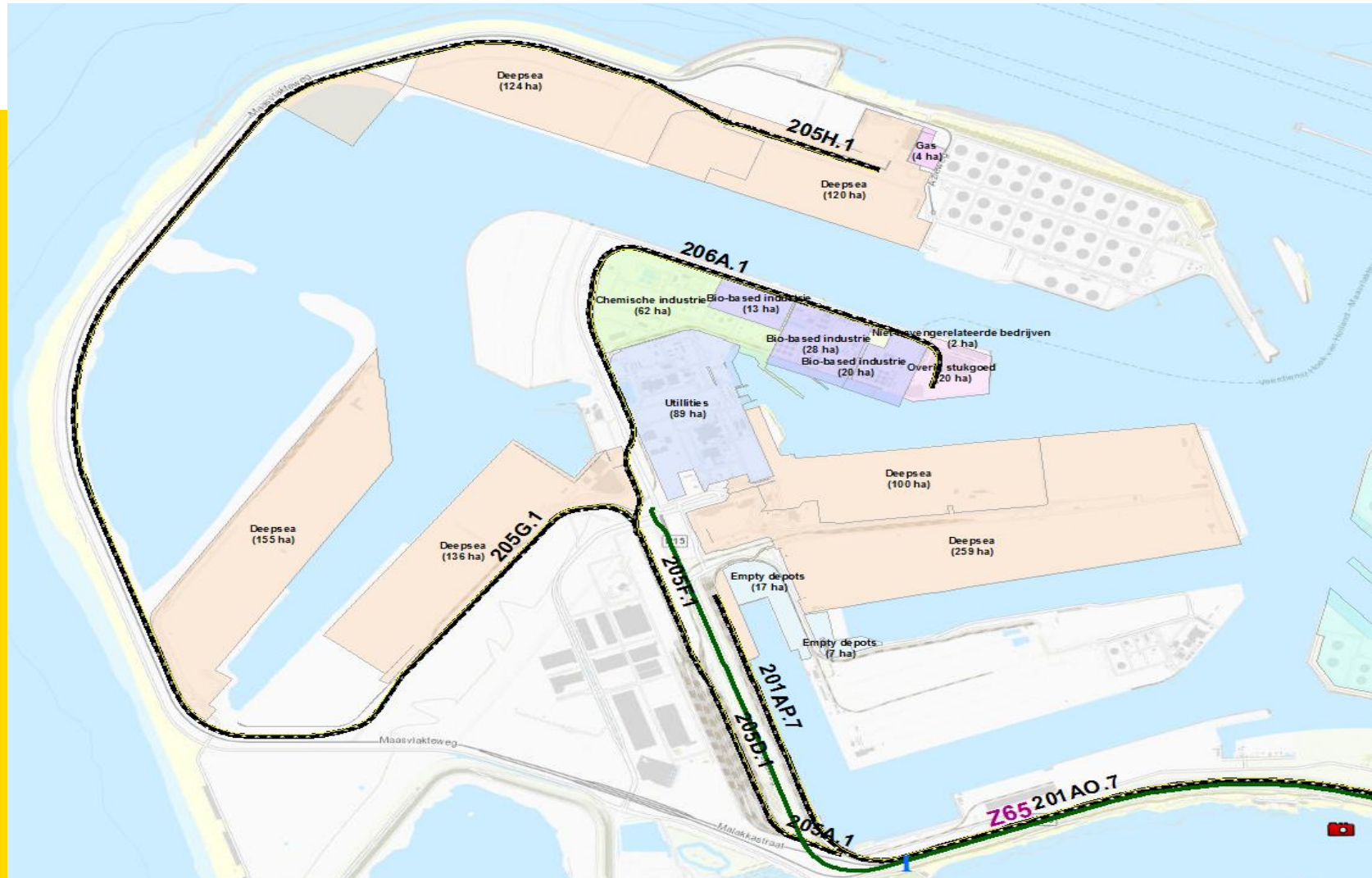


ONZEKERHEDEN

AANBEVELINGEN

1. Verbeteren van onzekerheden in risicobepaling en –beheersing van het Basisnet.
2. Invloed van de transportstromen afkomstig uit de haven van Rotterdam buiten het onderzoekskader onderzoeken.
3. Aanscherpen van de hypothesen en scenario's gebruikt bij het doorlopen van de methode.

