

RAPPORT

Basisnet spoor in balans

Rode draden uit zes regioessies

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BG6258-101-100IBRP001F02

Status: Definitief/02

Datum: 17 december 2019

Inhoud

1	Regiosessies Basisnet spoor	1
2	Zes regiosessies	3
2.1	Invulling regiosessies	3
2.2	Regio's	3
2.3	Impressies	3
3	Rode draden uit regiosessies – thema's	4
3.1	Balans Basisnet in beeld - succescriteria	4
3.2	Betrouwbaar en toekomstbestendig Basisnet spoor	5
3.3	Sturing en regie	6
3.4	Samen	9

Bijlagen

1. Overzicht regio sessies
2. Agenda regio sessies

1 Regiosessies Basisnet spoor

Het Basisnet (spoor) is ontworpen om een balans te creëren tussen drie belangen: de veiligheid van omwonenden, de economische noodzaak van het vervoer en het belang van ruimtelijke ordening. Op basis van de wet zijn zogenaamde risicoplafonds vastgesteld die voor elk spoortraject aangeven wat een aanvaardbaar risico is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risicoplafonds zijn echter niet altijd gebaseerd op de daadwerkelijke risico's, maar ook op beleidsmatige overwegingen¹). Uit het robuustheidsonderzoek blijkt dat er brede steun is voor het Basisnet alsook voor het doel dat het beoogd te bereiken: een balans tussen veiligheid, transport en ruimtelijke plannen. Niettemin constateren Berenschot en Antea dat het Basisnet spoor een valse start heeft gemaakt. Bij de totstandkoming van Basisnet is beperkt aandacht besteed aan het 'vertalen van de tekentafel naar de praktijk'. Zo is er bijvoorbeeld te rigide ingezet op maximale afwikkeling van vervoersstromen via de Betuweroute, door de risicoplafonds op bepaalde trajecten extra laag te zetten. Dat is een beleidsmatige ingreep geweest die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda. De actualiteit heeft aangetoond dat het Basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren zoals de werkzaamheden aan het derde spoor en ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer.

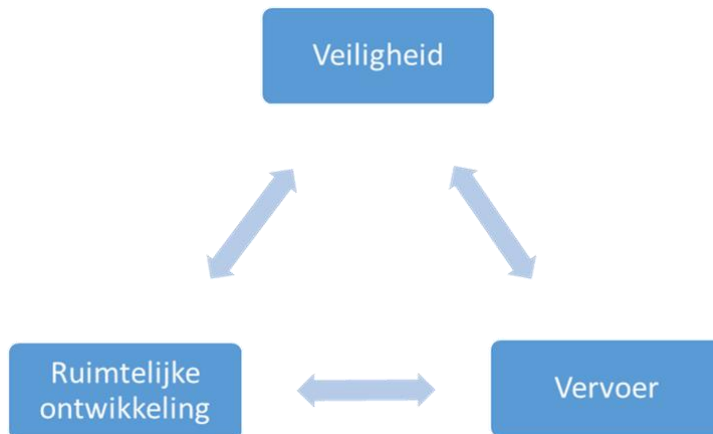
Tijdens het Platform voor de veiligheid rond het spoor van 9 mei 2019 heeft de staatsecretaris van IenW de afspraak gemaakt om voor de zomer van 2020 met betrokken partijen een gedragen beeld van de structurele oplossingen te hebben. Om tot oplossingen te komen, doorlopen betrokken partijen –overheden, vervoerders, verladers en ProRail- een aantal stappen. Dit is gestart met het inventariseren van knelpunten in een aantal regionale sessies (regiosessies), waarin verkend is waar het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals verwacht, kan gaan botsen met ruimtelijke ordeningsplannen en mogelijk tot een verhoogd groepsrisico leidt.

Door AVIV zijn op basis van de vervoersprognoses gevaarlijke stoffen 2028 een drietal routevarianten doorgerekend:

- Optimaal gebruik van de Betuweroute;
- Gebruik van de "kortste" route;
- Optimaal gebruik van de beschikbare spoorcapaciteit.

