Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het water aan de risicoplafonds Basisnet

Jaar: 2015

Datum	25 augustus 2016
Status	definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Informatie	Mevr. M. Bakker
Telefoon	06-54674791
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	25 augustus 2016
Status	Definitief
Versienummer	1

Inhoud

1 Inleiding—6
1.1 algemeen
1.2 registratie en risicoberekening binnenvaart
1.3 registratie en risicoberekening zeevaart
1.4 referentiehoeveelheden

2 Toetsing aan de risicoplafonds—9
2.1 overzicht toetsresultaten
2.2 toetsresultaten per traject
2.3 kwalitatieve risicoanalyse Basisnet-zeevaartroutes

3 Realisatie—12

Bijlage 1 ligging basisnetroutes per corridor
Bijlage 2a realisatiecijfers binnenvaart op zeevaartroutes
Bijlage 2b realisatiecijfers zeevaart op zeevaartroutes
Bijlage 3 realisatiecijfers binnenvaart op binnenvaartroutes
Bijlage 4 invoer en rekenresultaten RBMII berekeningen

1 Inleiding

1.1 algemeen

Op basis van artikel 15 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de artikelen 9 tot en met 12 van de Regeling Basisnet is de Minister verplicht om, binnen twee jaar na de inwerkingtreding, te onderzoeken in hoeverre één of meer van de in de Regeling Basisnet opgenomen risicoplafonds worden overschreden. De Regeling Basisnet is per 1 april 2015 in werking getreden.

Deze rapportage bevat de resultaten van de toetsing van de realisatiecijfers van het vervoer gevaarlijke stoffen over het water aan de risicoplafonds Basisnet over het jaar 2015.

De verscheidenheid aan vervoerde stoffen over de transportroutes is zo groot, dat een risicoanalyse per stof zeer arbeidsintensief zal zijn. Uit praktische overwegingen zijn de stoffen in een beperkt aantal stofcategorieën samengenomen en wordt in de risicoanalyse een voorbeeldstof per stofcategorie gehanteerd. De indeling van de stofcategorieën en voorbeeldstoffen is zodanig gekozen dat stoffen met vergelijkbare stof- en schade eigenschappen per stofcategorie zijn samengenomen en zoveel als mogelijk overeenkomen met de meest vervoerde stoffen[1].
In tabel 1 zijn de voorbeeldstoffen per stofcategorie opgenomen.

Stofcategorie	omschrijving	voorbeeldstof
GF2	Gas flammable	n-Butaan
GF3	Gas flammable	Propaan
GT3	Gas toxic	Ammoniak
LF1	Liquid flammable (brandbare vloeistof)	Heptaan
LF2	Liquid flammable	Pentaan
LT1	Liquid toxic (toxische vloeistof)	Acrylnitril
LT2	Liquid toxic	Propylamine

Tabel 1: voorbeeldstoffen per stofcategorie

De indeling van de gevaarlijke stoffen in stofcategorieën is gebaseerd op de aggregatietoestand (L = liquid, G = gas), brandbaarheid (F = flammable), toxiciteit (T = toxic) en vluchtigheid van de stof. Een hoger getal (1, 2, etc.) achter de lettercode duidt op een hoger gevaar, dus is een stof in bijvoorbeeld stofcategorie GT3 een toxischer gas dan een stof in stofcategorie GT2.

Sommige stoffen zijn zowel toxisch als brandbaar. Deze stoffen worden bij de berekening van de jaarintensiteit voor 100% meegeteld in de categorie brandbare gassen (GF) of brandbare vloeistoffen (LF) en voor een bepaald deel (afhankelijk van de kans dat de stof ontbrandt) ook nog meegeteld in de categorie toxische gassen (GT) of toxische vloeistoffen (LT).
De reden dat deze stoffen slechts voor een beperkt deel ook als toxisch worden meegeteld, is dat de toxische effecten alleen optreden indien de stof niet tot ontbranding komt. In het rekenprogramma RBMII zijn dan ook voor de risicoberekening met deze stoffen zowel brandscenario's als toxische scenario's verwerkt, elk met de bijbehorende kansen en effecten.

[1] Handleiding Risicoanalyse Transport (HART), RWS, april 2015

In het Basisnet worden uitsluitend de transporten in bulk (vaste scheepstanks) beschouwd van brandbare en/of toxische tot vloeistof verdichte gassen en brandbare en/of toxische vloeistoffen.

In bijlage 1 zijn figuren opgenomen met de ligging van alle vaarwegen van het Basisnet Water.

1.2 registratie en risicoberekening binnenvaart

Als infrastructuurbeheerder registreert Rijkswaterstaat (RWS) de binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen in het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart (IVS90). Per vaarweg zijn één of meer telpunten aanwezig. Indien meerdere telpunten aanwezig zijn, is het telpunt met de hoogste intensiteit gebruikt.

Vervolgens zijn met deze realisatiecijfers als input de risico's berekend. Voor het uitvoeren van de berekeningen is RBMII-versie 2.3 gebruikt. Bij de berekeningen is per stofcategorie het hoogste realisatiecijfer van de corridor gebruikt en voor de breedte van de vaarweg en de ongevalsfrequentie is uitgegaan van de maatgevende flessenhals op die corridor (worst-case benadering). Met "flessenhals" wordt de locatie bedoeld waar de PR-contour het eerst de oever zal raken. Dat kan zijn op het fysiek smalste deel van de vaarweg (fysieke flessenhals), maar ook op een breder deel met een hogere ongevalskans (risicotechnische flessenhals).
In bijlage 5 zijn de invoergegevens en rekenresultaten opgenomen.

1.3 registratie en risicoberekening zeevaart

De aantallen zeeschepen met gevaarlijke stoffen worden niet door RWS geregistreerd maar door de betreffende havenautoriteiten, zijnde het Havenbedrijf Amsterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied (GNB-SG).

Op dit moment is er nog geen gevalideerde "telmethodiek zeescheepvaart" beschikbaar. Vanwege het ontbreken van een gevalideerde telmethodiek voor zeescheepvaart konden de tellingen van de zeeschepen, door de betreffende havenautoriteiten, nog niet volgens eenduidige criteria plaatsvinden. Op enkele punten moet de interpretatieruimte van de wijze van tellen nog worden ingevuld en moeten de registratiesystemen van de havenautoriteiten daarop nog worden aangepast. Dit zorgt voor enige onnauwkeurigheid in de huidige realisatiecijfers van de zeevaart. De gerapporteerde realisatiecijfers zijn daarom indicatief.

Behoudens voor de Westerschelde is er voor de overige Basisnet-zeevaartroutes nog geen gevalideerde rekenmethodiek beschikbaar. Enkel voor de Westerschelde is de rekenmethodiek 'Protocol Zeevaart'[2] al toepasbaar verklaard. Deze is echter nog niet opgenomen in het HART en ook nog niet opgenomen in het voorgeschreven rekenprogramma RBMII.