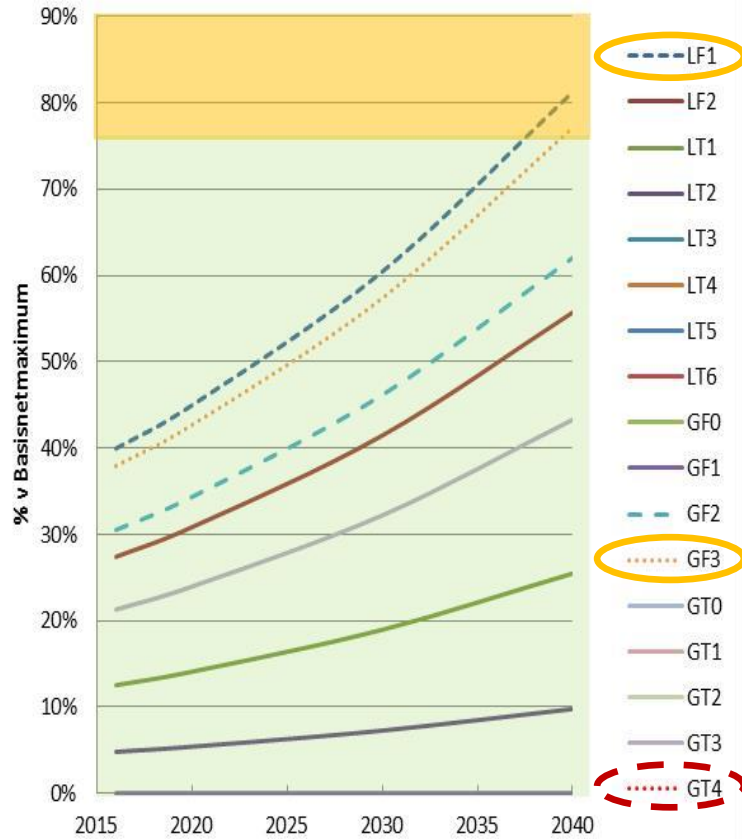
Basisnettool toegepast op de Maasvlakte



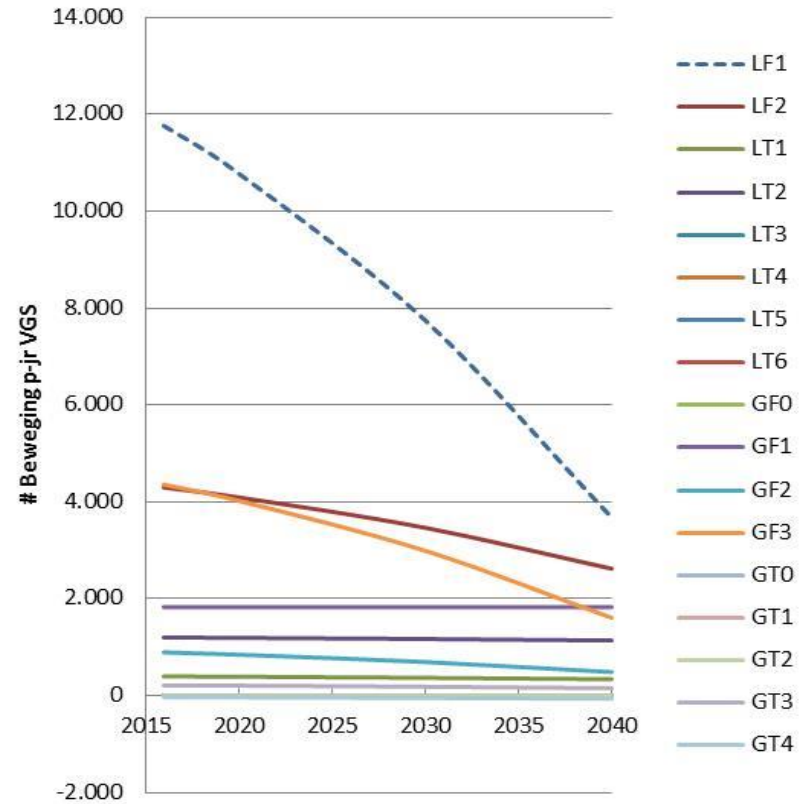
Voorlopige resultaten Basisnettool Maasvlakte