De uitkomsten van deze berekeningen hebben wij in zes regiosessies gedeeld met de stakeholders: vervoerders, gemeenten, provincies, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, ProRail, etc. Tevens zijn in de regiosessies ruimtelijke plannen van gemeenten langs het spoor tegen het licht gehouden en zijn potentiële maatregelen besproken om te komen tot een Basisnet Spoor dat meer in balans en toekomstbestendig is. Zo kunnen de regiosessies bijgedragen aan het ontwikkelen van conceptvoorstel(len) voor een aangepast en door stakeholders gedragen robuust Basisnet Spoor dat op feitelijke risico-overwegingen rust. Dit om uiteindelijk een betere balans te vinden tussen de belangen van veiligheid voor omwonenden, van het vervoer van gevaarlijke stoffen en van (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen.

¹ *Robuust Basisnet – onderzoek naar vergroten robuustheid Basisnet spoor, Berenschot en Antea Group, 6 juni 2017*



Figuur 1 Balans tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid in relatie tot Basisnet Spoor

De opgehaalde resultaten, onder andere uit de regioessies, moeten leiden tot de puzzelstukjes waarmee de staatssecretaris medio 2020 de puzzel kan leggen om tot oplossingsrichtingen voor het Basisnet spoor te komen.

In onderstaand kader is de doelstelling van de regioessies beschreven:

Doelstelling regioessies

- Het krijgen van inzicht over en weer in de (on)mogelijkheden van handelen binnen het huidige Basisnet.
- Het krijgen van begrip voor elkaars positie en belangen.
- Het kwalitatief krijgen van zicht op veranderingen van plaatsgebonden risico en groepsrisico als invulling wordt gegeven aan de lokale bouwopgave.

2 Zes regioessies

Om de in hoofdstuk 1 genoemde doelen te bereiken, zijn zes regioessies belegd.

2.1 Invulling regioessies

Het programma van de sessies is in overleg met vertegenwoordigers van de regio's en het ministerie tot stand gekomen. Daarbij is gestreefd naar een evenwichtige invulling door de volgende partijen:

- Gemeenten en provincies;
- Ministerie;
- Bedrijfsleven(vervoerders en verladers);
- Infrabeheerder;
- Havenbedrijven;
- Veiligheidsregio's en Regionale Uitvoeringsdiensten/omgevingsdiensten.

De ochtend stond in het teken van het verkrijgen van inzicht in elkaars werelden en het delen van elkaars (on)mogelijkheden om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de omgeving. Het middagprogramma was gericht op het inventariseren van:

- Gemeentelijke ruimtelijke plannen;
- Ideeën voor maatregelen om het Basisnet Spoor meer in balans te brengen.

In bijlage 2 is ter illustratie de agenda van de bijeenkomsten opgenomen.

2.2 Regio's

De regioessies hebben plaatsgevonden in de regio zelf. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de sessies. Bijlage 1 geeft een overzicht van de gemeenten die aan de sessies hebben deelgenomen.

Tabel 1 Overzicht regioessies.

Regio	Datum	Locatie
West-Brabant	4 juli 2019	Breda
Eindhoven	13 september 2019	Eindhoven
Oost-Nederland	18 september 2019	Deventer
Limburg	12 november 2019	Roermond
Rotterdam-Drechtsteden-boog van Meteren	13 november 2019	Rotterdam
Amsterdam-Utrecht	20 november 2019	Amsterdam

2.3 Impressies

Van iedere regioessie is een impressie gemaakt die bestaat uit de gegeven presentaties en een bundeling van opgehaalde ideeën (maatregelen). De deelnemers van de regioessies hebben deze impressie ontvangen. Deze impressies vormen input voor de geconstateerde rode draden en de daaruit volgende aanbevelingen.