[2] het 'Protocol risicoanalyse zee- en binnenvaart op vaarwegen met meer dan 10% zeevaart'

Aldus is het niet mogelijk om met het voorgeschreven rekenprogramma RBMII risicoberekeningen uit te voeren voor de Basisnet-zeevaartroutes en de uitkomsten te toetsen aan de risicoplafonds Basisnet.
Daarom wordt in deze rapportage (hoofdstuk 2.3) een kwalitatieve beoordeling gegeven van de risico's op de zeevaartroutes in relatie tot de risicoplafonds.

1.4 referentiehoeveelheden

Bij het Basisnet Water is er geen direct verband tussen de referentiehoeveelheden die zijn opgenomen in de tabel Basisnet Water (bijlage 3 van de Regeling Basisnet) en de ligging van de risicoplafonds.
Het risicoplafond - dat voor alle vaarwegen zo is vastgelegd dat het plaatsgebonden risico op de oeverlijn ten hoogste de waarde 10^{-6} mag hebben - is dus niet gebaseerd op een berekening met de referentiehoeveelheden.
De referentiehoeveelheden zijn namelijk lager dan de vervoersaantallen waarmee de berekende PR 10^{-6} contour op de oeverlijn zou komen te liggen. Dit geeft een zodanige inherente ruimte voor transporten dat een forse groei van het vervoer mogelijk is ten opzichte van de referentiesituatie zonder dat de plafonds worden overschreden c.q. de PR 10^{-6} contour op de oever komt.
Andersom zijn de referentiehoeveelheden evenmin bepaald op basis van de beschikbare ruimte voor vervoer die de gestelde risicoplafonds bieden (wat er toe zou hebben geleid dat gemeenten bij GR-berekeningen voor bouwplannen onrealistisch hoge referentiehoeveelheden zouden moeten hanteren). In plaats daarvan zijn destijds voor het vervoer over water referentiehoeveelheden opgenomen gebaseerd op vervoersprognoses.

De toetsing van de risico's behorend bij de gerealiseerde aantallen vindt niet plaats door vergelijking met de referentiehoeveelheden, maar door vergelijking van de op basis van de gerealiseerde aantallen berekende risico's met de risicoplafonds.

Omdat er geen verband is tussen de referentiehoeveelheden en de risicoplafonds en vergelijking van de gerealiseerde aantallen met de referentiehoeveelheden daarom niets zegt over het al dan niet overschreden zijn van de risicoplafonds, zijn deze referentiehoeveelheden niet opgenomen in de tabellen met de realisatiecijfers binnenvaart (bijlagen 2a en 3).

Voor zeevaartroutes is een dergelijke kwantitatieve risicobeoordeling nog niet mogelijk en wordt volstaan met een kwalitatieve beoordeling (in relatie tot de risicoplafonds). Omdat in die kwalitatieve beoordeling vergelijking van de gerealiseerde aantallen met de referentiehoeveelheden wel een rol speelt, zijn in de tabel met de realisatiecijfers zeevaart de referentiehoeveelheden wel opgenomen.

2 Toetsing aan de risicoplafonds

2.1. Overzicht toetsresultaten

Figuur 1 geeft de resultaten weer van de toetsing van de uitkomsten van de risicoberekeningen op basis van het in 2015 gerealiseerde vervoer aan de risicoplafonds. Bij Basisnet Water is er alleen sprake van een PR-plafond. Dit plafond is voor alle Basisnetvaarwegen zo gedefinieerd dat de PR 10^{-6}-contour op de oeverlijn ligt. Oftewel: het PR-plafond ligt op 0 meter vanaf de oeverlijn. Overschrijdingen van het PR-plafond zijn weergegeven in rood. Uit figuur 1 blijkt dat er geen trajecten zijn waar het risicoplafond wordt overschreden. Dat wil zeggen dat indien er al sprake mocht zijn van een PR 10^{-6}-contour, deze nergens op de oever komt.

Figuur 1: toetsing van de risico's van het gerealiseerde transport aan het risicoplafond

Voor de zeevaartroutes is de toetsing op kwalitatieve wijze uitgevoerd (kwalitatieve risicoanalyse). Voor de overige vaarroutes is de toetsing uitgevoerd met behulp van risicoberekeningen met RBMII (kwantitatieve risicoanalyse).

2.2 Toetsresultaten per traject

Tabel 2 geeft weer op welke trajecten met hoeveel meter het risicoplafond wordt overschreden. De volgorde van de trajecten is op mate van overschrijding.

Basisnetroute	PR 10^{-6} (m)	Overschrijding (m)

Tabel 2: overschrijding risicoplafond

Uit tabel 2 blijkt dat er geen trajecten zijn waar het risicoplafond wordt overschreden.

2.3 kwalitatieve risicoanalyse Basisnet-zeevaartroutes

Op basis van de volgende kwalitatieve argumentatie kan worden beredeneerd dat de risicoplafonds op de zeevaartroutes niet worden overschreden.

- Daar waar de hoeveelheden transporten LF1 en LF2 met zeeschepen groter zijn dan de referentiehoeveelheden, is dit op de meeste zeevaartroutes niet meer het geval is als op de betreffende vaarweg de transporten LF1 en LF2 met zee- en binnenvaartschepen tezamen genomen wordt.
  Bovendien geldt dat LF1 en LF2 geen grote bijdrage leveren aan het risico op de oever, omdat een eventuele plasbrand beperkt blijft tot de vaarweg.
- Daar waar de hoeveelheden transporten LT1 en LT2 met zeeschepen groter zijn dan de referentiehoeveelheden, is dit in beperkt mate het geval (behalve op de Westerschelde). En vanwege de kleine faalfrequentie van de betreffende schepen is de bijdrage ervan aan het risico gering.
- Daar waar de hoeveelheden transporten GF2 met zeeschepen groter zijn dan de referentiehoeveelheden, is dit voor de hoeveelheden transporten GF2 en GF3 tezamen opgeteld als GF3 (dat bovendien maatgevend is) niet het geval.
- De hoeveelheden GT3 transporten met binnenvaartschepen is een factor 10 minder dan de referentiehoeveelheden. Dit vangt de kleine overschrijding op van de GT3 transporten met zeeschepen die plaatsvindt op enkele vaarwegen.
- Voor het kanaal Gent-Terneuzen blijven de hoeveelheden transporten met gevaarlijke stoffen beneden de referentiehoeveelheden; alleen de omvang van de LT-transporten is groter dan de referentiehoeveelheden wat wordt gecompenseerd door de kleinere hoeveelheden GT transporten.
- Voor het Noordzeekanaal zijn de hoeveelheden LF2 transporten en LT transporten door zeeschepen groter dan de referentiehoeveelheden, wat wordt gecompenseerd door minder GF transporten en GT3 transporten.

- De Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied (GNB-SG) heeft voor de Westerschelde risicoberekeningen uitgevoerd[3] volgens het 'Procotol Zeevaart', zij het echter met behulp van het rekenprogramma Safeti i.p.v. het rekenprogramma
  RBMII.
  Deze risicoberekeningen laten zien dat nergens op de Westerschelde de risicoplafonds worden overschreden.

