

Second opinion bij de studie van de Provincie Groningen 'Vervoer basisnet relevante gevaarlijke stoffen over weg en spoor naar chemiepark Delfzijl en de Eemshaven'

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

September 2008

Meer weten over mobiliteit.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst: Jan Francke

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro, Ministerie van VenW
ISBN: 978-90-8902-052-9

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125, Den Haag

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 351 1965

Fax: 070 351 7576

Website: www.kimnet.nl

E-mail:

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Aanleiding en achtergrond 5
2. Prognosemethodiek Groningen leidt tot overschatting en daardoor tot minder efficiënte 6
3. Aannames zijn niet allemaal plausibel of duidelijk 8

Literatuur 10

Samenvatting

Prognosemethodiek Groningen leidt tot overschatting en daardoor tot minder efficiënte beleidskeuzes

In de methodiek wordt aangenomen dat de niet ingevulde bestemmingsplancapaciteit in Delfzijl en Eemshaven maximaal wordt gebruikt voor (petro-)chemische bedrijven die vervoer van gevaarlijke stoffen genereren.

Aannames zijn niet allemaal plausibel of duidelijk

Onduidelijk is hoeveel hectare er nog niet ingevuld is van de bestemmingsplancapaciteit in Delfzijl en Eemshaven en hoe zich dit verhoudt tot de uitgifte in de afgelopen decennia. Het is in elk geval niet plausibel dat er op korte of middellange termijn meer dan 300 hectare uitgegeven zal worden ten behoeve van (petro)chemische industrie.

1.Aanleiding en achtergrond

Op verzoek van het team Veilig Transport van het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een second opinion uitgevoerd op de studie 'Vervoer basisnet relevante gevaarlijke stoffen over weg en spoor naar chemiepark Delfzijl en de Eemshaven' vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Groningen op 6 mei 2008. In deze second opinion heeft het KiM een beknopte analyse gemaakt van de plausibiliteit van de gehanteerde aannames en de toegepaste prognosemethodiek bij het bepalen van de toekomstige vervoerstromen van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor in relatie met Delfzijl en Eemshaven.

De aanleiding voor het verrichten van de studie door de provincie Groningen is de discussie over de vorming van een landelijk basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De toekomstbeelden die gebruikt worden in het ontwerp van de landelijke basisnetten voor spoor en weg houden, volgens de provincie Groningen, onvoldoende rekening met de nog niet ingevulde bestemmingsplancapaciteit (afgekort als NIBC) in de Eemshaven en het chemiepark Delfzijl.

2. Prognosemethodiek Groningen leidt tot overschatting en daardoor tot minder efficiënte

Het studierapport toont duidelijk de ambities die de provincie Groningen heeft om nieuwe (petro-)chemische bedrijven aan te trekken in Delfzijl en Eemshaven. De provincie Groningen streeft naar een robuuste invulling van het basisnet waarbij rekening gehouden wordt met een maximale invulling van de nog resterende bestemmingsplancapaciteit. Een dergelijke redenering is niet in lijn met de gevolgde methodieken bij het opstellen van de toekomstverwachtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor die in het overheidsproject Basisnet worden gehanteerd.