3 Rode draden uit regioessies – thema's

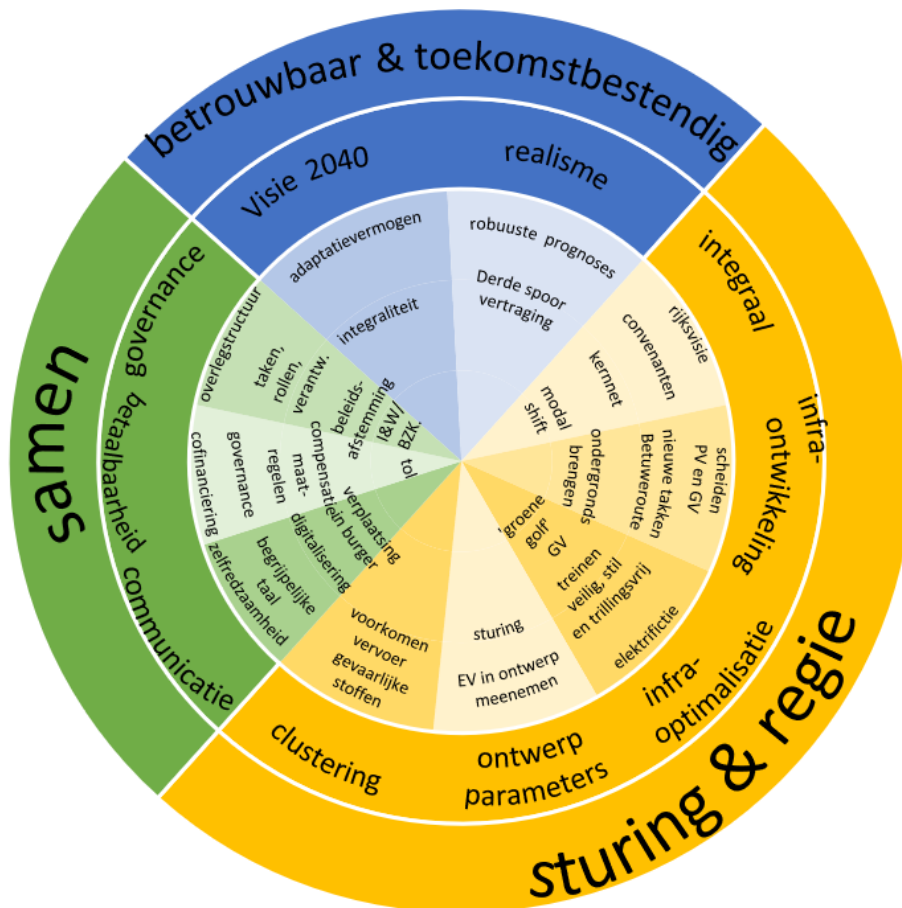
3.1 Balans Basisnet in beeld - succescriteria

Op basis van de uitkomsten van de regioessies en onze ervaringen in soortgelijke opgaven komen wij tot een aantal rode draden. Dit zijn succescriteria om te komen tot een betere balans tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid.

Wij onderscheiden de volgende drie succescriteria:

1. Betrouwbaar en toekomstbestendig Basisnet spoor;
2. Sturing en regie;
3. Samen.

Onderstaand schema laat op hoofdlijnen per succescriterium de succesfactoren zien. De maatregelen opgehaald tijdens de regioessies, vinden een plek onder deze succesfactoren en leiden tot een herziene balans. In de volgende paragrafen lichten wij de maatregelen per succescriterium nader toe.



Figuur 2 figuur succescriteria

Uitgangspunt hierbij is dat er sprake is van openheid en onderling vertrouwen: Samen op weg naar een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

3.2 Betrouwbaar en toekomstbestendig Basisnet spoor

Het huidige Basisnet is gebaseerd op cijfers uit het verleden en kijkt vooral achterom. Het Basisnet speelt niet in op actuele ontwikkelingen en nog minder op lange termijn ontwikkelingen, zoals de energietransitie, marktontwikkelingen en ruimtelijke opgaven.

De risicoplafonds hebben geen directe relatie met daadwerkelijke veiligheid en sluiten niet aan bij de daadwekelijke transportstromen. Er is op diverse spoortrajecten sprake van over- en onderschrijding van de beleidsmatige risicoplafonds. Dit geeft een gevoel van onveiligheid en onbetrouwbaarheid. Het rekenen zou zekerheid moeten bieden, maar biedt schijn(on)zekerheid en leidt tot wantrouwen.

Om te komen tot een betrouwbaar en toekomstbestendig Basisnet spoor zijn daarom de volgende succesfactoren relevant:

- Visie met doorkijk naar 2040;
- Realisme als uitgangspunt.

Visie met doorkijk naar 2040

Er is een systeem – “Basisnet 2.0”- dat inspeelt op de komende ontwikkelingen – ook op de lange termijn richting 2040. Dit systeem is flexibel, betrouwbaar en toekomstvast. Het systeem stimuleert een betere balans tussen vervoer, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen en suggesties kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

Flexibiliteit en adaptatievermogen, rekening houdend met:

- Het toenemen van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Het toenemen van dichtheden rond OV-knopen – zelfs in gebieden waar bevolkingsdichtheden afnemen;
- Diverse transitities;
- Het afschaffen van risicoplafonds;
- Het werken met vaste afstanden tot het spoor;
- Minder of niet meer rekenen;
- Het spoor en het vervoer zo veilig houden als het nu is (of beter);
- Het toepassen van standaard-veilig spoorontwerp overal in Nederland;
- Vervoer van waterstof en andere energiedragers (methanol); deze opnemen in Basisnet;
- Het leggen van een relatie met maatschappelijke ontwrichting;
- Het bundelen van modaliteiten;
- Een benchmark hoe andere landen hiermee omgaan.