Bovendien geldt in het algemeen voor het Basisnet Water dat de referentiehoeveelheden lager zijn dan de vervoersaantallen waarmee de berekende PR 10^{-6} contour op de oeverlijn zou komen te liggen (hoofdstuk 1.4). Dit betekent dat de hoeveelheden transporten de referentiehoeveelheden in aanzienlijke mate zullen kunnen overschrijden zonder dat de risicoplafonds worden overschreden c.q. de PR 10^{-6} contour op de oever komt.

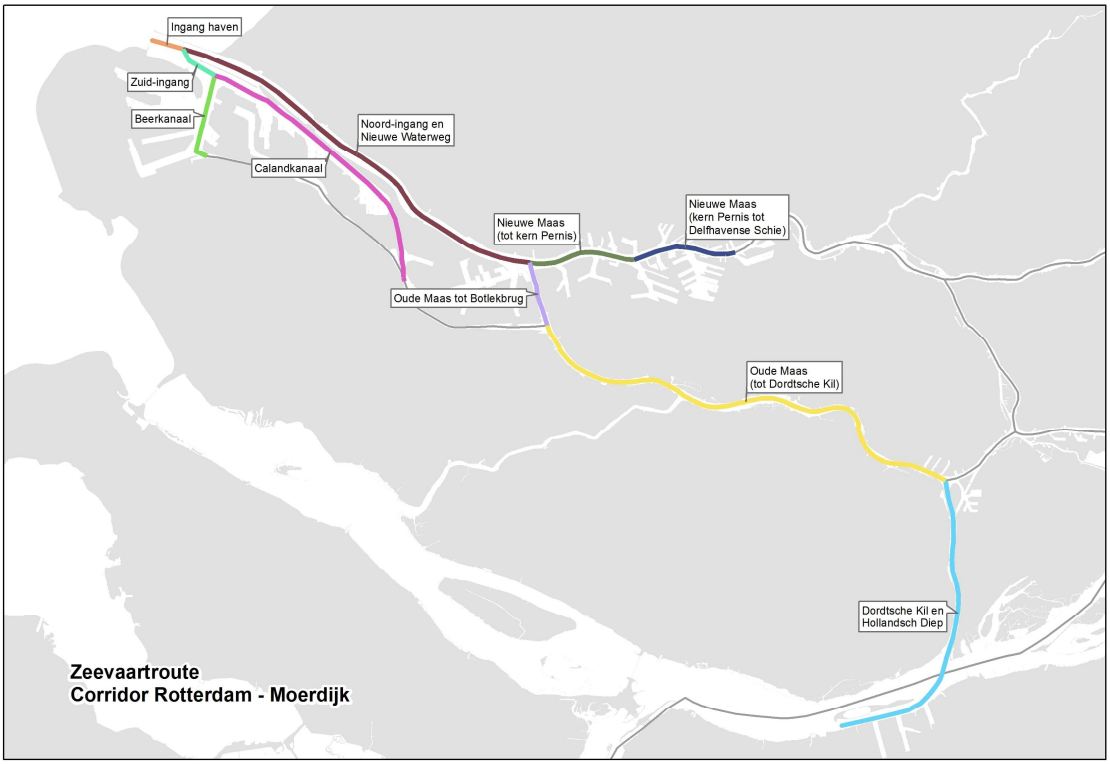
[3] Actualisatiestudie 2011 "Risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde en prognoses 2015 – 2030" (d.d. 8 december 2011)