Voor het toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is voor het overheidsproject Basisnet uitgegaan van landelijke groeicijfers voor specifieke goederensoorten voor de vier scenario's tot 2040 uit een studie 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO) van de planbureaus (CPB/MNP/RPB, 2006 en AVV/KiM, 2007). Voor de meest bepalende stofcategorie, te weten GF3 (voornamelijk LPG), is een aanvullende marktstudie uitgevoerd. Uit deze specifieke marktstudie bleek dat de markt in 2007 voor de komende jaren geen groei verwacht in het transport van LPG over de weg in Nederland. Deze toekomstverkenning kent geen regionale differentiatie in groeifactoren en voor berekeningen van het risico in de toekomst worden de groeifactoren toegepast op telcijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen op wegvakniveau uit 2006/2007. Toekomstige veranderingen op lokaal niveau door vestiging van nieuwe bedrijven die mogelijke resulteren in een lokale toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn niet expliciet opgenomen in deze toekomstverkenning. Door AVV/KiM is bewust gekozen om geen gedetailleerde regionale groeicijfers op te stellen omdat dergelijke detailinformatie op gemeente of COROP niveau veelal niet beschikbaar is of zeer onzeker. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn te veel partijen betrokken met een grote verscheidenheid aan keuzemogelijkheden om betrouwbare toekomstverwachtingen op lokaal niveau te kunnen opstellen. Wel is er door het gebruik van de vier WLO-scenario's een bandbreedte geschetst van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen voor de externe risico's. Door AVV/KiM is geadviseerd om in de voorbereiding voor besluitvorming over het Basisnet Weg uit te gaan van risicoberekeningen voor 2020 op basis van het GE-scenario (relatief de hoogste groei) met als gevoeligheid een toename van het LPG-vervoer van 50 procent. Lokale ontwikkelingen kunnen door individuele bedrijfsbeslissingen natuurlijk altijd afwijken van deze 'worst case' maar daarvoor is het van belang om de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen goed te monitoren.

De verwachting voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is in 2007 opgesteld door ProRail voor de middellange termijn (tot 2020).

ProRail heeft deze marktverwachting gebaseerd op interviews met belangrijke spelers in de markt van vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, aangevuld met informatie uit beschikbare studies. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van zeer specifieke lokale verwachtingen omtrent invulling van nieuwe c.q. herstructurering van bestaande 'chemische' bedrijventerreinen in Amsterdam, Rotterdam en Limburg. In vergelijking met het wegvervoer is de markt in het spoorgoederenvervoer veel overzichtelijker en is het mogelijk om een dergelijke verkenning te baseren op informatie van verschillende marktpartijen. ProRail heeft daarbij de specifieke marktinformatie op plausibiliteit getoetst en waar nodig aangepast tot een realistisch niveau.

De provincie Groningen kiest voor een volledig andere benadering en gaat ervan uit dat de toekomstige vervoerstromen gebaseerd moeten worden op de nog niet ingevulde bestemmingsplancapaciteit (NIBC). Daarbij wordt niet getoetst op welke termijn deze NIBC ingevuld wordt en of het überhaupt realistisch is om te veronderstellen dat het volledig met (petro-)chemische industrie wordt ingevuld.

De door de provincie Groningen gevolgde benadering is alleen begrijpelijk als deze toegepast wordt in heel Nederland of voor alle 'aangewezen regio's' met een chemiecluster in Nederland. Met een dergelijke benadering zal de toekomstige omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen op korte en middellange termijn overschat worden. Dat betekent ook dat de externe risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen overschat worden. Vanuit het oogpunt van maatschappelijke kosten en baten leidt het toepassen van deze 'Groningse' methodiek voor heel Nederland tot minder efficiënte beleidskeuzes in het overheidsproject Basisnet.

3.Aannames zijn niet allemaal plausibel of duidelijk

Onduidelijk is om hoeveel hectare nog beschikbare capaciteit het hierbij gaat in Delfzijl en Eemshaven. In het rapport wordt wel gemeld dat er in Delfzijl nog 300 hectare beschikbaar is maar de 'vrije' ruimte in Eemshaven blijft onvermeld. Opmerkelijk is dat in de studie voor het chemiepark Delfzijl uitgegaan wordt van 300 hectare nog beschikbare capaciteit terwijl de informatie van de havenbeheerder Groningen Seaports aangeeft dat er op een totale oppervlakte van 183 hectare nog circa 30 hectare vrij beschikbaar is (<http://www.groningen-seaports.com>). Daarnaast is er op het andere direct door spoor ontsloten chemiepark 'De Valgen' op een totale oppervlakte van 170 hectare nog circa 130 hectare beschikbaar. Bij elkaar is de direct per spoor ontsloten beschikbare capaciteit dan 160 hectare en niet 300 hectare.