Integraliteit rekening houdend met:

- Het koppelen van emplacementen en Basisnet (discussie);
- Andere milieudisciplines m.n. geluid en trillingen;
- Spoor in relatie tot andere modaliteiten;
- Goederenvervoer in relatie tot reizigersvervoer (toekomstbeeld OV 2040);
- Het vestigingsregime in relatie tot transportstromen;
- Een nationale impact in plaats van een regionale of lokale;
- Impact bij buurlanden.

Realisme als uitgangspunt

Het Basisnet spoor houdt rekening met de feitelijke actuele situatie en de ontwikkelingen op kortere termijn, zoals het feit dat het Derde Spoor in Duitsland voorlopig niet gereed is en dat op 1 januari 2021 de Omgevingswet in werking treedt.

De volgende in de regiosessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Veiligheidsmaatregelen waarden in de rekenmethodiek;
- Het meer toepassen van de gedachte van modernisering omgevingsveiligheid: werken met aandachtsgebieden (vaste afstanden) bijvoorbeeld altijd zo veilig mogelijk (ontwerp: omgeving en bebouwing);
- Het rekening houden met vertraging bij aanleg van het Derde Spoor in het systeem en in de berekeningen (tijdelijke situatie tot 2030);
- Houd rekening met het feit dat robuuste prognoses niet mogelijk zijn. De toekomst is onzeker en wordt onzekerder (bijvoorbeeld energietransitie);
- Het zorgen voor een level playing field in relatie tot veiligheidsniveau (ongeacht locatie);
- Het meenemen van nieuwe stoffen zoals LNG en waterstof in het systeem.

3.3 Sturing en regie

In de regiosessies is geconstateerd dat het huidige Basisnet niet goed functioneert, omdat het ontbreekt aan sturingsmogelijkheden en landelijke regie. Risicoplafonds suggereren sturing maar sturen niet. Andere factoren zijn in werkelijkheid sturend. Bijvoorbeeld de beschikbare capaciteit, beveiligingssystemen gerelateerd aan beschikbare locs en de beperkte beschikbaarheid Derde Spoor in Duitsland.

Beleidsmatig laag vastgestelde risicoplafonds om te sturen (wat in de praktijk niet werkt) geven communicatieproblemen en komen veiligheid niet altijd ten goede.

Een voorbeeld

De gemeente Amersfoort heeft te maken met twee spoorlijnen. Voor één lijn zijn beleidsmatig zeer lage risicoplafonds vastgesteld. In de praktijk vindt er echter significant vervoer van gevaarlijke stoffen over deze lijn plaats. De andere lijn heeft relatief ruime risicoplafonds waarmee rekening moet worden gehouden in de ruimtelijke ordening. In de praktijk is het vervoer over deze lijn echter zeer beperkt. Het gevolg is dat de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen maatregelen treft aan de lijn waarover in de praktijk beperkt vervoer plaatsvindt en dat geen maatregelen worden getroffen in de omgeving van de lijn waarover in de praktijk veel vervoer plaatsvindt. Kortom: er wordt gehandeld conform de intenties van het Basisnet, maar er wordt geen optimale veiligheid bereikt.

Het ontbreekt momenteel aan een integrale visie en aanpak, bijvoorbeeld in samenhang met geluid en trillingen. De internationale context (bijvoorbeeld dat het maken van afspraken om te sturen onmogelijk is vanwege het vrij vervoer van goederen) verdient meer aandacht; evenals het vestigingsregime in relatie tot transportstromen en in relatie tot andere visies (bijvoorbeeld Toekomst vervoer 2040). Ook kunnen mogelijkheden voor modal shift nader uitgewerkt worden.

Verder is er nog geen eenduidigheid wat betreft veiligheidssystemen. Dit houdt flexibel gebruik van het spoornet tegen.