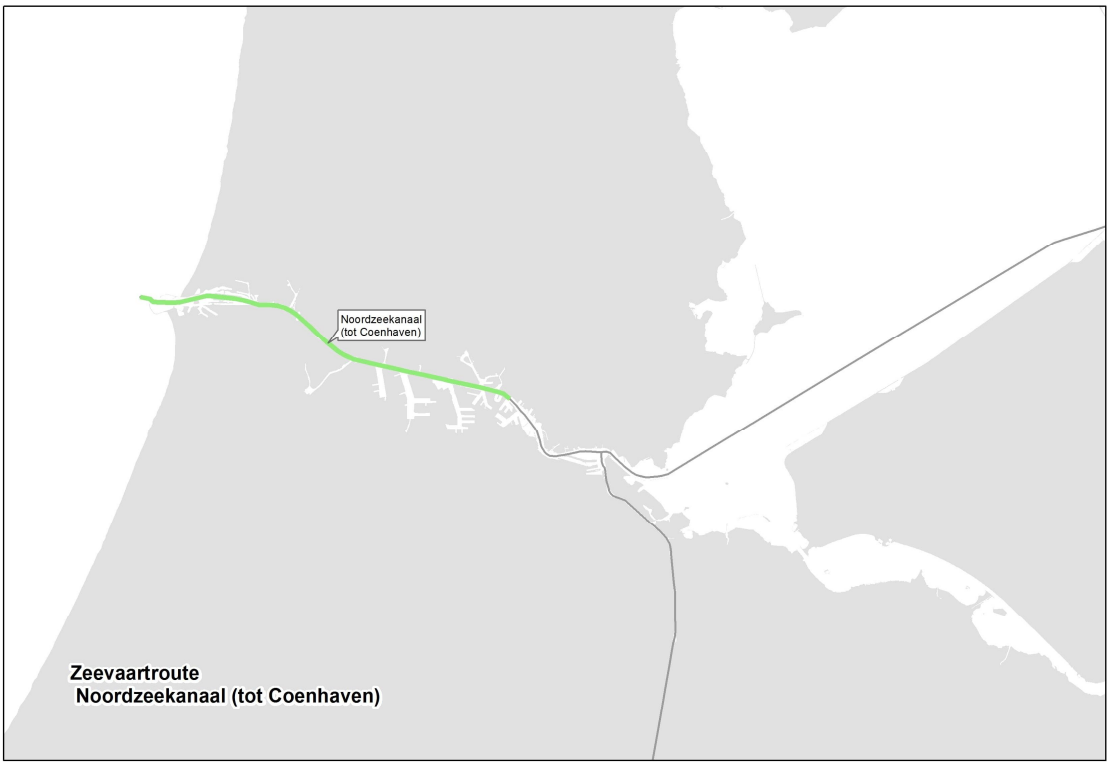
3 Realisatie

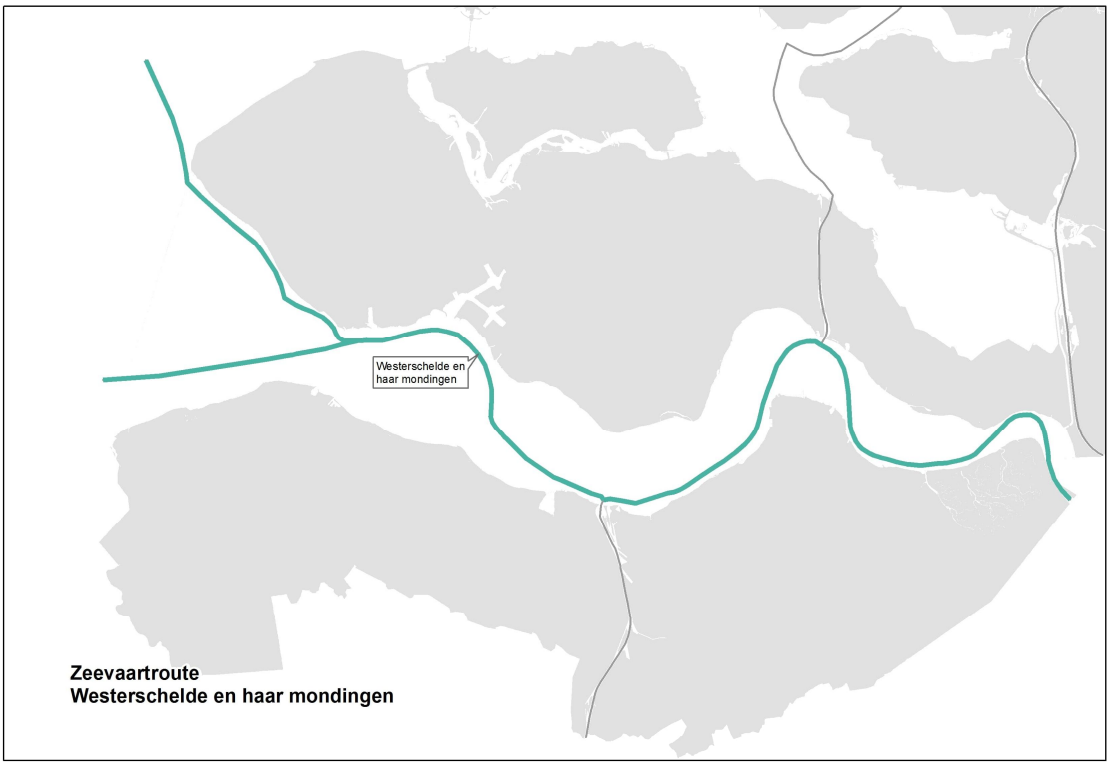
In bijlage 2a zijn de realisatiecijfers van 2015 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met binnenvaartschepen op de zeevaartroutes opgenomen.
In bijlage 2b zijn de realisatiecijfers van 2015 voor de vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen op de zeevaartroutes opgenomen.

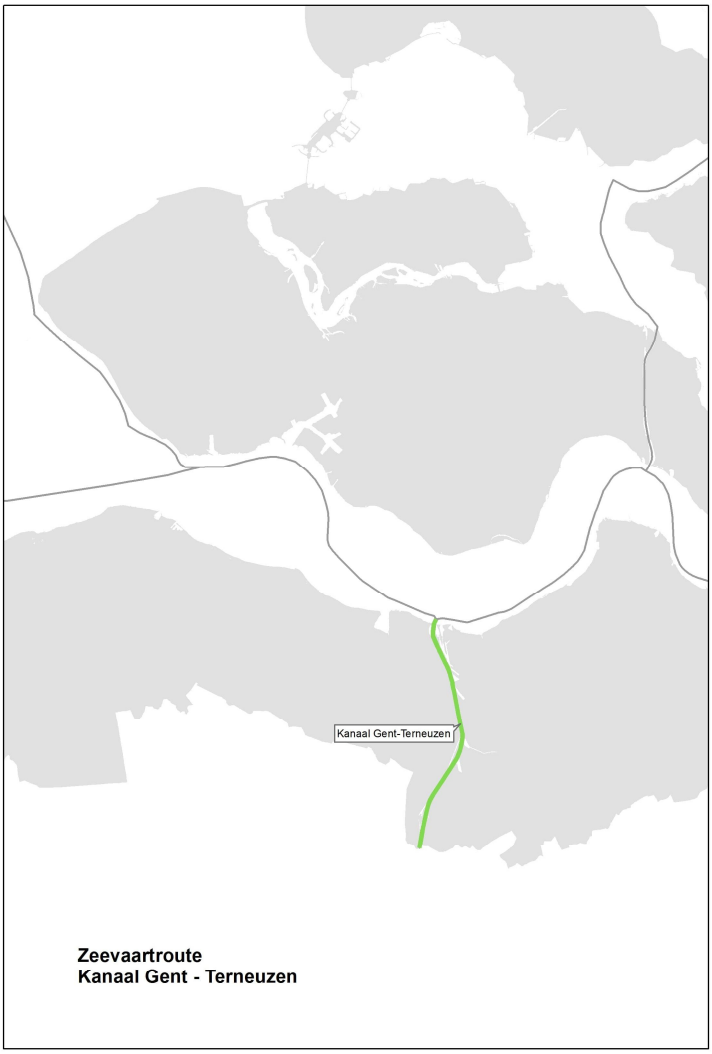
In bijlage 3 zijn de realisatiecijfers van 2015 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met binnenvaartschepen op de binnenvaartroutes opgenomen.

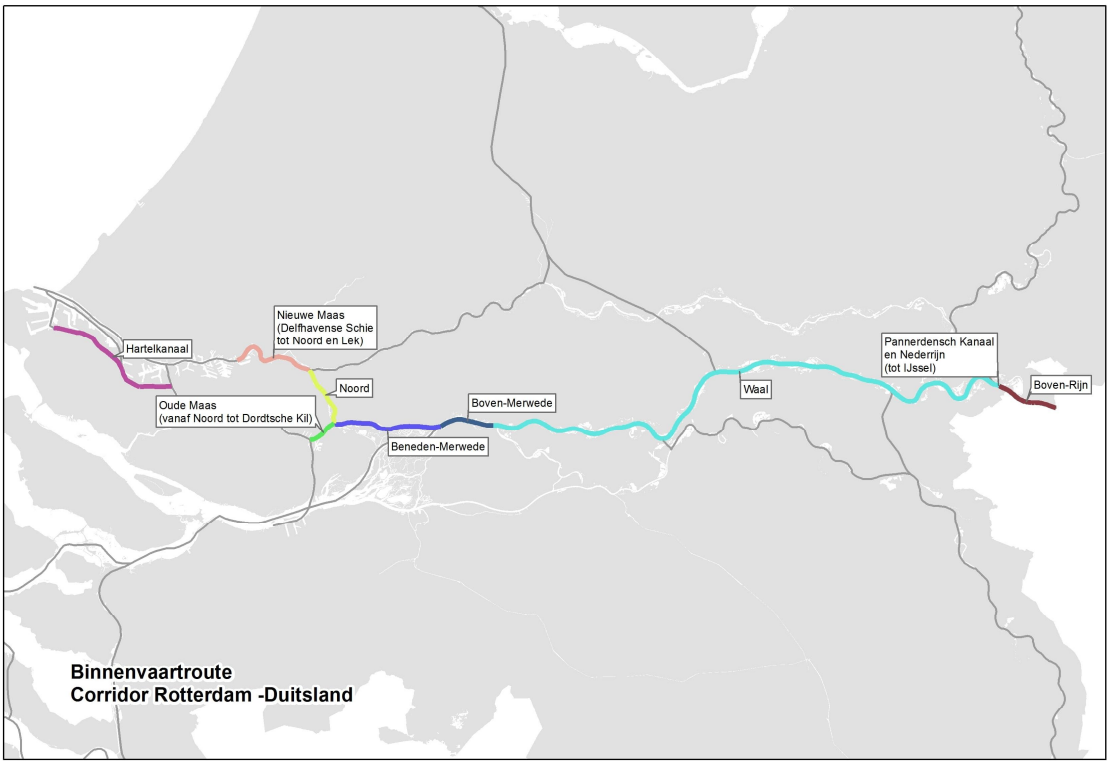
Bijlage 1: figuren ligging basisnetroutes per corridor