(weg Z65 en spoor 201AT)

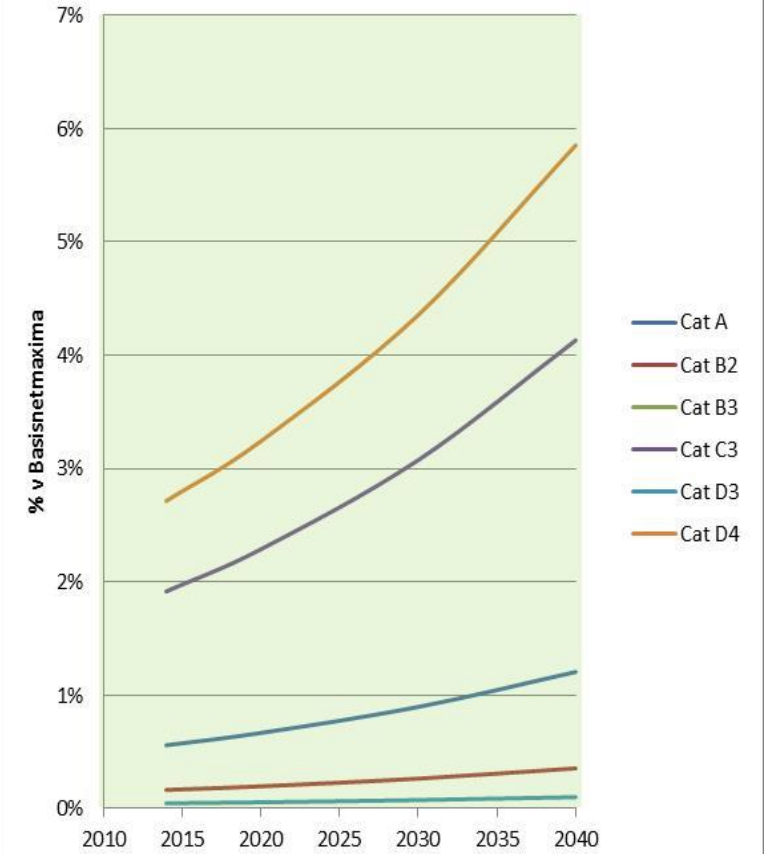
Ontwikkeling VGS weg bij 3% groei op telpunt Z65 (ontsluiting MV)



Prognose resterende ruimte VGS weg bij 3% groei op telpunt Z65 (ontsluiting MV)