Door gebrek aan een integrale visie komen infra-aanpassingen (bijvoorbeeld Noordtak Betuweroute), infra-optimalisatie (bijvoorbeeld IJzeren Rijn of toepassen ERTMS) en mogelijkheden voor modal shift (bijvoorbeeld naar buisleidingen) maar beperkt in beeld.

Gemeenten nemen externe veiligheid² nog niet altijd (bewust) mee als ontwerpparameter in ruimtelijke plannen.

Bij deelnemers aan de regioessies heerst tevens het gevoel dat er nog te weinig *clustering* plaatsvindt zoals nu bijvoorbeeld bij Chemelot al het geval is (productie en gebruik van ammoniak vindt op dezelfde locatie plaats, terwijl ammoniak vroeger werd aangevoerd per spoor). Door gebrek aan regie wordt deze mogelijkheid niet optimaal benut.

Om te komen tot sturing en regie zijn daarom de volgende succesfactoren relevant:

- Het ontwikkelen van een integrale visie en aanpak;
- Het stimuleren van infra-aanpassing;
- Het optimaliseren van bestaande infra en bestaand materieel (infra-optimalisatie);
- Het meenemen van veiligheid als ontwerpparameter; sturing via slimme ruimtelijke ordening;
- Clustering van productie en gebruik op dezelfde locatie.

Integrale visie en aanpak

Het rijk ontwikkelt in afstemming met stakeholders een integrale, nationale, gebalanceerde (toekomst)visie op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Kernnet faciliteren (dedicated goederenvervoer spoorlijnen);
- Ontwikkelen integrale Rijksvisie waarin vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving een plek krijgt;
- Sturen op 'logische en snelle' routes via convenanten met als doel zo min mogelijk personen te belasten met de risico's van vervoer gevaarlijke stoffen;
- Breng PHS en Basisnet veel meer samen;
- Modal shift naar buisleiding en water;
- Stel nationale visie op in relatie tot vervoer gevaarlijke stoffen;
- Kernnet in NOVI (via projectbesluit onder de Omgevingswet?);
- Gemeenten in de geest van de Omgevingswet vrij om te bestemmen, maar daaroverheen op rijks- en provinciaal niveau sturing.

Infra-ontwikkeling

Nieuwe infra aangelegd om gebieden met bestaande en toekomstige hoge bevolkingsdichtheid te mijden en vrij baan te maken voor het goederenvervoer, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Modal shift naar buisleiding en water;
- Aanleggen nieuwe takken Betuweroute, dedicated spoor aanleggen;
- Het scheiden van personenvervoer en goederenvervoer;
- Het ondergronds brengen van vervoer zonder daarboven te bouwen.

² In dit rapport worden de termen externe veiligheid en omgevingsveiligheid beide gebruikt.

Infra- en materieeloptimalisatie

De bestaande infrastructuur en het bestaande materieel wordt optimaal benut met het oog op de balans tussen vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en ruimtelijke ontwikkelingen anderzijds.

De volgende in de regiosessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Het beter plannen van herkomst en bestemming;
- Het creëren van een Groene golf goederenvervoer;
- Meer elektrificatie;
- Het (nog) veiliger, stiller en meer trillingsvrij maken van treinen;
- Het opheffen van wachtpalen voor goederen in bewoond gebied;
- Meer vervoeren over de Betuweroute als dat mogelijk is. Zet alle efforts op sneller gereed krijgen derde spoor Betuweroute.

Ontwerpparameters

Het Basisnet krijgt een prominente plaats in de afweging rondom ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt aangesloten bij de Omgevingswet door vroeg in het proces expliciet veilig te ontwerpen en te denken vanuit bescherming.

De volgende in de regiosessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- In ontwerp omgeving externe veiligheid altijd meenemen;
- Het vrijlaten van gemeenten om te bestemmen - in de geest van de Omgevingswet -, maar het daaroverheen geven van meer sturing op rijks- en provinciaal niveau;
- Het toevoegen van een paragraaf veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen per spoor aan het regionaal veiligheidsplan;
- Het opstellen van een gedegen eisenpakket voor projectontwikkelaars en het zorgen voor juridische borging;
- Het geven van ruimte voor lokale maatregelen om veiligheid te verhogen (zoals bluswatervoorzieningen e.d.);
- Het een plek geven van randvoorwaarden voor adequaat optreden van veiligheidsregio's;
- Het zorgen voor transformatie van oudbouw naar nieuwbouw die veiliger, geluidsarmer en trillingsvrij is;
- Het leggen van de focus op bescherming en niet of minder op groepsrisico;
- Het slim ruimtelijke ordenen: eerst kantoren en beperkt kwetsbare gebouwen dan pas woningen;
- Niet bouwen boven sporen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- Het ook treffen van maatregelen aan bestaande bebouwing.