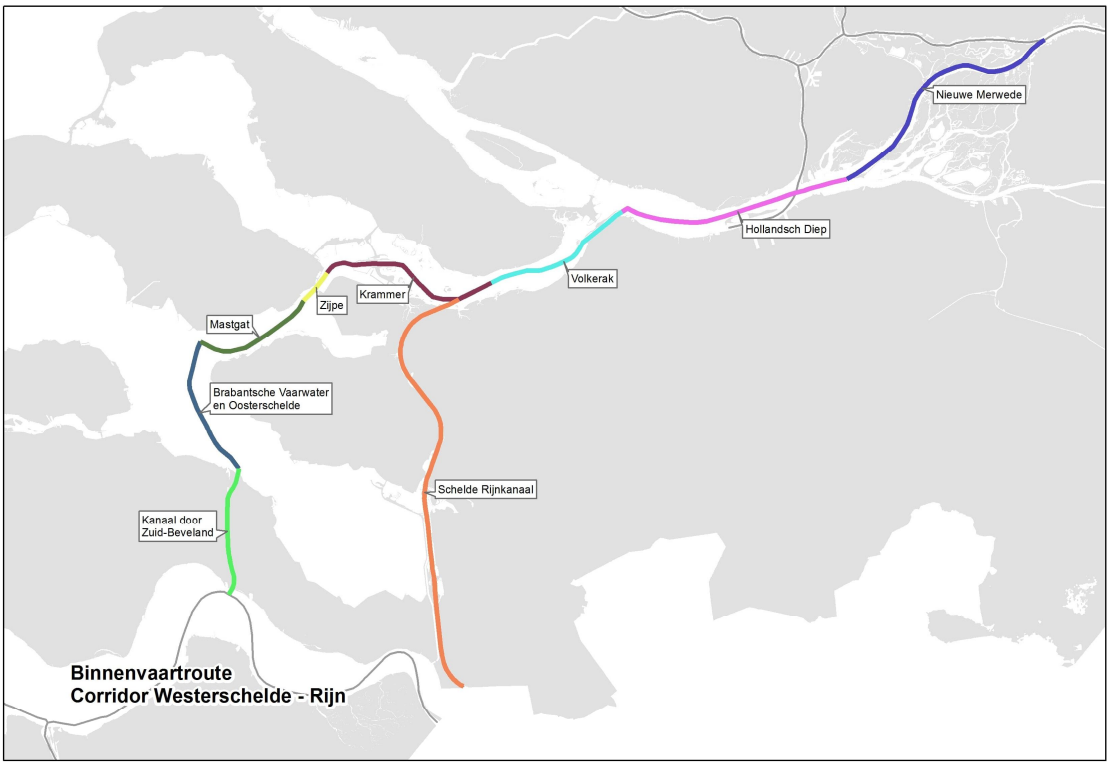


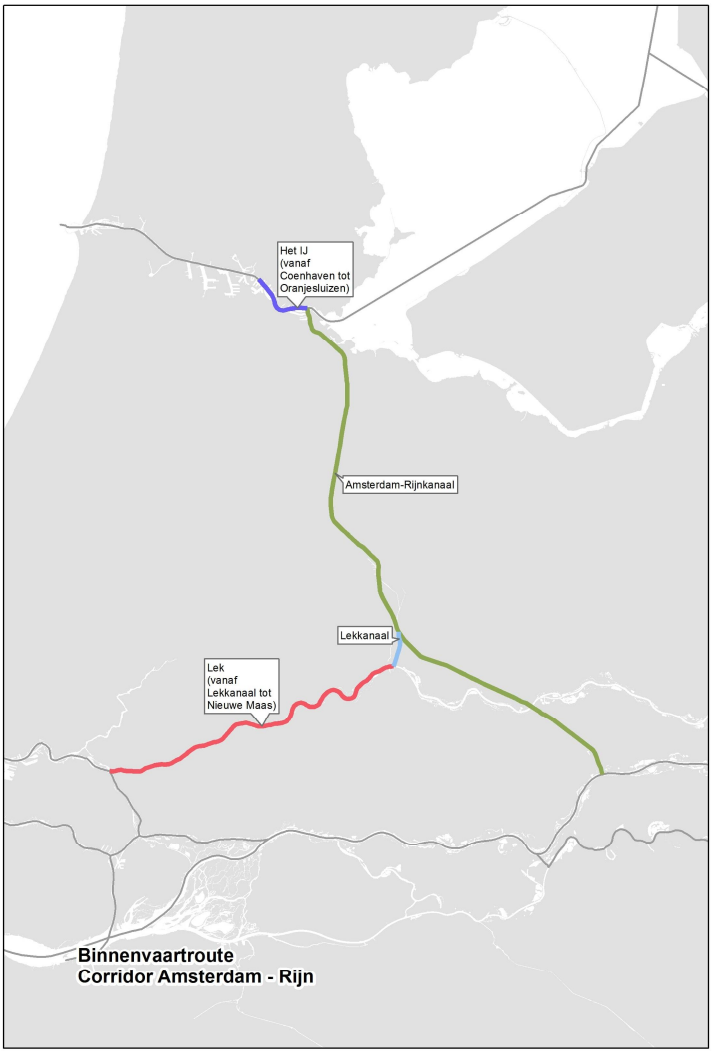

Noordzeekanaal
(tot Coenhaven)
Zeevaartroute
Noordzeekanaal (tot Coenhaven)