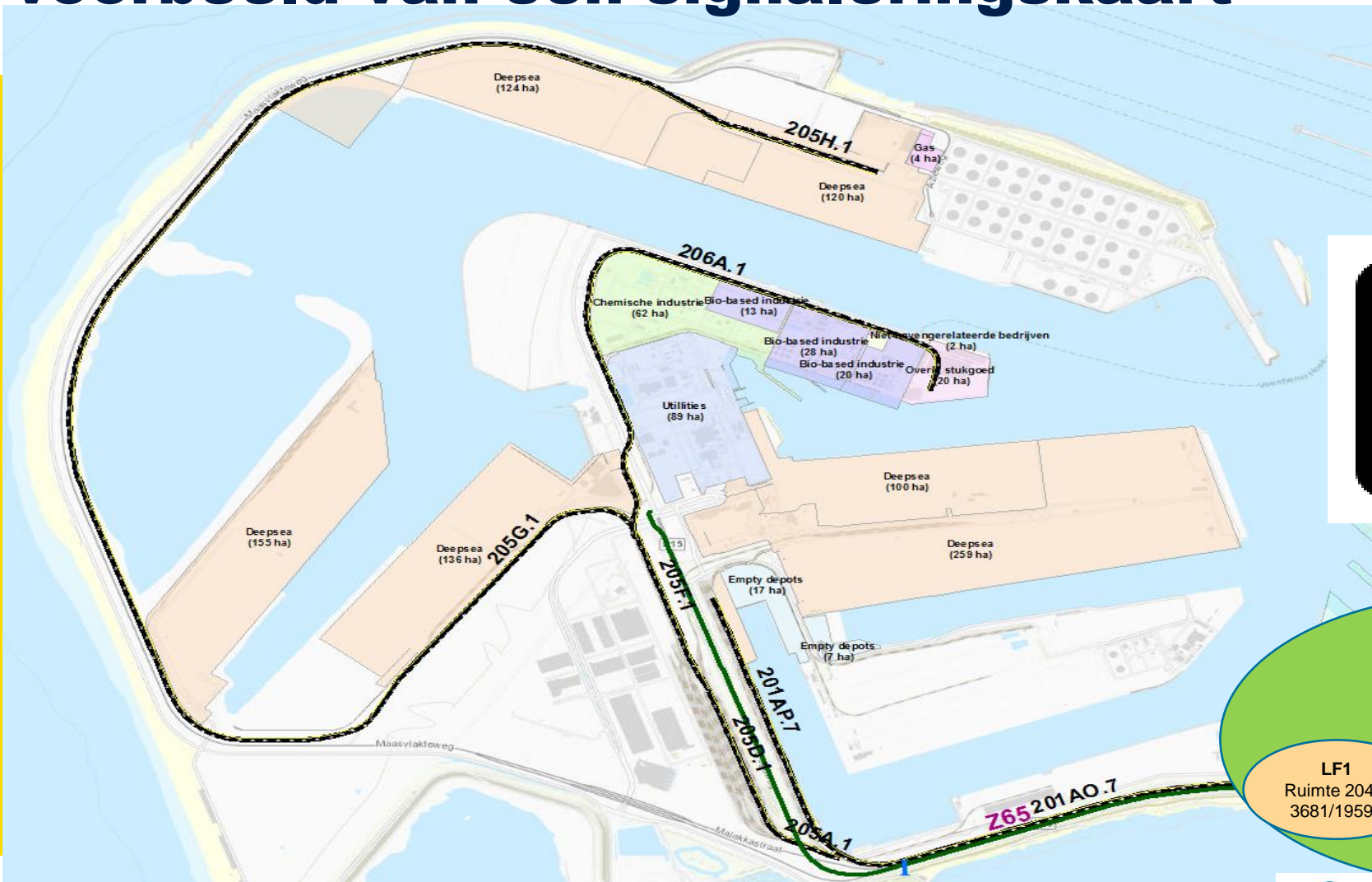


Ontwikkeling VGS spoor bij 3% groei op telpunt 201 AT (ontsluiting MV)

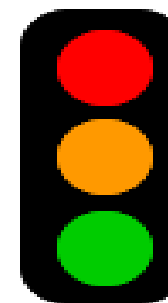


Doorberekening weg en spoor RBMII: geen overschrijding Basisnet afstanden op gekozen punten !