Clustering

Productie en gebruik van gevaarlijke stoffen vindt zo veel mogelijk plaats op één locatie. Daarmee worden vervoersbewegingen geminimaliseerd.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Het voorkomen van vervoer gevaarlijke stoffen (analogie met LPG-, chloor- en ammoniak-ketenstudies);
- Het bevorderen van clustering van activiteiten.

3.4 Samen

In de regioessies is geconstateerd dat het momenteel nog ontbreekt aan een gezamenlijke aanpak en een gemeenschappelijk belang. Vanwege gebrek aan inzicht in elkaars belangen is er gebrek aan openheid, vertrouwen en begrip voor elkaar. Verder vindt communicatie onvoldoende plaats op diverse niveaus zowel op inhoud als proces.

Geconstateerd is dat zonder een gezamenlijke aanpak iedereen last heeft van elkaar. Vervoer en ruimtelijke ontwikkeling lijken elkaar op die manier in de weg te zitten. Een gezamenlijke opgave betekent echter prioriteren en afspraken maken over taken, rollen en verantwoordelijkheden.

Door gebrek aan gezamenlijkheid zijn de financiële middelen daardoor beperkt tot de eigen opgave.

Om te komen tot een gezamenlijke aanpak zijn daarom de volgende succesfactoren relevant:

- Communicatie;
- Governance;
- Betaalbaarheid (haalbare business case).

Communicatie

Er wordt open en eenduidig gecommuniceerd door alle stakeholders over zowel inhoud als proces ten tijde van de herijking van het Basisnet en in de te zijner tijd nieuwe situatie.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Het communiceren over risico's en handelingsperspectief in verband met zelfredzaamheid;
- Het communiceren in begrijpelijke taal (bijvoorbeeld in relatie tot plafonds in plaats van alleen over aantallen wagons);
- Het Basisnet is niet uitlegbaar aan 'leken'. Ontwikkel daarom een begrijpelijk systeem;
- Het breder communiceren over Basisnet dan alleen over getallen. Hierbij kan geleerd worden van de wijze waarop wordt gecommuniceerd in de Staat van de veiligheid;
- Het geven van inzicht in de 'opbrengsten' van vervoer;
- Het bevragen van inwoners over wat hij/zij wil weten: met andere woorden: verplaats je in de burger;
- Het opstellen van een nieuwsbrief om stakeholders te informeren over het proces van herijking van het Basisnet;
- Het starten van 'integrale communicatie' in relatie tot perceptie (welke maatregelen worden getroffen, waar en wanneer, daarin ook geluid etc. meenemen);
- Het digitaal delen van informatie over de samenstelling van treinen tussen Prorail en veiligheidsregio's;
- Het geven van inzicht in de toegevoegde (maatschappelijke) waarde van vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Het ontwikkelen van een best practices/handreiking met daarin adviezen voor balans.

Governance

Partijen regelen gezamenlijk hoe ieders belangen, taken en verantwoordelijkheden op elkaar worden afgestemd, hoe besluitvorming plaatsvindt, zodanig dat het gezamenlijk belang boven het individuele belang gaat en een vorm van sturing mogelijk wordt.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Het organiseren van een efficiënte en effectieve (overleg)structuur waarin gezamenlijk regie wordt gevoerd en alle partijen zich gehoord voelen. Deze partijen zijn bijvoorbeeld vervoerders, bedrijfsleven, IPO, VNG, ministeries. Met convenanten kunnen/moeten afspraken worden vastgelegd;
- Het zorgen voor beleidsafstemming op rijksniveau onder andere tussen BZK (woningbouw), IenW (goederenvervoer), EZK (bedrijfsleven, energietransitie);
- Ieder heeft eigen taak en rol, verantwoordelijkheid nemen. Gezamenlijk prioriteren;
- Gezamenlijke overlegstructuur – nationaal en internationaal.

Betaalbaarheid (haalbare business case)

Mogelijk maken van financiering van lokale maatregelen met een bovenlokaal belang.