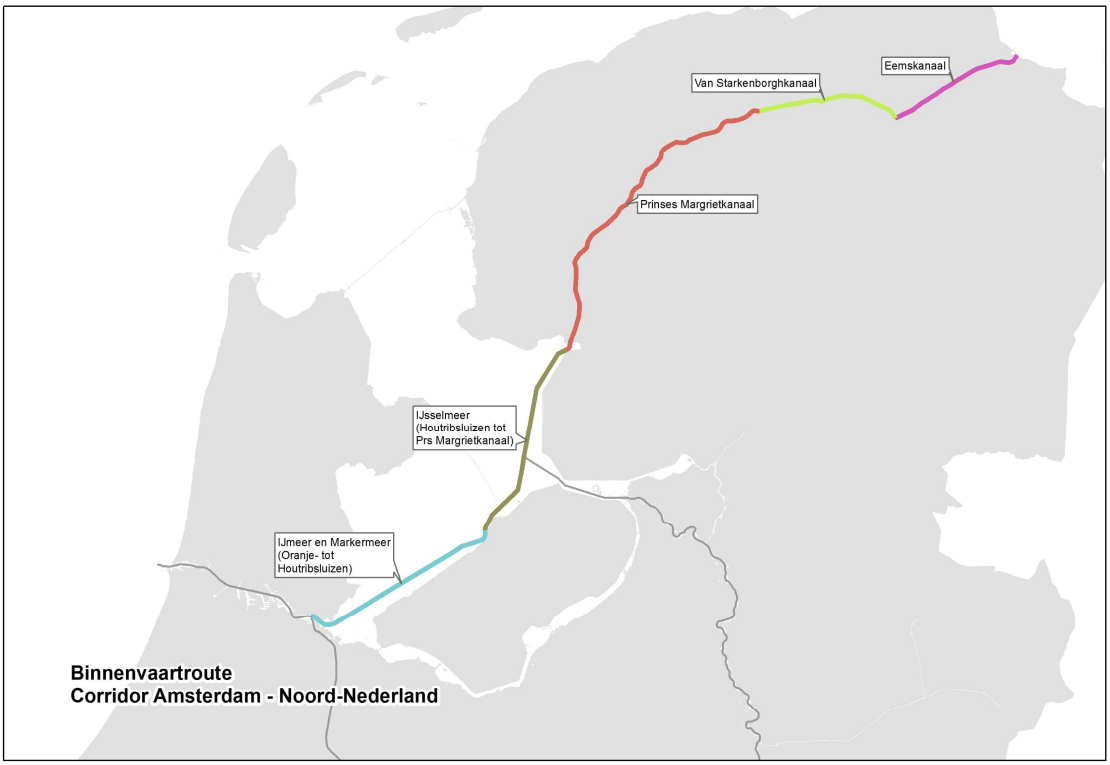

Westerschelde en haar mondingen
Zeevaartroute
Westerschelde en haar mondingen

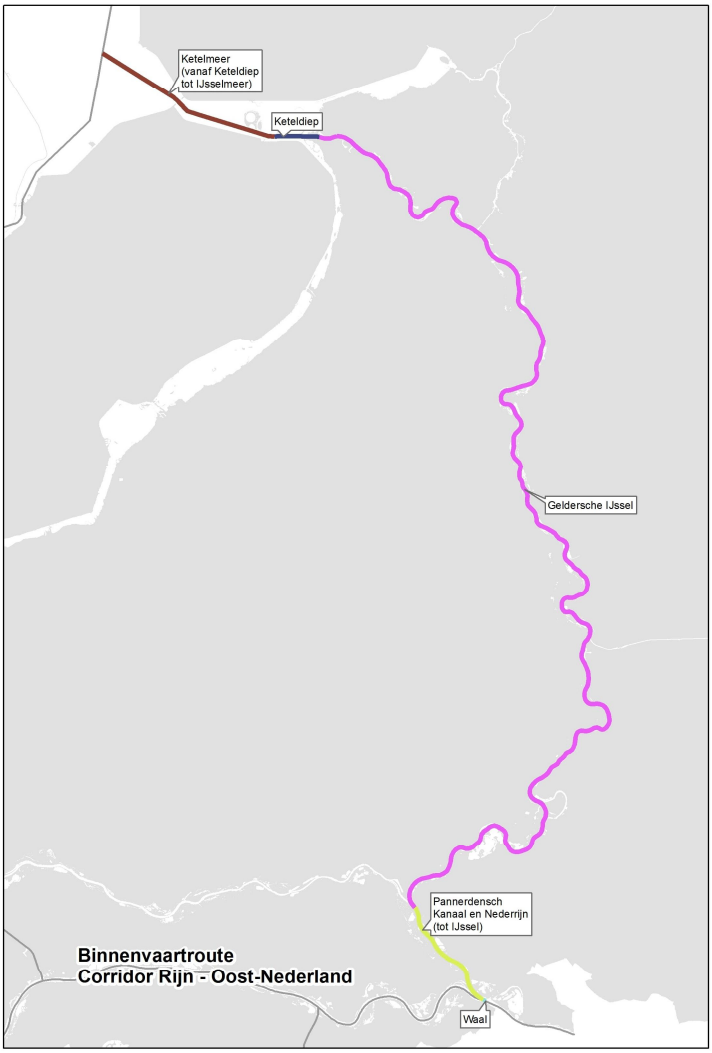

Kanaal Gent-Terneuzen
Zeevaartroute
Kanaal Gent - Terneuzen

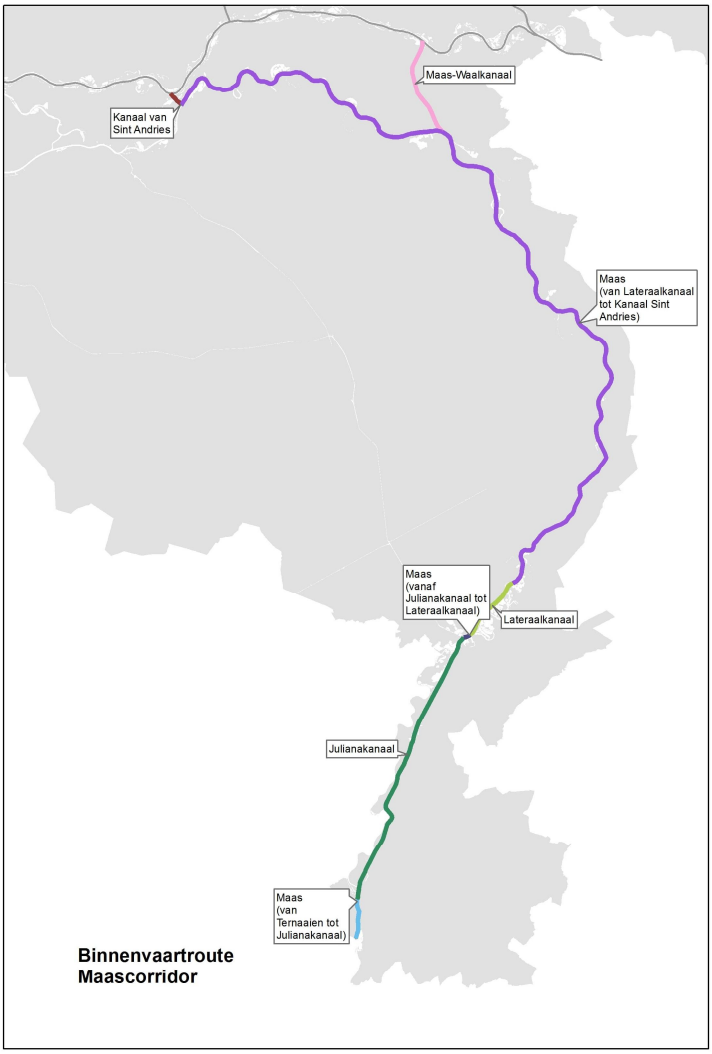

Hartelkanaal
Nieuwe Maas
(Delfhavense Schie
tot Noord en Lek)
Noord
Oude Maas
(vanaf Noord tot Dordtsche Kil)
Boven-Merwede
Beneden-Merwede
Waal
Pannerdensch Kanaal
en Nederrijn
(tot IJssel)
Boven-Rijn
Binnenvaartroute
Corridor Rotterdam -Duitsland