In het kader van WLO zijn er met behulp van de bedrijfslocatiemonitor (BLM) ook verkenningen voor vier scenario's opgesteld van de toekomstige behoefte aan zeehaventerreinen. De resultaten daarvan voor de provincie Groningen zijn opgenomen in de onderstaande tabel (in hectares netto ruimtebeslag):

	Aanbod per 1 januari 2004			Toename ruimtevraag 2004-2020				Toename ruimtevraag 2021-2040			
	Bestaand	Hard plan	Totaal	SE	TM	RC	GE	SE	TM	RC	GE
Bedrijventerrein	190	140	330	550	820	340	910	-60	-150	-310	160
Zeehaventerrein	370	430	800	70	90	30	120	-30	-40	-60	70
totaal	550	570	1120	620	910	370	1020	-80	-190	-370	220

Bron: CPB (2005)

De toename in ruimtevraag op zeehaventerreinen in de provincie Groningen is geconcentreerd in Delfzijl en Eemshaven. De maximale toename in de periode 2004-2040 bedraagt 190 hectare in het GE-scenario. Het studierapport van de provincie Groningen doet geen uitspraak over de termijn waarop de NIBC in Delfzijl en Eemshaven daadwerkelijk in gebruik genomen worden. Gezien de ontwikkeling in de ruimtevraag in de verschillende WLO-scenario's en het verloop in de tijd (na 2020 in drie scenario's een afname) is het niet plausibel om ervan uit te gaan dat op middellange termijn (tot 2020) er in Delfzijl en Eemshaven 300 hectare zeehaventerrein uitgegeven wordt voor (petro-)chemische bedrijven.

Bij het wegvervoer wordt door de provincie Groningen aangegeven dat het extra vervoer van gevaarlijke stoffen dat in Delfzijl en Eemshaven gegenereerd wordt door nieuwe chemische bedrijven op de NIBC, niet leidt tot een toename ten zuiden van Zwolle. Onduidelijk is of de markt

voor de betreffende gevaarlijke stoffen in Noord-Nederland (alles boven Zwolle) in zijn geheel extra groeit, of dat er sprake is van een verschuiving van stromen. Bij het vervoer van LPG wordt expliciet gesteld dat een toekomstig distributiedepot in Eemshaven zorgt voor de bevoorrading van de tankstations in Noord-Nederland en dat er dus sprake is van een verschuiving van stromen.

Als er daadwerkelijk sprake is van een verschuiving van stromen, dan betekent de invulling van de meer dan 300 hectare in Delfzijl/Eemshaven met (petro-)chemische industrie dat op de Maasvlakte2 (in 2033 210 hectare chemische bedrijven in het basisscenario van de MER), in de Amsterdamse havenregio en het Limburgse Chemelot (beschikbare ruimte nog 50 hectare) helemaal geen nieuwe bedrijven komen. Die consequentie van de aanname door de Provincie Groningen is niet realistisch.

Literatuur

AVV/KiM (2007). *Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Rotterdam. (www.kimnet.nl)

CPB (2005). *De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040, Bedrijfslocatiemonitor*. Centraal Planbureau. Den Haag

CPB/MNP/RPB (2006). *Welvaart en Leefomgeving: een scenariostudie voor Nederland in 2040*. Centraal Planbureau, Milieu en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau. Den Haag/Bilthoven. (www.welvaartenleefomgeving.nl)

HBR (2007). *MER Aanleg en Bestemming Maasvlakte 2 Bijlage Externe veiligheid*. Havenbedrijf Rotterdam N.V. Projectorganisatie Maasvlakte 2. Rotterdam

ProRail (2007). *Beleidsvrije marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor voor de middellange termijn Actualisatie beleidsvrije prognose uit 2003*. ProRail. Utrecht