Lokale (mede)financiering van maatregelen elders (bijv. modal-shift) die lokaal baten opleveren.

De volgende in de regioessies genoemde maatregelen kunnen mogelijk aan deze succesfactor bijdragen:

- Het werken met cofinanciering;
- Het financieren van compensatiemaatregelen;
- Het geven van een plek aan betaalbaarheid in de governance;
- Het verlagen van de gebruiksvergoeding voor de Betuweroute in vergelijking tot het gemengde net (voor gevaarlijke stoffen);
- Het maken van een compensatieregeling (bijvoorbeeld voor sanering). Laat dit een onderdeel zijn van (bovenplanse voorzieningen van) de grondexploitatie (GreX);
- Het heffen van tol.

Bijlage

1. Overzicht regio sessies

In onderstaande tabel zijn de gemeenten weergegeven die hebben deelgenomen aan de regiosessies.

Tabel 2 Deelnemende gemeenten per regioessie

Regio	Datum	Locatie
West-Brabant: <ul style="list-style-type: none"> • Breda • Moerdijk • Etten-Leur • Roosendaal • Halderberge 	4 juli 2019	Breda
Eindhoven: <ul style="list-style-type: none"> • Helmond • Nuenen • Deurne • Venlo • Eindhoven • Tilburg • Boxtel • Best 	13 september 2019	Eindhoven
Oost-Nederland: <ul style="list-style-type: none"> • Apeldoorn • Voorst • Nijmegen • Arnhem • Rheden • Dieren • Brummen • Zutphen • Deventer • Rijssen-Holten • Wierden • Almelo • Borne • Hengelo • Oldenzaal • Lochem • Goor • Delden • Dinkelland • Hof van Twente 	18 september 2019	Deventer
Limburg: <ul style="list-style-type: none"> • Beek • Landgraaf • Sittard-Geleen • Stein • Heerlen • Roermond 	12 november 2019	Roermond

Regio	Datum	Locatie
<ul style="list-style-type: none"> • Venlo • Weert • Maastricht 		
Rotterdam-Drechtsteden-boog van Meteren: <ul style="list-style-type: none"> • Rotterdam • Dordrecht • Zwijndrecht • Gouda • Den Bosch • Vught • Boxtel 	13 november 2019	Rotterdam
Amsterdam-Utrecht: <ul style="list-style-type: none"> • Amersfoort • Amsterdam • Stichtse Vechten • Utrecht • Woerden 	20 november 2019	Amsterdam

Bijlage

2. Agenda regio sessies

Tijd	Onderwerp
09:30-10:00	Inloop
10:00-10:05	Opening
10:05-10:20	Voorstelronde
10:20-10:30	Doelstelling regioessie
10:30-11:00	Uw ervaringen met het Basisnet
11:00-11:10	Regioessies als onderdeel van een groter geheel
11:10-11:25	<i>KORTE PAUZE</i>
11:25-11:40	Toelichting vervoerders/industrie
11:40-11:50	Toelichting infrabeheerder
11:50-12:00	Toelichting regio
12:00-12:15	Resultaten AVIV
12:15-12:20	Vooruitblik middag
12:20-13:00	<i>LUNCH</i>
13:00-14:30	Inventarisatie ruimtelijke plannen
14:30-14:45	<i>KORTE PAUZE</i>
14:45-15:30	Inventarisatie eerste ideeën maatregelen
15:30-16:00	Afsluiting en evaluatie



Regional Office Locations

With its headquarters in Amersfoort, The Netherlands, Royal HaskoningDHV is an independent, international project management, engineering and consultancy service provider. Ranking globally in the top 10 of independently owned, nonlisted companies and top 40 overall, the Company's 6,000 staff provide services across the world from more than 100 offices in over 35 countries.

Our connections

Innovation is a collaborative process, which is why Royal HaskoningDHV works in association with clients, project partners, universities, government agencies, NGOs and many other organisations to develop and introduce new ways of living and working to enhance society together, now and in the future.

Memberships

Royal HaskoningDHV is a member of the recognised engineering and environmental bodies in those countries where it has a permanent office base.

All Royal HaskoningDHV consultants, architects and engineers are members of their individual branch organisations in their various countries.

Integrity

Royal HaskoningDHV is the first and only engineering consultancy with ETHIC Intelligence anti-corruption certificate since 2010.



royalhaskoningdhv.com