Nieuwe Merwede
Hollandsch Diep
Volkerak
Krammer
Zijpe
Mastgat
Brabantsche Vaarwater
en Oosterschelde
Schelde Rijnkanaal
Kanaal door
Zuid-Beveland
Binnenvaartroute
Corridor Westerschelde - Rijn


Het IJ
(vanaf
Coenhaven tot
Oranjesluizen)
Amsterdam-Rijnkanaal
Lekkanaal
Lek
(vanaf
Lekkanaal tot
Nieuwe Maas)
Binnenvaartroute
Corridor Amsterdam - Rijn


Eemskanaal
Van Starkenborghkanaal
Prinses Margrietkanaal
IJsselmeer
(Houtribsluizen tot
Prs Margrietkanaal)
IJmeer en Markermeer
(Oranje- tot
Houtribsluizen)
Binnenvaartroute
Corridor Amsterdam - Noord-Nederland


Ketelmeer
(vanaf Keteldiep
tot IJsselmeer)
Keteldiep
Geldersche IJssel
Pannerdensch
Kanaal en Nederrijn
(tot IJssel)
Waal
Binnenvaartroute
Corridor Rijn - Oost-Nederland


Maas-Waalkanaal
Kanaal van Sint Andries
Maas (van Lateraalkanaal tot Kanaal Sint Andries)
Maas (vanaf Julianakanaal tot Lateraalkanaal)
Lateraalkanaal
Julianakanaal
Maas (van Ternaaien tot Julianakanaal)
Binnenvaartroute Maascorridor

Bijlage 2a: realisatiecijfers binnenvaart op de zeevaartroutes

Corridor Rotterdam - Moerdijk	Telpunt	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Ingang haven[4]								
Noord-ingang en Nieuwe Waterweg	Nieuwe Waterweg	5.200	3.571	37	1	45	739	1
Zuid ingang[5], Calandkanaal	Rozenburgsesluis	1.743	583	0	0	62	106	14
Beerkanaal	Beerkanaal	1.588	1.436	2	2	38	202	1
Nieuwe Maas (tot kern Pernis)	Pernis	3.665	2.390	5	0	8	207	0
Nieuwe Maas (van kern Pernis tot Delfhavense Schie)	Rotterdam stad west	2.884	2.212	4	0	8	130	0
Oude Maas (tot Botlekbrug)	Oude Maas Rotterdam	8.141	5.271	39	3	217	976	17
Oude Maas (tot (Dordtsche Kil)	Oude Maas	7.612	4.312	38	3	222	949	17
Dordtsche Kil en Hollandsch Diep (oversteek naar havens Moerdijk)	Dordtsche Kil	4.526	4.891	40	5	166	809	12
Noordzeekanaal		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Noordzeekanaal (tot Coenhaven)	Amsterdam	3.333	6.443	0	0	13	118	0
Westerschelde en haar mondingen		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Westerschelde en haar mondingen	Overloop van Hansweert	2.438	2.046	14	0	117	424	62
Kanaal Gent - Terneuzen		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Kanaal Gent - Terneuzen	Terneuzen	3.486	810	12	0	2	8	47

[4] Voor Ingang haven is geen telpunt beschikbaar

[5] Voor Zuid ingang is geen telpunt beschikbaar. Telpunt voor Calandkanaal is als representatief beschouwd

Bijlage 2b: realisatiecijfers zeevaart op de zeevaartroutes

Corridor Rotterdam - Moerdijk		**LF1**	**LF2**	**LT1**	**LT2**	**GF2**	**GF3**	**GT3**
Ingang haven	vervoershoeveelheden basisnet	**9.196**	**3.334**	**347**	**0**	**1.046**	**902**	**38**
	geregistreerde hoeveelheden	4.805	5.018	90	6	493	258	28
Noord-ingang en Nieuwe Waterweg (tot Botlek)	vervoershoeveelheden basisnet	**5.475**	**2.563**	**297**	**0**	**227**	**260**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden	2.172	2.944	74	6	122	102	4
Zuid ingang	vervoershoeveelheden basisnet	**3.721**	**771**	**50**	**0**	**819**	**642**	**38**
	geregistreerde hoeveelheden	2.633	2.074	16	0	371	156	24
Beerkanaal	vervoershoeveelheden basisnet	**1.241**	**442**	**48**	**0**	**69**	**61**	**3**
	geregistreerde hoeveelheden	492	579	1	0	88	24	0
Calandkanaal	vervoershoeveelheden basisnet	**2.480**	**329**	**2**	**0**	**750**	**581**	**35**
	geregistreerde hoeveelheden	2.141	1.495	15	0	283	132	24
Nieuwe Maas (tot kern Pernis)	vervoershoeveelheden basisnet	**1.257**	**489**	**53**	**0**	**39**	**128**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden	869	704	6	4	43	50	2
Nieuwe Maas (van kern Pernis tot Delfhavense Schie)	vervoershoeveelheden basisnet	**297**	**67**	**33**	**0**	**5**	**40**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden	10	2	0	0	0	0	0
Oude Maas (tot Botlekbrug)	vervoershoeveelheden basisnet	**524**	**202**	**17**	**0**	**86**	**77**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden	38	179	0	0	31	39	0
Oude Maas (tot Dordtsche Kil)	vervoershoeveelheden basisnet	**323**	**115**	**7**	**0**	**84**	**77**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden	38	179	0	0	31	39	0
Dordtsche Kil en Hollandsch Diep (oversteek naar havens Moerdijk) (van dit vaarwegvak zijn geen tellingen; representatief is het vaarwegvak "Oude Maas tot Dordtsche Kil")	vervoershoeveelheden basisnet	**239**	**82**	**1**	**0**	**70**	**74**	**0**
	geregistreerde hoeveelheden (referentie vaarwegvak "Oude Maas tot Dordtsche Kil")	38	179	0	0	31	39	0

Noordzeekanaal		**LF1**	**LF2**	**LT1**	**LT2**	**GF2**	**GF3**	**GT3**
Noordzeekanaal (tot Coenhaven)	vervoershoeveelheden basisnet	**319**	**368**	**0**	**0**	**0**	**113**	**22**
	geregistreerde hoeveelheden	315	1.786	21	27	54	3	10
Westerschelde en haar mondingen		**LF1**	**LF2**	**LT1**	**LT2**	**GF2**	**GF3**	**GT3**
Westerschelde en haar mondingen	vervoershoeveelheden basisnet	**0**	**0**	**0**	**0**	**814**	**2.205**	**90**
	geregistreerde hoeveelheden	985	1.444	104	27	290	244	43
Kanaal Gent – Terneuzen		**LF1**	**LF2**	**LT1**	**LT2**	**GF2**	**GF3**	**GT3**
Kanaal Gent – Terneuzen	vervoershoeveelheden basisnet	**242**	**302**	**20**	**8**	**5**	**5**	**92**
	geregistreerde hoeveelheden	127	145	5	3	3	3	10

Toelichting

Vanwege het ontbreken van een gevalideerde telmethodiek zijn deze realisatiecijfers zeevaart indicatief.