Concept voorbeeld van een signaleringskaart



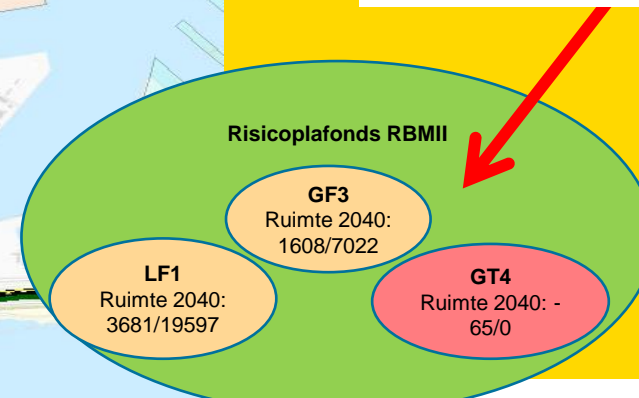
Signaleringsinfo



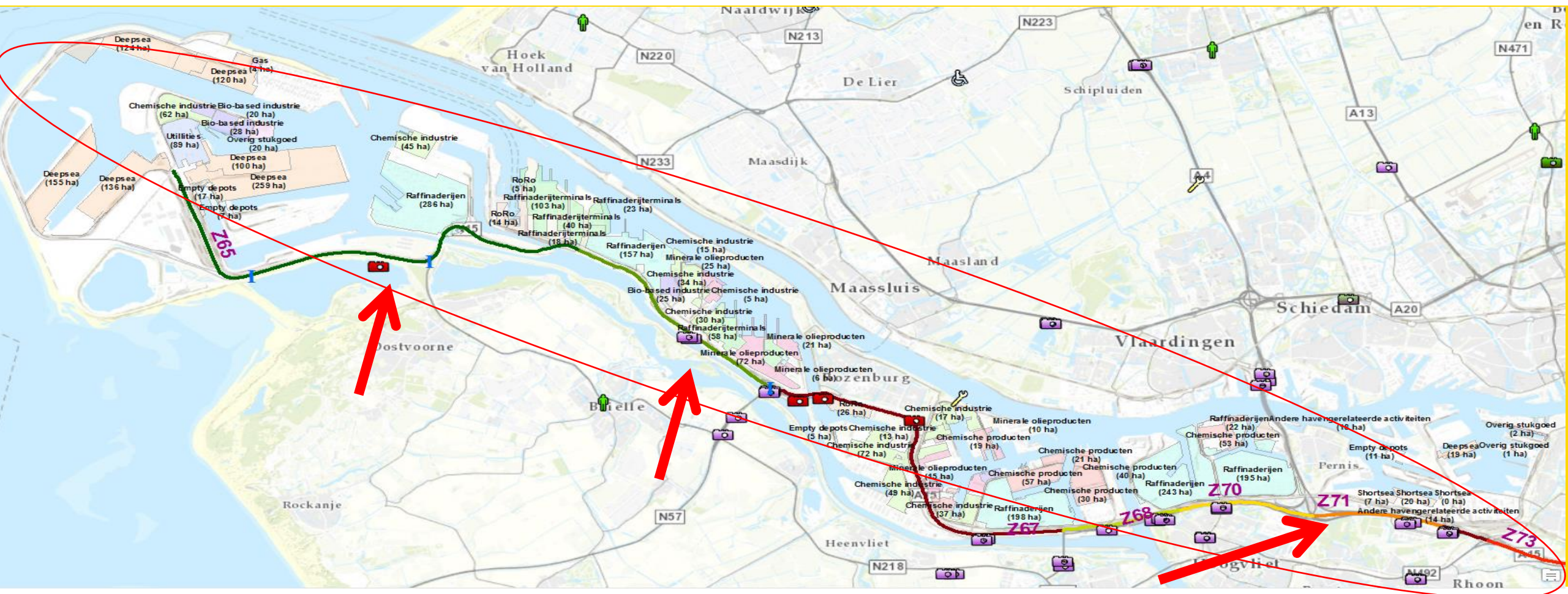
Rood: Overschrijding referentie-waarden Basisnet verwacht. In dit geval geen overschrijding van het risicoplafond na doorrekening met RBMII.

Oranje: >75% vd referentiewaarden

Groen: geen overschrijding vd referentiewaarde verwacht



Vervolg knelpuntanalyse, betere data en samenwerking RWS



Knelpuntanalyse

- Aantal wegvakken wel een overschrijding bij 3% groei maar niet bij 1 %
- Spoor geen overschrijding binnen HIC

Dilemma's

- Betere data nodig
- Geen tool voor berekening risico binnenvaart
- Impact op rest v Nederland