Bijlage 3: realisatiecijfers binnenvaart op binnenvaartroutes

Corridor Rotterdam - Duitsland	Telpunt	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Hartelkanaal	Hartelkanaal	3.111	2.476	1	2	193	221	16
Nieuwe Maas (vanaf Delfhavense Schie tot splitsing Noord en Lek)	Rotterdam stad oost	2.869	2.214	4	0	10	132	1
Noord	Noord	1.598	2.489	2	0	19	100	1
Oude Maas (vanaf Noord tot Dordtsche Kil)	Dordrecht stad	5.840	4.459	5	4	120	344	17
Beneden Merwede	Beneden Merwede	5.440	2.472	4	4	152	326	15
Boven Merwede	Boven Merwede	8.412	4.436	19	17	356	1.257	151
Waal, Boven Rijn[6]	Waal 1 Duitsland - Maas-Waalkanaal	9.888	6.337	20	17	368	1.206	144
Corridor Westerschelde - Rijn		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Schelde-Rijnkanaal	Kreekraksluizen	6.337	4.759	45	14	301	1.256	48
Kanaal door Zuid-Beveland	Hansweert	2.107	1.810	13	4	111	389	48
Oosterschelde (van Kanaal door Zuid-Beveland tot Brabantsche Vaarwater[7], Brabantsche Vaarwater	Brabantsche Vaarwater	2.066	1.782	14	4	117	397	62
Mastgat (ook bekend als Keten)	Keeten	2.069	1.792	14	4	118	396	62
Zijpe	Zype	2.073	1.798	14	4	120	397	62
Krammer	Krammersluizen	2.027	1.764	14	4	107	382	48
Volkerak	Volkeraksluizen	8.369	6.489	60	18	407	1.632	96
Hollandsch Diep	Hollandsch Diep	7.533	6.847	55	21	438	1.732	149
Nieuwe Merwede	Nieuwe Merwede	3.260	2.149	17	14	216	980	148

[6] Boven Rijn heeft geen NIS telpunt. Telpunt voor Waal is als representatief beschouwd
[7] Oosterschelde heeft geen NIS telpunt. Telpunt voor Brabantsche Vaarwater is als representatief beschouwd

Corridor Amsterdam - Rijn	Telpunt	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Het IJ (vanaf Coenhaven tot Oranjesluizen)	Binnen IJ	3.451	6.462	0	0	13	118	0
Amsterdam-Rijnkanaal	Utrecht	4.609	7.077	1	0	16	122	0
Lekkanaal	Prinses Beatrixsluis	3.400	4.448	2	0	13	102	0
Lek (vanaf Lekkanaal tot Nieuwe Maas)	Lek	3.250	4.228	2	0	13	157	1
Corridor Amsterdam - Noord-Nederland		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
IJmeer en Markermeer (vanaf Oranjesluizen tot Houtribsluizen)	Oranjesluizen	1.633	809	1	0	0	0	0
IJsselmeer (vanaf Houtribsluizen tot Prinses Margrietkanaal)	Houtribsluizen	1.373	696	1	0	0	0	0
Prinses Margrietkanaal	Prinses Margrietsluis	593	298	1	0	0	0	0
Van Starkenborghkanaal	Gaarkeukensluis	588	292	1	0	0	0	0
Eemskanaal	Zeesluis Farmsum	755	191	0	0	0	0	0
Corridor Rijn – Oost-Nederland		LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Pannerdens Kanaal en Nederrijn (tot IJssel)	Pannerdenschkanaal	297	124	0	0	0	1	0
Geldersche IJssel	Zalk	421	295	0	0	0	0	0
Keteldiep	Kampen	413	278	0	0	0	0	0
Ketelmeer (vanaf Keteldiep tot IJsselmeer)	Ketelmeer	654	387	0	0	0	0	0
Maascorridor	Telpunt	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3
Maas (vanaf Kanaal van Ternaaien tot Julianakanaal)	Maas	111	86	0	0	0	4	5
Julianakanaal	Born	218	332	0	0	0	54	13
Maas (vanaf Julianakanaal tot Lateraalkanaal)	Maasbracht	231	331	0	0	0	53	13
Lateraalkanaal	Heel	223	326	0	0	0	53	13
Maas (van Lateraalkanaal tot Kanaal van Sint Andries)	Sambeek	374	417	0	0	0	55	14
Kanaal van Sint Andries	St. Andries	98	36	0	0	0	0	0
Maas-Waalkanaal	Weurt	298	338	0	0	0	45	7

Bijlage 4 invoer en resultaat RBMII berekeningen

Corridor	flessenhals	breedte	Ongevals-frequentie (1/vtgkm)	Bevaar-Baarheids-klasse	LF2 enkel-wandig[8]	LF2 dubbel-wandig[9]	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3	PR 10^{-6} berekend (m)
Rotterdam-Duitsland	fysiek	117	$1,7*10^{-7}$	6	4259	2839	20	17	368	1257	151	Niet aanwezig
Rotterdam – Duitsland	risicotechnisch	205	$1,0*10^{-6}$	6	4259	2839	20	17	368	1257	151	Niet aanwezig
Westerschelde-Rijn	fysiek	151	$1,0*10^{-6}$	6	4456	2971	60	21	438	1732	149	Niet aanwezig
Amsterdam-Rijn	risicotechnisch	83	$2,3*10^{-6}$	6	4459	2973	2	0	16	157	1	23 [10]
Amsterdam-Noord Nederland	risicotechnisch	55	$6,8*10^{-6}$	5	561	374	1	0	0	0	0	0 [11]
Rijn-Oost Nederland	fysiek	60	$4,7*10^{-7}$	5	262	175	0	0	0	1	0	Niet aanwezig
Maas	fysiek	45	$1,1*10^{-6}$	5	267	178	0	0	0	55	14	Niet aanwezig

[8] LF1 wordt meegenomen door 1/13 deel op te tellen bij LF2. Van dit transport is 60 % enkelwandig. In formule: 0,6 * ((LF1/13) + LF2))

[9] LF1 wordt meegenomen door 1/13 deel op te tellen bij LF2. Van dit transport is 40 % dubbelwandig. In formule: 0,4 * ((LF1/13) + LF2))

[10] De effectafstand is kleiner dan de afstand tussen de meetpunten en de breedte van de vaarweg. Daarom wordt een berekende contour in de lengte en breedte zichtbaar. De PR 10^{-6} contour ligt echter niet op de oever

[11] De effectafstand is kleiner dan de afstand tussen de meetpunten en de breedte van de vaarweg. Daarom wordt een berekende contour in de lengte en breedte zichtbaar. De PR 10^{-6} contour ligt echter niet op de oever